



LAPORAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN 2024

Jl. Merdeka Barat No. 8,
Jakarta Pusat



@Kemenhub151



KATA PENGANTAR



Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya, Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dapat tersusun dengan baik. Laporan ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan sepanjang tahun 2024, serta menjadi bahan evaluasi dalam rangka peningkatan akuntabilitas kinerja di masa mendatang.

Tahun 2024 merupakan tahun yang penuh dengan dinamika bagi Kementerian Perhubungan. Salah satu momen penting adalah terjadinya pergantian kepemimpinan pada posisi Menteri Perhubungan seiring dengan terbentuknya Kabinet Merah Putih pada masa pemerintahan Presiden Prabowo Subianto dan Wakil Presiden Gibran Rakabuming Raka. Pergantian ini menjadi momentum untuk melanjutkan dan menyempurnakan berbagai program dan kebijakan yang telah dirintis, sekaligus menyesuaikan prioritas dengan arah pembangunan nasional yang baru.

Selain itu, tahun 2024 juga menandai berakhirnya periode Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2020-2024. Dalam lima tahun terakhir, Kementerian Perhubungan telah berupaya keras untuk mencapai berbagai target strategis, termasuk penguatan konektivitas, peningkatan keselamatan transportasi, serta pengembangan infrastruktur yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Kementerian Perhubungan juga berusaha untuk meningkatkan *good governance* atau tata kelola pemerintahan yang baik melalui transparansi, akuntabilitas, dan pelayanan publik yang prima. Laporan ini juga menggarisbawahi capaian-capaian penting yang telah diraih, kendala yang dihadapi, serta pembelajaran yang diperoleh selama periode tersebut.

Sebagai langkah proaktif menuju masa depan, Kementerian Perhubungan kini tengah mempersiapkan Rencana Strategis untuk periode 2025-2029. Proses penyusunan Renstra baru ini dilakukan dengan mempertimbangkan evaluasi mendalam terhadap pelaksanaan program sebelumnya, serta menyesuaikan dengan visi pembangunan nasional yang lebih maju, berkelanjutan, dan inklusif. Diharapkan, Renstra 2025-2029 akan menjadi panduan strategis yang solid untuk menghadapi tantangan transportasi di era yang semakin kompleks dan dinamis.

Kami menyampaikan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada tahun 2024. Semoga laporan ini dapat memberikan gambaran yang

komprehensif mengenai kinerja Kementerian Perhubungan serta menjadi bahan rujukan yang bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan.

Akhir kata, kami berharap semoga upaya bersama untuk mewujudkan sistem transportasi yang aman, andal, terintegrasi, dan berkelanjutan dapat terus terwujud demi kemajuan bangsa dan negara.

Jakarta, Februari 2025
MENTERI PERHUBUNGAN,

DUDY PURWAGANDHI



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INSPEKTORAT JENDERAL

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP : (021) 3456919
3813154
3507656

FAX : (021) 3813154
TLX : 44310 DEPHUB IA

PERNYATAAN TELAH DIREVIU ATAS LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI TAHUN ANGGARAN 2024

Kami telah mereviu Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan RI untuk Tahun Anggaran 2024 sesuai Pedoman Reviu atas Laporan Kinerja. Substansi informasi yang dimuat dalam Laporan Kinerja menjadi tanggung jawab manajemen Kementerian Perhubungan RI.

Reviu bertujuan untuk memberikan keyakinan terbatas laporan kinerja telah disajikan secara akurat, andal, dan valid.

Berdasarkan hasil reviu, kami meyakini keandalan informasi yang disajikan dalam Laporan Kinerja ini.

Jakarta, 26 Februari 2025

Inspektur Jenderal,



Ari Toha

NIP 196703201992031003



RINGKASAN EKSEKUTIF



ISU STRATEGIS

Menjelang akhir periode RPJMN Tahun 2020-2024 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, sektor transportasi nasional menghadapi berbagai tantangan dan dinamika yang memerlukan perhatian khusus. Dalam upaya menyelaraskan kebijakan transportasi dengan visi pembangunan nasional, Kementerian Perhubungan berfokus pada penyelesaian isu-isu strategis yang berkaitan dengan peningkatan konektivitas, keselamatan, efisiensi layanan, serta penguatan transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan. Tertuang dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, terdapat 4 (empat) fokus utama pembangunan sektor transportasi yang menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi, yakni:

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung mobilitas perkotaan.



CAPAIAN KINERJA TAHUN 2024

Tahun 2024, merupakan tahun keempat dalam pelaksanaan Renstra. Setiap tahunnya, perencanaan strategis tersebut dituangkan secara konkrit kedalam Rencana Kinerja Tahunan, Perjanjian Kinerja, dan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan, yang didalamnya memuat capaian kinerja, *outcome*, *output*, dan kebutuhan anggaran.

Dengan berakhirnya pelaksanaan kinerja dan anggaran tahun 2024, Kementerian Perhubungan diwajibkan menyusun Laporan Kinerja Tahun 2024 sesuai dengan amanah Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang SAKIP dan Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP. Laporan dimaksud memuat berbagai capaian yang diperoleh Kementerian Perhubungan sesuai Perjanjian Kinerja Tahun 2024 ataupun capaian lainnya.

Secara umum, capaian kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 cukup baik, dikarenakan seluruh Sasaran Strategis yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 telah tercapai. Selain itu, efisiensi sumber daya juga terlihat dari pencapaian target sasaran strategis yang lebih besar dari realisasi anggaran, sehingga terlihat nilai manfaat dari pembangunan infrastruktur di bidang perhubungan dapat dirasakan masyarakat.

Jika dilihat dari keempat Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) terdapat 3 indikator pembentuk yang belum mencapai target, yaitu Rasio Konektivitas Transportasi Udara, OTP Angkutan Jalan, dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran.

Pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dapat diuraikan sebagai berikut:

SS1.

Terwujudnya Konektivitas Nasional

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional (100,677%)

SS2.

Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi (107,058%)

IKSS 2.2. *On Time Performance* Layanan Transportasi (100,629%)

SS3.

Meningkatnya Keselamatan Transportasi

IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan (88,530%)



CAPAIAN ANGGARAN TAHUN 2024

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 85,12% atau senilai Rp39.057.311.249.689,00 (Tiga Puluh Sembilan Triliun Lima Puluh Tujuh Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Dua Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah), dari total pagu senilai Rp45.883.735.130.000,00 (Empat Puluh Lima Triliun Delapan Ratus Delapan Puluh Tiga Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Tiga Puluh Ribu Rupiah).

Sisa Anggaran
Rp6.826.423.880.311,00

85,12%



CAPAIAN LAINNYA

- Meraih Predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) Selama 11 Kali Berturut-turut
- Berhasil Mempertahankan Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat
- Meraih Penghargaan Kolaborasi Aktif Arus Mudik Lebaran dari Polri
- Meraih Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024
- Meraih Predikat Baik Pada Evaluasi Penerapan Pengawasan Sistem Merit Tahun 2024
- Menteri Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth* dari PT Pertamina International Shipping
- Menteri Perhubungan menerima penghargaan Tokoh Inspiratif Transportasi Inklusif Terintegrasi dalam DTKJ Award 2024
- DPR mengapresiasi Menteri Perhubungan dalam penurunan harga tiket 10% selama periode Nataru 2024/2025 dalam masa 100 hari kepemimpinan Kabinet Merah Putih



Terminal Tipe A LEUWIPANJANG Kota Bandung, Jawa Barat



DAFTAR ISI



KATA PENGANTAR	i
PERNYATAAN TELAH DIREVIU	iii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Tugas dan Fungsi Kementerian	2
I.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	2
I.2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan	6
I.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan	7
I.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan	8
I.3 Sumber Daya Manusia	11
I.4 Isu Strategis, Potensi dan Permasalahan	16
I.4.1 Isu Strategis	16
I.4.2 Potensi dan Permasalahan	18
I.5 Sistematika Penulisan	24
BAB II PERENCANAAN KINERJA	25
II.1 Uraian Singkat Perencanaan Strategis	25
II.2 Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024	27
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	31
III.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	31
III.2 Pengukuran Capaian Kinerja	32
III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Pertama	33
III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Kedua	83
III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Ketiga	110
III.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya	138
III.4 Capaian Lainnya Tahun 2024	139

III.4.1	Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat	139
III.4.2	Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima	143
III.4.3	Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam	149
III.4.4	Pencapaian Sasaran Strategis Program Ketujuh	153
III.4.5	Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan	156
III.4.6	Capaian Nasional/ Internasional	158
III.4.7	Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2024	169
III.4.8	Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi Tahun 2024 dalam RPJMN 2020-2024	171
III.4.9	Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2024	175
III.5	Realisasi Anggaran	181
III.5.1	Alokasi Anggaran Tahun 2024	182
III.5.2	Analisis Dana Yang Tidak Terserap	195
BAB IV	PENUTUP	201
IV.1	Kesimpulan	201
IV.2	Saran Tindak Lanjut	203

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL



Tabel I.1	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Gender	11
Tabel I.2	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Usia	12
Tabel I.3	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	12
Tabel I.4	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Masa Kerja	13
Tabel II.1	Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	26
Tabel II.2	Sandingan Target Kinerja Tahun 2024 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	28
Tabel II.3	Sandingan Anggaran Tahun 2024 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	29
Tabel II.4	Target Kinerja pada Revisi Perjanjian Kinerja I - II Kementerian Perhubungan Tahun 2024	30
Tabel II.5	Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja I - II Kementerian Perhubungan Tahun 2024	30
Tabel III.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2024	37
Tabel III.2	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2024	38
Tabel III.3	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2024 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	38
Tabel III.4	Panjang Trayek Angkot	39
Tabel III.5	Panjang Trayek Bus	39
Tabel III.6	Total Panjang Trayek	40
Tabel III.7	Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2024	40
Tabel III.8	Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek	42
Tabel III.9	Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2021-2024	45
Tabel III.10	Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2021-2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	45
Tabel III.11	Lintasan Trayek ALBN Tahun 2024	47
Tabel III.12	Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan	48
Tabel III.13	Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024	49
Tabel III.14	Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024	49

Tabel III.15	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Darat	70
Tabel III.16	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Darat dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	70
Tabel III.17	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Laut	73
Tabel III.18	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	73
Tabel III.19	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	76
Tabel III.20	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	77
Tabel III.21	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	82
Tabel III.22	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	82
Tabel III.23	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	83
Tabel III.24	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2024	84
Tabel III.25	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	86
Tabel III.26	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 IKM Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	86
Tabel III.27	On Time Performance Layanan Transportasi Tahun 2024	87
Tabel III.28	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi	88
Tabel III.29	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	89
Tabel III.30	Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan Jalan Tahun 2024	90
Tabel III.31	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Angkutan Jalan	92
Tabel III.32	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Angkutan Jalan Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	93
Tabel III.33	Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan SDP Tahun 2024	93
Tabel III.34	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Angkutan SDP	97
Tabel III.35	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Angkutan SDP Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	97

Tabel III.36	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Laut	100
Tabel III.37	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	101
Tabel III.38	Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi	102
Tabel III.39	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Udara	104
Tabel III.40	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	104
Tabel III.41	Realisasi Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Tepat Waktu Tahun 2024	105
Tabel III.42	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian	108
Tabel III.43	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	109
Tabel III.44	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2024	110
Tabel III.45	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	111
Tabel III.46	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	112
Tabel III.47	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024	113
Tabel III.48	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	118
Tabel III.49	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	118
Tabel III.50	Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2024	119
Tabel III.51	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	122
Tabel III.52	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	123
Tabel III.53	Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2024	124
Tabel III.54	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	126
Tabel III.55	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	126
Tabel III.56	Jumlah Kejadian Accident Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2024	128

Tabel III.57	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan	131
Tabel III.58	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	131
Tabel III.59	Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2024	132
Tabel III.60	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh	136
Tabel III.61	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	137
Tabel III.62	Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 - 2024	141
Tabel III.63	Judul Rekomendasi Kebijakan yang Terkonfirmasi Kemanfaatannya	143
Tabel III.64	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	144
Tabel III.65	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	145
Tabel III.66	Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2024	146
Tabel III.67	Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2024	148
Tabel III.68	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2024	150
Tabel III.69	Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Penurunan Emisi GRK Tahun 2020 - 2024	153
Tabel III.70	Capaian Kinerja Dukungan Pengawasan terhadap Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan	154
Tabel III.71	Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2020 - 2024	158
Tabel III.72	Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2024	160
Tabel III.73	Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah	161
Tabel III.74	Benchmark OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Transportasi Transport For London Tahun 2024	162
Tabel III.75	Benchmark OTP Transportasi SDP dengan OTP Transportasi Laut Tahun 2024	162
Tabel III.76	Kinerja Penanganan Kargo dan Kapal Untuk Kapal Pengangkut Kargo Curah Kering Berdasarkan Kedatangan Kapal	164
Tabel III.77	Perbandingan Capaian Internasional On Time Performance Tahun 2024	165
Tabel III.78	Benchmark Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran dengan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024	167
Tabel III.79	Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian	168

Tabel III.80	Capaian Fisik Sektor Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024	177
Tabel III.81	Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024	184
Tabel III.82	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana	187
Tabel III.83	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja	188
Tabel III.84	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana	191
Tabel III.85	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja	193
Tabel III.86	Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2024 per Belanja dan Sumber Dana	195
Tabel IV.1	Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024	202
Tabel IV.2	Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024	202

DAFTAR GAMBAR



Gambar I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	5
Gambar I.2	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024	9
Gambar I.3	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Gender	11
Gambar I.4	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Usia	12
Gambar I.5	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	13
Gambar I.6	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Masa Kerja	14
Gambar I.7	Gambaran Umum Rencana Jaringan Transportasi Umum di IKN	21
Gambar I.8	Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024	24
Gambar III.1	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2024	33
Gambar III.2	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2024	37
Gambar III.3	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2024	44
Gambar III.4	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024	44
Gambar III.5	Grafik Capaian Rasio Konektivitas	59
Gambar III.6	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024	66
Gambar III.7	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2024	71
Gambar III.8	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2024	72
Gambar III.9	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2024	74
Gambar III.10	Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional Tahun 2024	75
Gambar III.11	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2024	76
Gambar III.12	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2024	78
Gambar III.13	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024	79
Gambar III.14	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024	85

Gambar III.15	Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2024	85
Gambar III.16	Grafik Capaian On Time Performance Layanan Transportasi Tahun 2024	87
Gambar III.17	Realisasi Anggaran On Time Performance Layanan Transportasi Tahun 2024	87
Gambar III.18	Grafik Capaian On Time Performance Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2024	92
Gambar III.19	Realisasi Anggaran On Time Performance Angkutan Jalan Tahun 2024	92
Gambar III.20	Grafik Capaian On Time Performance Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2024	96
Gambar III.21	Realisasi Anggaran On Time Performance Angkutan Jalan Tahun 2024	96
Gambar III.22	Grafik Capaian On Time Performance Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2024	99
Gambar III.23	Realisasi Anggaran On Time Performance Transportasi Laut Tahun 2024	100
Gambar III.24	Grafik Capaian On Time Performance Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2024	102
Gambar III.25	Realisasi Anggaran On Time Performance Transportasi Udara Tahun 2024	103
Gambar III.26	Grafik Capaian On Time Performance Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024	105
Gambar III.27	Realisasi Anggaran On Time Performance Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024	106
Gambar III.28	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2024	111
Gambar III.29	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2024	111
Gambar III.30	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2024	114
Gambar III.31	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2024	116
Gambar III.32	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2024	121
Gambar III.33	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024	121
Gambar III.34	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2024	125
Gambar III.35	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024	125
Gambar III.36	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2024	128
Gambar III.37	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Tahun 2024	130

Gambar III.38	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2024	132
Gambar III.39	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2024	133
Gambar III.40	Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2024	138
Gambar III.41	Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2024	140
Gambar III.42	Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2024	140
Gambar III.43	Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat Class Action Terhadap Target PK Tahun 2024	140
Gambar III.44	Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat Class Action Tahun 2024	141
Gambar III.45	Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2024	144
Gambar III.46	Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2024	144
Gambar III.47	Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024	145
Gambar III.48	Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2024	149
Gambar III.49	Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024	152
Gambar III.50	Realisasi Anggaran Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2024	153
Gambar III.51	Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2024	156
Gambar III.52	Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2024	157
Gambar III.53	Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024	158
Gambar III.54	Angkutan Bus di London	162
Gambar III.55	Angkutan Bus "Transjakarta" di Indonesia	162
Gambar III.56	Benchmark Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api	166
Gambar III.57	Diagram Perbandingan Rasio Kejadian Kecelakaan yang melibatkan mobil di Indonesia dan Dunia	167
Gambar III.58	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	169
Gambar III.59	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat Tahun 2024	176
Gambar III.60	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut Tahun 2024	177
Gambar III.61	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Tahun 2024	178
Gambar III.62	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Jabodetabek Tahun 2024	179
Gambar III.63	Capaian Lulusan Peserta Diklat Transportasi Tahun 2024	180
Gambar III.64	Capaian Realisasi Lulusan Diklat Vokasi Tahun 2018 s.d. 2024	180

Gambar III.65	Capaian Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2024	181
Gambar III.66	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana	185
Gambar III.67	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja	186
Gambar III.68	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Program RSPP	186
Gambar III.69	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana	189
Gambar III.70	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja	190
Gambar III.71	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Program RSPP	190
Gambar III.72	Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2024	195

LAMPIRAN

Lampiran 1	RKT Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Lampiran 2	PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Lampiran 3	PK Revisi I Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Lampiran 4	PK Revisi II Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Lampiran 5	Manual IKU Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Lampiran 6	Tabel Pengukuran Kinerja Tahun 2024
Lampiran 7	Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan terhadap Target Revisi PK Kementerian Perhubungan 2024
Lampiran 8	Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024
Lampiran 9	Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan terhadap Target Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024
Lampiran 10	Panjang Trayek Layanan Angkutan Umum
Lampiran 11	Panjang Rel KA Perkotaan
Lampiran 12	Integrasi Simpul Utama
Lampiran 13	Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024
Lampiran 14	KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antarkota Antarprovinsi di Seluruh Indonesia
Lampiran 15	KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia-Timor Leste
Lampiran 16	KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024
Lampiran 17	KP-DRJD 2654 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas KP DJPD Nomor KP.186/AJ.501/DRJD/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021
Lampiran 18	KP-DRJD 4090 Tahun 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2022
Lampiran 19	KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023
Lampiran 20	KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024
Lampiran 21	KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia
Lampiran 22	KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua Atas KM Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia
Lampiran 23	KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong, Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat

- Lampiran 24** KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau Yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat
- Lampiran 25** KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk Yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat
- Lampiran 26** KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua
- Lampiran 27** Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024
- Lampiran 28** Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- Lampiran 29** Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024
- Lampiran 30** List Rasio Konektivitas Transportasi Darat
- Lampiran 31** Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
- Lampiran 32** KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis TA. 2024
- Lampiran 33** Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- Lampiran 34** Rincian Efisiensi Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024
- Lampiran 35** Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang diterbitkan selama Tahun 2024



PERANAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL

“Infrastruktur transportasi adalah nadi pembangunan, menghubungkan harapan dan mimpi setiap warga negara. Jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, dan rel kereta api adalah fondasi kemajuan bangsa, membuka isolasi, meratakan pembangunan, dan meningkatkan daya saing. Investasi dalam infrastruktur adalah investasi masa depan, warisan berharga bagi generasi penerus.”

DUDY PURWAGANDHI -
MENTERI PERHUBUNGAN RI

Terminal Tipe A Patria Blitar



Makassar New Port



Bandara Mutiara Sis Al Jufri Palu



Kereta Api Makassar Parepare





BAB - I



PORT OF PANTOLOAN

PELABUHAN PANTOLOAN

Palu, Sulawesi Tengah



PORT OF PANTOLOAN



BAB - I PENDAHULUAN

I.1 LATAR BELAKANG

Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 merupakan bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi yang diamanahkan kepada Menteri Perhubungan atas penggunaan seluruh sumber daya yang melibatkan sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta anggaran Tahun 2024 untuk mewujudkan visi dan misi Presiden

Sebagai salah satu prasyarat terciptanya Pemerintahan yang baik dan terpercaya, dibutuhkan penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang mengintegrasikan sistem perencanaan, penganggaran, pengukuran, pelaksanaan, serta pelaporan dan evaluasi program dan kegiatan unit kerja yang kemudian dituangkan dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP), sebagaimana diamanahkan dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Melalui tujuan dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, dengan berpedoman pada Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, dimana dalam target capaian periode 5 (lima) tahunan ditetapkan sejumlah sasaran yang tertuang dalam RKA Kementerian Perhubungan.

Guna mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan Sasaran Strategis, dilakukan pengukuran kinerja, dimana capaian kinerja pada Tahun Anggaran 2024 dibandingkan dengan rencana kinerja yang telah disesuaikan dengan anggaran tahun 2024 beserta revisinya, sebagai tolak ukur keberhasilan Kementerian Perhubungan, sehingga dapat ditemukanali sejumlah celah kinerja (*performance gap*) guna perbaikan kinerja di masa mendatang.



I.2 TUGAS DAN FUNGSI KEMENTERIAN



I.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, tertuang bahwa Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, serta menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
2. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan;
3. Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan;
4. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
5. Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian Perhubungan di daerah;
6. Pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;
7. Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi; dan
8. Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Struktur organisasi Kementerian Perhubungan semula diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian

Perhubungan, namun pada 24 Agustus 2022 dilakukan penyempurnaan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Struktur organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) Staf Ahli Menteri dan 5 (lima) Pusat serta unit Eselon I.B terdiri 5 (lima) Staf Ahli Menteri dengan susunan, sebagai berikut:

1) Unit Eselon 1.A

A. Sekretariat Jenderal

Sekretariat Jenderal terdiri atas 7 (tujuh) Biro, 5 (lima) Pusat dan 2 (dua) Lembaga Non Struktural yang masing-masing Unit Kerja Eselon II yaitu:

- a) Biro Perencanaan, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi, Biro Keuangan, Biro Hukum, Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN, Biro Umum, dan Biro Komunikasi dan Informasi Publik;
- b) Pusat dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, yaitu: Pusat Data dan Teknologi Informasi, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan, dan Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional, Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi, dan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
- c) Lembaga non-struktural yaitu: Komite Nasional Keselamatan

Transportasi dan Mahkamah
Pelayaran.

B. Inspektorat Jenderal

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II yaitu:

1. Sekretariat Inspektorat Jenderal;
2. Inspektorat I;
3. Inspektorat II;
4. Inspektorat III;
5. Inspektorat IV; dan
6. Inspektorat Investigasi.

C. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 36 (tiga puluh enam) Unit Pelaksana Teknis (UPT). Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
3. Direktorat Angkutan Jalan;
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan; dan
6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

D. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 296 (dua ratus sembilan puluh enam) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
3. Direktorat Kepelabuhanan;
4. Direktorat Perkapalan dan Kelautan;
5. Direktorat Kenavigasian; dan

6. Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai.

E. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 171 (seratus tujuh puluh satu) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Angkutan Udara;
3. Direktorat Bandar Udara;
4. Direktorat Keamanan Penerbangan;
5. Direktorat Navigasi Penerbangan; dan
6. Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.

F. Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 11 (sebelas) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal;
2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
3. Direktorat Prasarana Perkeretaapian;
4. Direktorat Sarana Perkeretaapian; dan
5. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

G. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 27 (dua puluh tujuh) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

1. Sekretariat Badan;
2. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Darat;
3. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Laut;
4. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara; dan

5. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Aparatur Perhubungan.

H. Badan Kebijakan Transportasi

Merupakan unit kerja transformasi kelembagaan dari Badan Litbang Perhubungan. Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II yaitu:

1. Sekretariat Badan;
2. Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (transformasi dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan);
3. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Antar Moda (transformasi dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara);
4. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan (transformasi dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian); dan

5. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (transformasi dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda).

I. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek

Terdiri dari 4 (empat) Unit Kerja Eselon II yaitu:

1. Sekretariat Badan;
2. Direktorat Prasarana;
3. Direktorat Lalu Lintas; dan
4. Direktorat Angkutan.

2) Unit Eselon 1.B

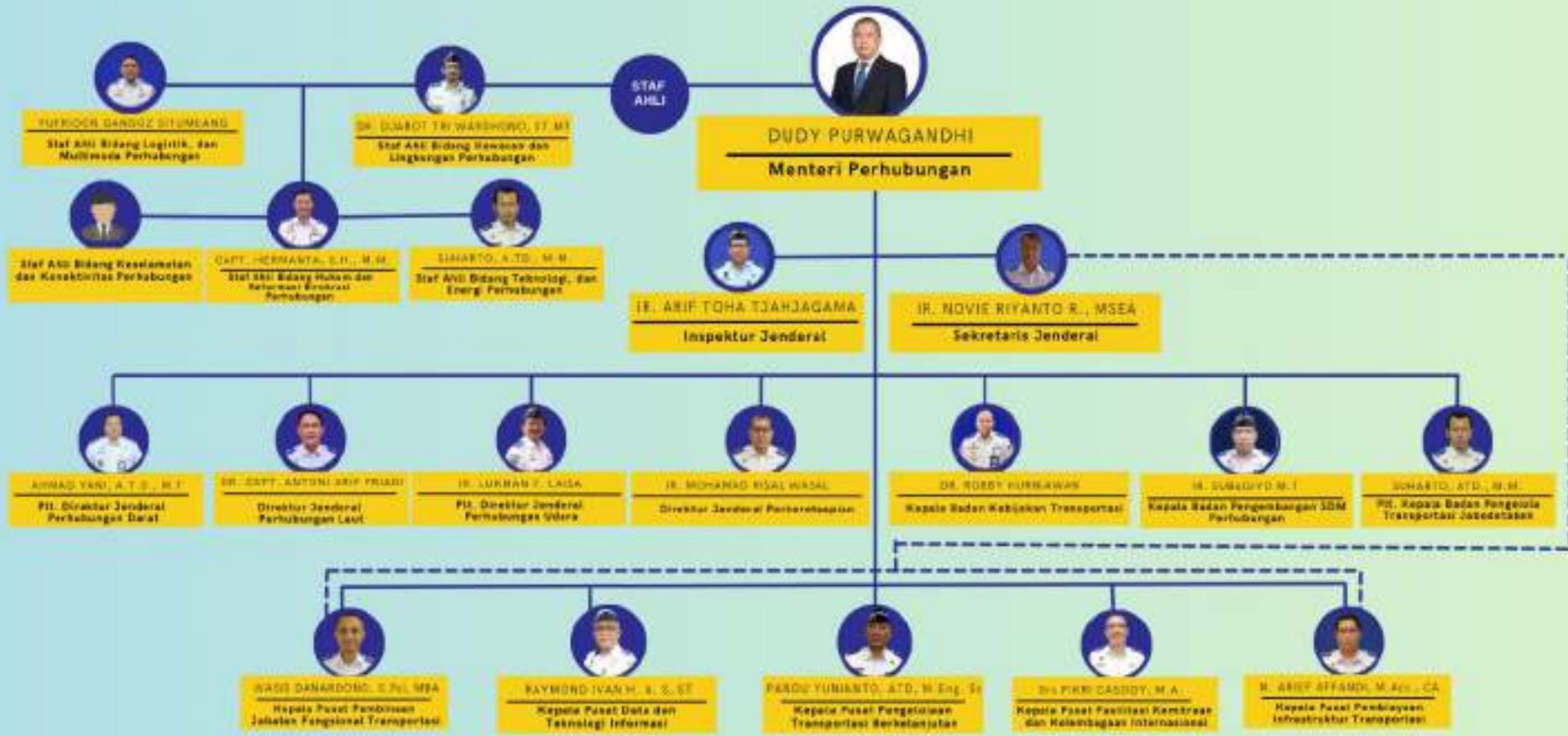
Staf ahli terdiri dari 5 (lima) yaitu:

- a. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi Perhubungan;
- b. Staf Ahli Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Perhubungan;
- c. Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Perhubungan;
- d. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan Perhubungan; dan
- e. Staf Ahli Bidang Keselamatan dan Konektivitas Perhubungan.





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



Gambar I.1
Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan



I.2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020–2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020–2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

“

Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong

”

Konektivitas Nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara. Handal berarti oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air. Berdaya Saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif. Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security and sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*) serta dapat berperan dalam pengembangan wilayah.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur

perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, ditetapkan misi Kementerian Perhubungan, yang melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden di sektor transportasi sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan

- kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber

daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;

5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.



I.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan tujuan pembangunan sektor transportasi oleh Kementerian Perhubungan adalah:



Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator *outcome*, yang sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 pada Tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
 - a) Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada Tahun 2024;
 - b) Capaian *On Time Performance* (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada 2024;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,71 pada Tahun 2024.

I.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

Sasaran Strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan Tahun 2015-2019 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, ditetapkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

Untuk mewujudkan tujuan:

1. Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca serta indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi;
2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum, dan meningkatnya tata kelola organisasi;
3. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

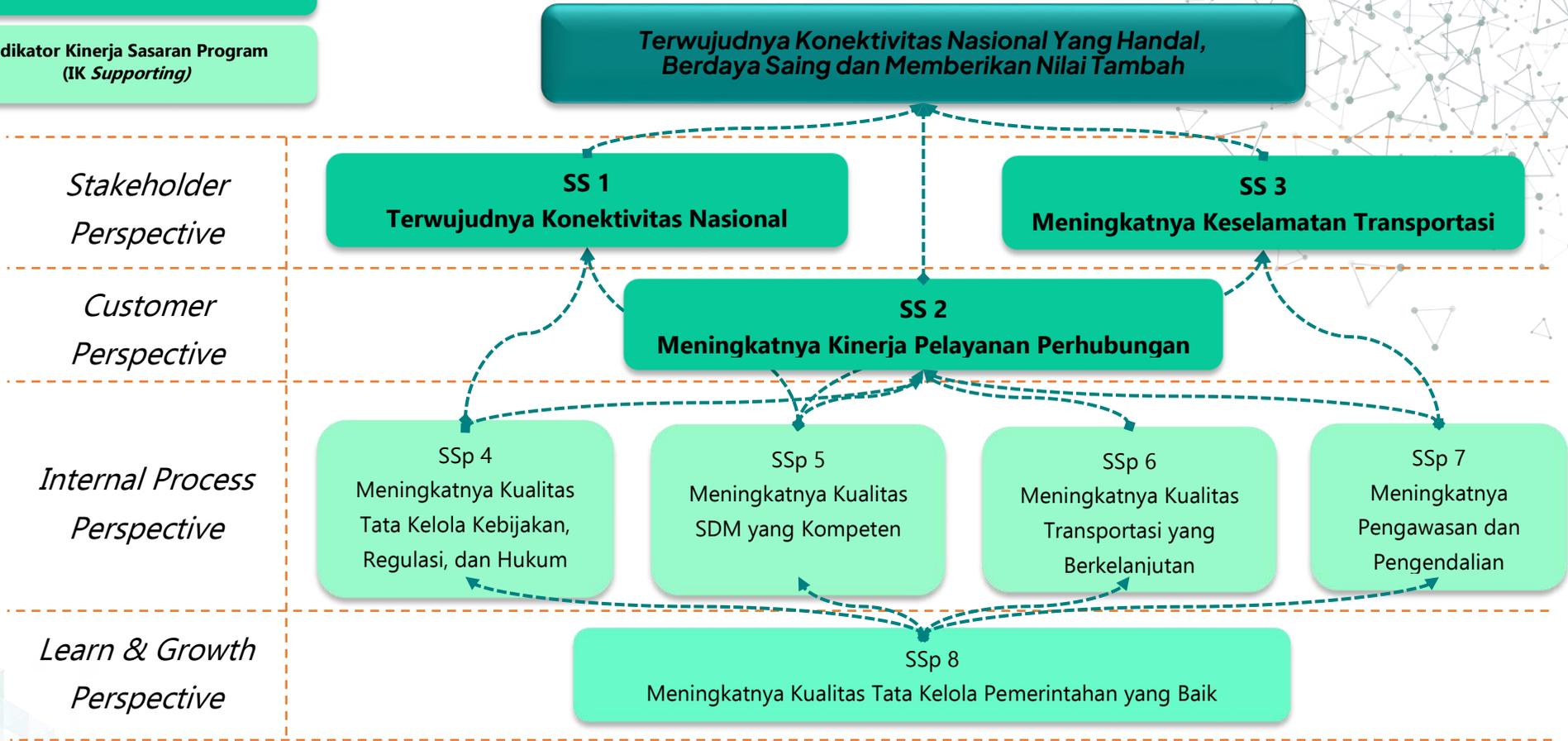
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.



Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKU)

Indikator Kinerja Sasaran Program (IK Supporting)



Gambar I.2

Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024

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

Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Sasaran Strategis yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan menjadi 3 (tiga) Sasaran Strategis dan 5 (lima) sasaran penunjang menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 4 (empat) perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal process perspective* dan *learn and growth perspective*, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Stakeholders Perspective*

Mencakup SS-1 dan SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- a. IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional;
- b. IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi per 1 juta Keberangkatan.

2. *Customer Perspective*

Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- a. IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi;
- b. IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi.

3. *Internal Process Perspective*

- a. Mencakup SSp-4 dengan Indikator Kinerja Penunjang: IKSp 4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.
- b. Mencakup SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang: IKSp 5 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten.
- c. Mencakup SSp-6 dengan Indikator Kinerja Penunjang: Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi.
- d. Mencakup SSp-7 dengan Indikator Kinerja Penunjang: Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian".

4. *Learn and Growth Perspective*

Mencakup SSp-8 dengan Indikator Kinerja Penunjang: Indeks RB Kementerian Perhubungan.



I.3 SUMBER DAYA MANUSIA

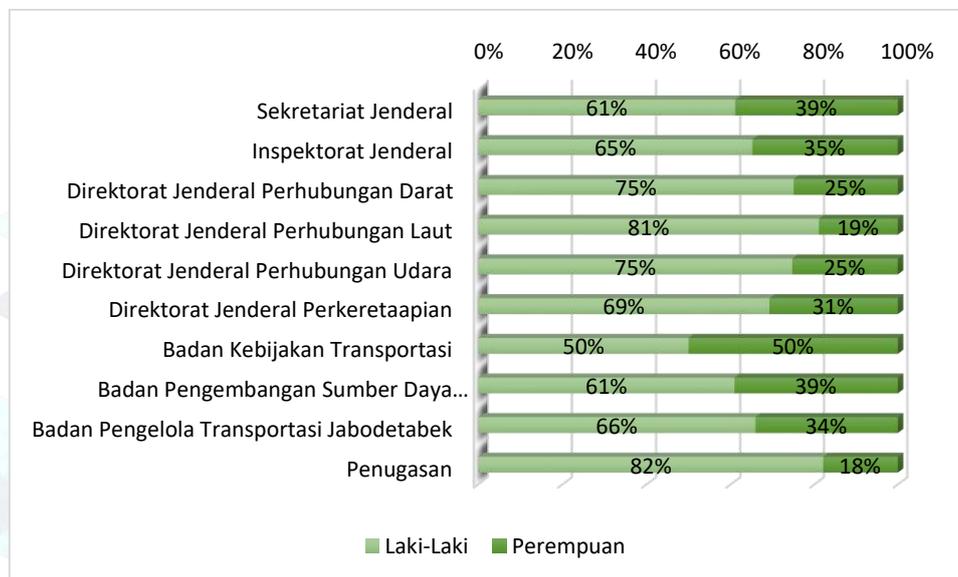
Sampai dengan akhir Tahun 2024, Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak 37.810 (tiga puluh tujuh delapan ratus sepuluh) orang pegawai yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan, yang terdiri dari 28.366 orang pegawai laki-laki (75%) dan 9.444 orang pegawai perempuan (25%), dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I.1

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Gender

NO	UNIT KERJA	JENIS KELAMIN		JUMLAH	PERSENTASE
		LAKI-LAKI	PEREMPUAN		
1	Sekretariat Jenderal	584	372	956	3%
2	Inspektorat Jenderal	217	116	333	1%
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	4.561	1.518	6.079	16%
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	11.639	2.717	14.356	38%
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	6.709	2.274	8.983	24%
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1.262	561	1.823	5%
7	Badan Kebijakan Transportasi	143	143	286	1%
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	2.303	1.477	3.780	10%
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	197	102	299	1%
10	Penugasan	753	164	917	2%
TOTAL		28.368	9.444	37.812	100%

Sumber: Biro SDMO, 31 Desember 2024



Gambar I.3

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Gender

Sumber: Biro SDMO, 2024

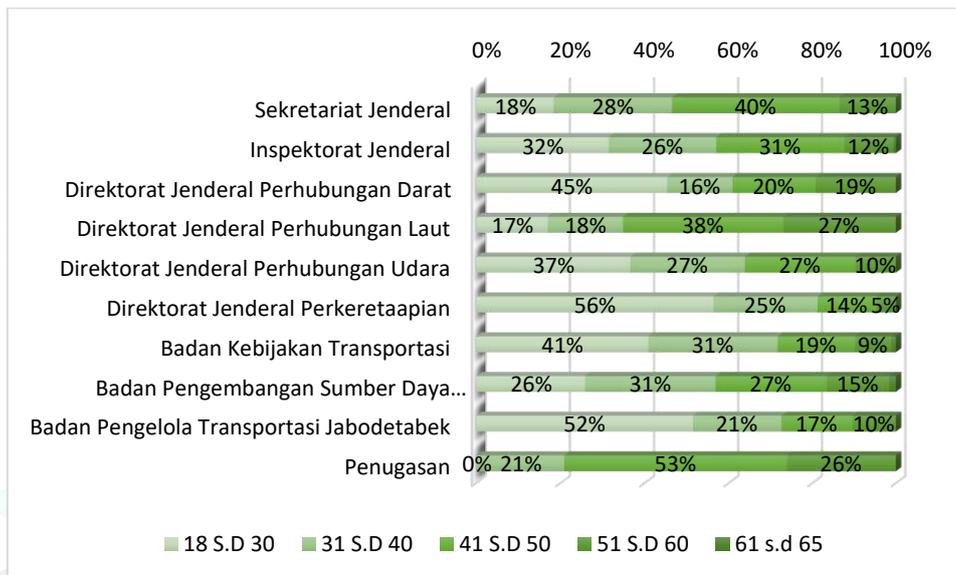
Dalam menjalankan tugasnya pada Tahun 2024, Kementerian Perhubungan didukung oleh pegawai mayoritas usia produktif mulai dari 18 s.d. 30 tahun hingga usia 41 s.d. 50 tahun. Adapun pegawai Kementerian Perhubungan yang sudah berusia lanjut sebanyak 63 orang.

Tabel I.2

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Usia

NO	UNIT KERJA	USIA (TAHUN)					JUMLAH
		18 S.D 30	31 S.D 40	41 S.D 50	51 S.D 60	61 S.D 65	
1	Sekretariat Jenderal	176	269	382	129	-	956
2	Inspektorat Jenderal	105	85	102	39	2	333
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2.761	943	1.206	1.168	1	6.079
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2.442	2.567	5.479	3.868	-	14.356
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	3.289	2.446	2.385	862	1	8.983
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1.028	453	257	85	-	1.823
7	Badan Kebijakan Transportasi	117	88	53	25	3	286
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	979	1.171	1.006	566	58	3.780
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	154	63	51	31	-	299
10	Penugasan	-	192	486	239	-	917
TOTAL		11.051	8.277	11.407	7.012	65	37.812

Sumber: Biro SDMO, 31 Desember 2024



Gambar I.4

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Usia

Sumber: Biro SDMO, 2024

Jika dilihat berdasarkan tingkat pendidikan, mayoritas pegawai Kementerian Perhubungan memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTA yaitu sebanyak 9.632 orang, disusul dengan pegawai berpendidikan terakhir S1 yaitu sebanyak 9.523 orang, dan pegawai berpendidikan terakhir D-III sebanyak 9.347 orang.

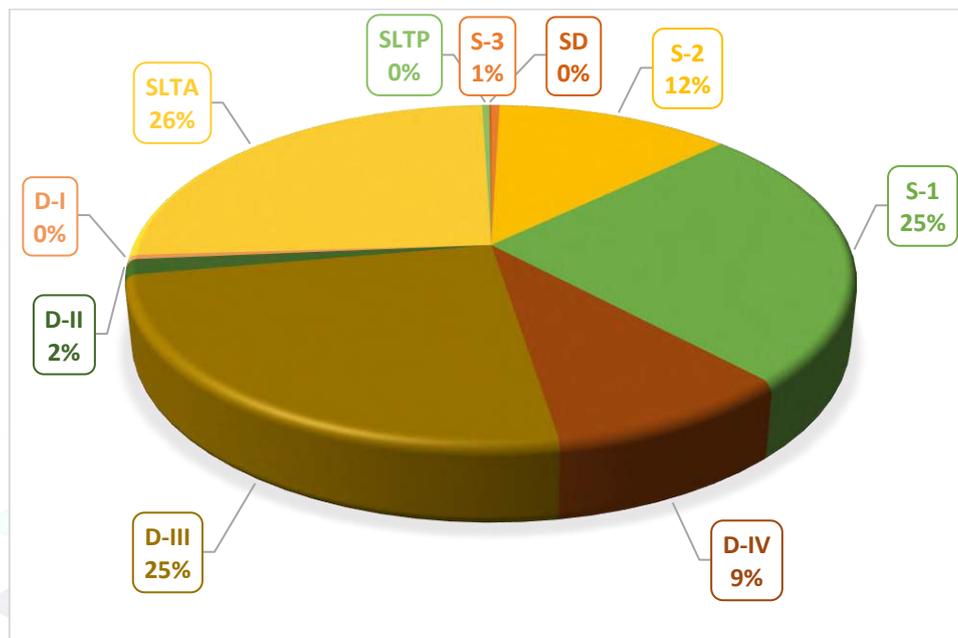
Tabel I.3

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

NO	UNIT KERJA	TINGKAT PENDIDIKAN										JUMLAH
		S-3	S-2	S-1	D-IV	D-III	D-II	D-I	SLTA	SLTP	SD	
1	Sekretariat Jenderal	3	293	387	18	147	5	13	87	2	1	956
2	Inspektorat Jenderal	4	96	118	54	50	-	-	11	-	-	333

NO	UNIT KERJA	TINGKAT PENDIDIKAN										JUMLAH
		S-3	S-2	S-1	D-IV	D-III	D-II	D-I	SLTA	SLTP	SD	
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	5	398	1.221	649	2.388	162	26	1.158	49	23	6.079
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	24	1.481	4.127	1.582	1.792	10	44	5.213	77	6	14.356
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	7	708	2.033	454	3.017	138	30	2.584	6	6	8.983
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1	225	598	135	820	-	9	32	3	-	1.823
7	Badan Kebijakan Transportasi	8	88	87	65	22	-	5	11	-	-	286
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	111	1.350	737	524	731	51	11	258	4	3	3.780
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	1	50	83	25	110	9	2	19	-	-	299
10	Penugasan	-	10	132	52	272	178	12	259	1	1	917
TOTAL		164	4.699	9.523	3.558	9.349	553	152	9.632	142	40	37.812

Sumber: Biro SDMO, 31 Desember 2024



Gambar I.5

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Sumber: Biro SDMO, 2024

Hingga tahun 2024, mayoritas masa kerja pegawai Kementerian Perhubungan yaitu sebesar 0 s.d. 10 tahun yaitu sebanyak 15.254 orang dan disusul oleh pegawai yang memiliki masa kerja sekitar 11 s.d. 20 tahun yaitu sebanyak 14.418 orang.

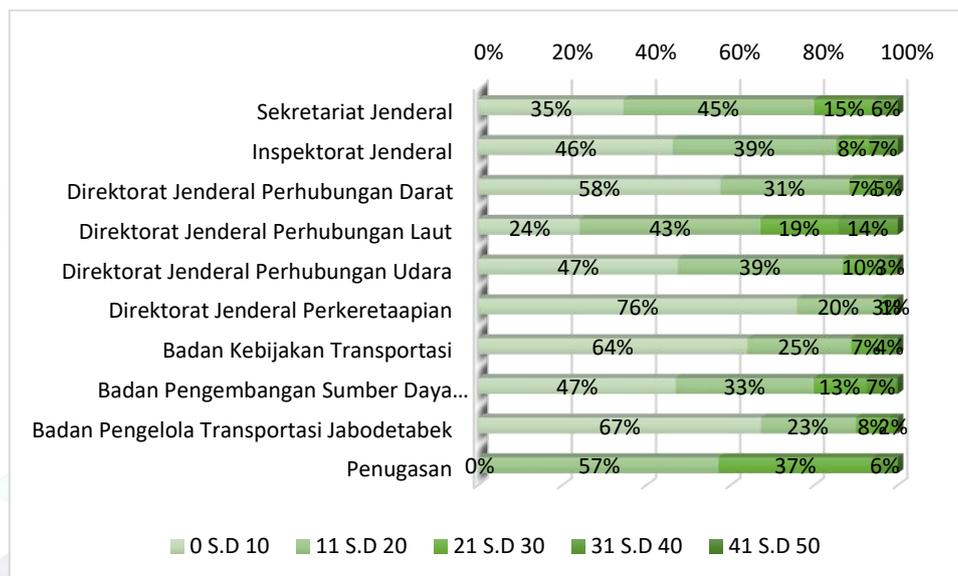
Tabel I.4

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Masa Kerja

NO	UNIT KERJA	MASA KERJA (TAHUN)					JUMLAH
		0 S.D 10	11 S.D 20	21 S.D 30	31 S.D 40	41 S.D 50	
1	Sekretariat Jenderal	330	434	139	53	-	956
2	Inspektorat Jenderal	154	130	26	23	-	333

NO	UNIT KERJA	MASA KERJA (TAHUN)					JUMLAH
		0 S.D 10	11 S.D 20	21 S.D 30	31 S.D 40	41 S.D 50	
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	3.499	1.874	419	287	-	6.079
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	3.465	6.173	2.670	2.048	-	14.356
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	4.262	3.537	874	310	-	8.983
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1.382	366	56	19	-	1.823
7	Badan Kebijakan Transportasi	183	71	21	11	-	286
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	1.775	1.244	477	268	16	3.780
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	201	68	24	6	-	299
10	Penugasan	3	521	338	55	-	917
TOTAL		15.254	14.418	5.044	3.080	16	37.812

Sumber: Biro SDMO, 31 Desember 2024



Gambar I.6

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Masa Kerja

Sumber: Biro SDMO, 2024

Dengan melihat Visi Misi dan arah kebijakan Presiden Republik Indonesia, isu kelembagaan menjadi perhatian bagi Kementerian Perhubungan. Penataan kelembagaan merupakan salah satu kunci dalam reformasi birokrasi dimana proses transisi dapat dilaksanakan melalui reorganisasi yang berbasis kompetensi dan berorientasi pada kinerja. Strategi penataan kelembagaan

meliputi pembenahan organisasi yang tepat fungsi dan tepat ukuran (*right sizing*) dengan restrukturisasi organisasi dan sinkronisasi tugas dan fungsi serta merampingkan birokrasi agar efektif dan efisien. Disamping hal tersebut, juga ditempuh strategi *delivery system* (mencakup tata laksana dan pola organisasi) yang tepat berupa sistem, proses, dan prosedur kerja yang jelas, efektif, efisien, terukur, dan sesuai dengan

prinsip-prinsip akuntabilitas dan *good governance*.

Presiden Joko Widodo menekankan bahwa angkutan massal perkotaan menjadi satu keharusan yang diintensifkan, baik itu menyelesaikan pekerjaan-pekerjaan yang sudah ada maupun merencanakan dan membangun angkutan massal itu sendiri. Untuk mendukung arahan Presiden tersebut, tindak lanjut yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan adalah dilakukan penataan organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Perlu dilakukan revisi pada Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022. Fokus penataan organisasi adalah mengakomodir perlunya unit organisasi sebagai *leading* pada penanganan aglomerasi dan transportasi perkotaan dengan alternatif penataan pada organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu melakukan perubahan nomenklatur pada Direktorat Angkutan menjadi Direktorat Perkotaan dan Multimoda.

Tantangan pemerintah dalam pembangunan infrastruktur transportasi salah satunya adalah keterbatasan anggaran yang dibiayai oleh APBN, sehingga diperlukan pembiayaan kreatif (*creative financing*) sebagai terobosan dalam penyediaan anggaran. Untuk mengatasi hal tersebut, telah terbentuk organisasi baru di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan yaitu Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi (PPIT).

Sesuai rekomendasi KPK, Kementerian Perhubungan menindaklanjuti temuan tumpang tindih kewenangan antara Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dan Kantor Kesyahbandaran Utama melalui penggabungan kedua kantor menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Utama di empat pelabuhan utama: Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Langkah ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama, yang menetapkan penggabungan kedua kantor untuk meningkatkan efektivitas, efisiensi, serta pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, pengaturan struktur organisasi dan tata kerja baru juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2023, sebagai perubahan atas PM 36 Tahun 2012. Penggabungan organisasi ini tidak hanya menyederhanakan kewenangan di pelabuhan utama, tetapi juga berdampak pada penataan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) serta Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP), sebagai upaya meningkatkan efisiensi waktu dan biaya di kawasan pelabuhan nasional.

Pada tahun 2024, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2024 yang mengubah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Latar belakang perubahan Permenhub tersebut salah satunya yaitu adanya peningkatan status dan penyesuaian organisasi tata kerja BPTD, diantaranya:

- a) Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Barat menjadi BPTD Kelas I Jawa Barat;
- b) Peningkatan BPTD Kelas II Jawa Tengah menjadi BPTD Kelas I Jawa Tengah;
- c) Peningkatan BPTD Kelas III D.I.Y menjadi BPTD Kelas II D.I.Y;
- d) Perubahan Nomenklatur BPTD Kelas II Papua Barat menjadi BPTD Kelas II Papua Barat Daya.

Adapun, menjelang akhir tahun 2024 terdapat transisi pemerintahan dari Presiden Joko Widodo ke Presiden Prabowo Subianto. Setelah dilantik pada 20 Oktober 2024, Presiden Prabowo membentuk Kabinet Merah Putih yang terdiri dari 109 anggota. Adanya transisi pemerintahan ini tentunya berpengaruh pada organisasi Kementerian Perhubungan, dimana Presiden Prabowo menunjuk Dudy Purwagandhi sebagai Menteri

Perhubungan baru, menggantikan Budi Karya Sumadi. Setelah serah terima jabatan pada tanggal 21 Oktober 2024, Menhub Dudy Purwagandhi berkomitmen untuk melanjutkan, mengolaborasikan dan menyempurnakan inisiatif serta program yang telah berjalan guna mencapai 8 Misi Asta Cita menuju Indonesia Emas 2045.

Konektivitas Poros Maritim

Mengoptimalkan potensi Indonesia sebagai Negara Maritim melalui program tol laut, yang merupakan program strategis berupa pengangkutan logistik kelautan, untuk menghubungkan pelabuhan di Nusantara guna mengurangi disparitas harga antarwilayah, antarpulau, antardaerah, serta memangkas biaya logistik yang mahal.

Konektivitas Multimoda

Penyelenggaraan konektivitas multi moda transportasi laut, darat dan udara merupakan bukti nyata Negara hadir untuk memenuhi kebutuhan Masyarakat di seluruh wilayah Indonesia termasuk daerah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan).

Keselamatan Transportasi

Keselamatan transportasi merupakan sesuatu yang mutlak dalam transportasi agar setiap orang terhindar dari resiko kecelakaan selama perjalanan yang disebabkan oleh manusia, alat angkut moda transportasi dan lingkungannya.

Transportasi Perkotaan

Suatu kota akan hidup jika sistem transportasi berjalan baik, sehingga dapat menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada.

I.4 ISU STRATEGIS, POTENSI DAN PERMASALAHAN

I.4.1 Isu Strategis

Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah 4 (empat) fokus pembangunan sektor perhubungan atau transportasi menjadi dasar



penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Tahun 2024 merupakan tahun akhir periode RPJMN 2020-2024 dan Renstra 2020-2024 termasuk transportasi. Isu strategis yang terkait kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 antara lain:

1. Penyesuaian Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan (Rapermenhub) tentang perencanaan terintegrasi

Rapermen tersebut disusun untuk memperkuat bisnis proses perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan, mulai dari penyusunan rencana, pemrograman pembangunan infrastruktur transportasi (tahapan, proses, serta muatan) hingga evaluasi, serta sebagai panduan untuk mengatur pembagian peran dalam pelaksanaan perencanaan pemrograman dan evaluasi di lingkungan Kementerian Perhubungan, yang meliputi rencana pembangunan infrastruktur jangka panjang, menengah dan pendek/tahunan. Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan (Rapermenhub) ini diperlukan menjadi acuan bersama bagi Unit Organisasi teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan program/kegiatannya.

2. Peningkatan sinergi dan kolaborasi dengan K/L dan pemerintah daerah melalui forum sinkronisasi

Kebutuhan Unit Organisasi teknis di Kementerian Perhubungan dengan Kementerian/Lembaga dan pemerintah daerah perlu dijembatani dalam rangka memadukan rencana dan sinkronisasi program. Rumusan program tersebut pada akhirnya akan menjadi *input* bagi penyusunan Rencana Kerja Kementerian

Perhubungan untuk periode satu tahun dan juga masukan bagi rancangan Rencana Kerja Pemerintah (RKP).

3. Tarif dan Konektivitas Transportasi Udara

Selama periode libur Natal 2024 dan Tahun Baru 2025 (Nataru), pemerintah Indonesia mengambil langkah-langkah untuk memastikan tarif dan konektivitas transportasi udara yang lebih terjangkau dan efisien bagi masyarakat. Adapun upaya yang dilakukan Kementerian Perhubungan dalam menekan harga tiket pesawat selama masa Nataru 2024/2025 salah satunya bekerja sama dengan berbagai pemangku kepentingan untuk menekan harga tiket pesawat selama libur Nataru, termasuk dengan memberikan diskon pada komponen biaya seperti avtur. Hal ini juga didukung Direktorat Angkutan Udara, Ditjen Perhubungan Udara dalam mengadakan evaluasi terkait tarif batas atas dan *fuel surcharge* untuk memastikan harga tiket tetap terjangkau selama periode liburan.

Selain itu, untuk mengakomodasi lonjakan permintaan selama libur Nataru, maskapai penerbangan menambah frekuensi penerbangan ke berbagai destinasi domestik. Melalui langkah-langkah tersebut, akhirnya Kementerian Perhubungan menetapkan kebijakan penurunan tarif tiket pesawat kelas ekonomi untuk penerbangan domestik sebesar 10% selama periode 19 Desember 2024 hingga 3 Januari 2025.

4. Penguatan Transportasi Berkelanjutan dan Ramah Lingkungan

Kementerian Perhubungan terus berkomitmen kuat dalam mendukung pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) untuk mewujudkan transportasi

berkelanjutan. Salah satu langkah strategis yang diambil yaitu pada Bulan September 2024, Kemenhub membentuk Tim Kelompok Kerja Aksi Iklim yang bertujuan memperkuat implementasi aksi penurunan emisi GRK di sektor transportasi. Tim ini diharapkan dapat merumuskan komitmen dan target yang terukur dalam pengendalian emisi. Selain itu, Kemenhub mendorong percepatan penggunaan kendaraan listrik sebagai upaya mengurangi emisi karbon. Targetnya adalah mencapai 2.200 unit kendaraan roda empat dan 2,1 juta unit kendaraan roda dua bertenaga listrik pada tahun 2025.

5. Penyusunan *Cascading* Kinerja Kementerian Perhubungan Sampai Level Individu

Cascading Kinerja Kementerian Perhubungan sampai level individu diperlukan dalam mendukung reformasi manajemen kinerja pegawai. Penyusunan ini merupakan amanat dari UU Nomor 5 Tahun 2014 tentang ASN dan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2017 tentang Manajemen ASN. Penyusunan *cascading* ini menjadi bagian dari Sistem Penilaian Kinerja PNS yang meliputi perencanaan kinerja, pelaksanaan, pemantauan, dan pembinaan kinerja, penilaian kinerja, dan tindak lanjut. *Cascading* sampai level individu diturunkan berdasarkan indikator kinerja yang terdapat dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024.

I.4.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan SDM yang *professional*, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Sementara itu, proses transformasi ekonomi harus dimulai pada Tahun 2020–2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Dalam arahan RPJMN 2020–2024 telah tercatat tantangan yang akan dihadapi meliputi: Produktivitas

Tenaga Kerja Rendah, Produktivitas Kapital Rendah (ICOR tinggi 6,7) dan *Total Factor Productivity* (TFP) Rendah.

Disisi lain, target pertumbuhan ekonomi 2020–2024 berada pada kisaran 5,2% - 5,5% (rendah) hingga pada kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari *Middle Income Trap* (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0% memerlukan dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi. Dari sisi permintaan (jangka pendek), investasi di kawasan industri dan KEK memerlukan konektivitas akses dari lokasi asal produksi hingga ke lokasi simpul terdekat untuk proses selanjutnya. Oleh karena itu, kebijakan fiskal yang pro-investasi penyelenggaraan infrastruktur transportasi sangat diperlukan sebagai stimulus perekonomian Indonesia (*counter-cyclical policy*). Sementara itu, sejalan dengan sisi

produksi (jangka menengah), maka konektivitas layanan dalam distribusi logistik akan mendorong peningkatan produktivitas (TFP, modal, tenaga kerja) melalui penciptaan lapangan kerja baru berbasis ekonomi domestik yang lebih tangguh.

Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, yaitu:

1. Aksesibilitas

- a. Belum Optimalnya Penyelenggaraan dan Pelayanan Angkutan Keperintisan;
- b. Masih Kurangnya Minat Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi;
- c. Kondisi Infrastruktur Transportasi yang Masih Belum Memadai;
- d. Terdapat Beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur kereta api.

2. Kinerja Pelayanan

- a. Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*;
- b. Belum adanya penyuluhan/ perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemandu yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan minimal dirasakan masih jauh dari kelayakan pelayanan baik dari kapal maupun fasilitasnya;
- c. Belum optimalnya peran angkutan laut dikarenakan adanya ketimpangan muatan;
- d. Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda angkutan jalan;
- e. Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda terintegrasi;

- f. Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara khususnya dalam mendukung pemberian alokasi waktu terbang (*slot time*) akan mengakibatkan terhambatnya penambahan kapasitas angkutan udara;
- g. Dalam upaya penambahan kapasitas bandar udara seringkali terbentur permasalahan kepemilikan lahan yang kerap kali menghambat proses pembangunan bandar udara;
- h. Sebagian bandar udara mengalami kelebihan kapasitas (*overcapacity*) sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran;
- i. Faktor utama kenaikan tarif tiket pesawat dipengaruhi oleh 3 (tiga) komponen utama antara lain harga avtur, nilai tukar rupiah dan komponen biaya lainnya (pajak, *sparepart*, sewa pesawat, dll).

3. Keselamatan dan Keamanan

- a. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana, prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
- b. Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat terhadap keselamatan dan keamanan transportasi;
- c. Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi;
- d. Kurangnya tenaga berlisensi di bandar udara terutama keamanan penerbangan dan PKP-PK (Pertolongan

- Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran);
- e. Belum optimalnya penanganan perlintasan sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

4. Restrukturisasi dan Reformasi

- a. Permasalahan Kelembagaan Penyelenggaraan Institusi Perkeretaapian;
- b. Lembaga pelatihan penerbangan secara jumlah sudah sangat memadai namun daya serap pada industri penerbangan masih terkendala dengan kualifikasi yang sesuai dengan kebutuhan maskapai penerbangan;
- c. Kebijakan nasional mengenai integrasi badan kebijakan menjadi isu penting dalam perkembangan kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi sebagai bagian dari unit kerja Kementerian Perhubungan. Sebagai Kementerian Teknis, Kementerian Perhubungan tetap memerlukan unit kerja yang melaksanakan kajian dan menyusun suatu rekomendasi kebijakan, sehingga kebijakan yang disusun adalah kebijakan berdasarkan penelitian dan pengkajian (*research-based policy making*).

5. Teknologi

- a. Terbatasnya Kualitas Kuantitas, Standar Kompetensi SDM Transportasi dan Tenaga Pendidik Transportasi;
- b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek teknologi informasi secara optimal;
- c. Belum terpenuhinya target jumlah dan kompetensi peneliti, dimana analisis

kebijakan merupakan modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil penelitian dan pengembangan transportasi;

- d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan;
- e. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

6. Pemindahan Ibu Kota Negara

Pemindahan Ibu Kota Negara ke luar Pulau Jawa perlu dilakukan karena kompleksitas permasalahan yang terjadi di Pulau Jawa. Beberapa permasalahannya adalah sekitar 57% penduduk Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu adanya pendistribusian penduduk ke daerah yang masih memiliki jumlah penduduk yang rendah, kontribusi ekonomi per pulau terhadap PDB Nasional yang belum merata dimana saat ini 58,49% dari PDB Nasional dikontribusikan oleh Pulau Jawa, mulai terjadinya krisis ketersediaan air di Pulau Jawa terutama DKI Jakarta dan Jawa Timur, konversi lahan terbesar terjadi di Pulau Jawa, pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi, dimana konsentrasi terbesar terdapat di Jabodetabekpunjur (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur) serta meningkatnya beban Jakarta sehingga terjadi penurunan daya dukung lingkungan dan besarnya kerugian ekonomi yang dihadapi. Kementerian Perhubungan memiliki peran penting dalam upaya pembangunan IKN, diantaranya:

- a. Mengembangkan transportasi multimoda dan konektivitas antarwilayah melalui;
 - 1) Meningkatkan konektivitas regional via darat, air, dan udara;

- 2) Mengupayakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi;
 - 3) Mengupayakan infrastruktur transportasi yang tahan bencana;
 - 4) Merancang pelayanan transportasi terpadu dan berkualitas (*service level*).
- b. Menyediakan aksesibilitas untuk mendukung aktivitas di IKN dan mengikuti *master plan* pembangunan IKN dengan pengintegrasian sistem transportasi perkotaan ke perumahan dan permukiman yang memadai, aman dan terjangkau (BRT, LRT, MRT, AGT);
 - c. Mengembangkan transportasi berbasis digital dengan pengintegrasian sistem transportasi dan sistem teknologi informasi dan komunikasi;
 - d. Mengembangkan transportasi hijau dan ramah lingkungan melalui penggunaan transportasi umum berbasis ramah lingkungan dan mendukung penggunaan *charging station*.

Sesuai dengan arahan Presiden Republik Indonesia, Ibu Kota Negara (IKN) baru

dirancang memiliki konsep *Smart City* dan *Sustainable City*. Kementerian Perhubungan memberikan arahan target capaian layanan untuk pembangunan sistem transportasi IKN diantaranya sebagai berikut:

- a. Terintegrasi antar moda transportasi dan antar moda dengan tata guna lahan;
- b. Waktu perjalanan kurang dari 30 menit dari bandar udara dengan KA-Ekspres *line*;
- c. Angkutan perairan dengan kecepatan paling tinggi 30 knot;
- d. Sumber tenaga penggerak listrik;
- e. Sistem pengendalian transportasi dengan sistem transportasi cerdas.

Sebagai *derived demand*, perencanaan transportasi menyesuaikan perencanaan tata guna lahan di IKN yang secara garis besar, terbagi menjadi 2 (dua) bagian, yaitu:

- a. Konektivitas utama, yaitu jaringan transportasi yang menghubungkan simpul-simpul transportasi, kawasan penyangga, dan integrasi moda IKN;
- b. Jaringan transportasi perkotaan, yaitu pelayanan transportasi di kawasan internal perkotaan IKN.



Gambar I.7

Gambaran Umum Rencana Jaringan Transportasi Umum di IKN
 Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Selain rencana pembangunan jaringan, dibutuhkan pula moda transportasi yang memadai baik dari moda transportasi darat dan moda transportasi laut. Pengembangan *Multi Airport System* juga diperlukan guna mendukung rute pelayanan moda transportasi udara menuju IKN dari provinsi lainnya, terutama provinsi-provinsi di luar Jawa. Terdapat 3 (tiga) bandar udara pokok, yaitu Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman, Bandar Udara Domestik Aji Pangeran Tumenggung Pranoto *Airport*, dan Bandar Udara VVIP pada jarak 15–20 km

dari pusat pemerintahan untuk menerima jet privat tamu negara. Pengembangan bandar udara non APBN juga menjadi penting dalam pengembangan *Multi Airport System*. Berdasarkan pemetaan terhadap 6 (enam) permasalahan di atas, akan menjadi pertimbangan dalam rencana pelaksanaan agenda pembangunan sektor transportasi pada Tahun 2020–2024. Terdapat 4 (empat) agenda baru Kementerian Perhubungan untuk mempercepat pencapaian prioritas nasional, yaitu:



Dukungan terhadap aksesibilitas pariwisata



Penguatan rantai logistik



Dukungan aksesibilitas pada Daerah Tertinggal, Perbatasan dan Kepulauan (DTPK)



Pembangunan sistem transportasi di IKN baru



Pengembangan potensi pariwisata memiliki tujuan strategis untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Program pembangunan aksesibilitas dan konektivitas berbasis pengembangan kawasan pariwisata serta pengembangan transportasi multimoda yang terintegrasi dengan kawasan pariwisata diharapkan mampu berperan nyata dalam optimalisasi pengembangan potensi kawasan pariwisata yang dapat mendatangkan jumlah wisatawan mancanegara sebesar 28 juta orang, dengan nilai devisa USD 36,5 miliar atau kontribusi pariwisata terhadap PDB sebesar 5,5%.

Keterlibatan sektor transportasi dalam penguatan rantai logistik terkait dengan distribusi barang dan jasa, diharapkan juga akan meningkatkan perekonomian nasional. Kinerja logistik Indonesia tercermin dalam tujuan strategis peningkatan konektivitas dan daya saing ekonomi. Upaya penguatan tol laut dalam rangka konektivitas antar wilayah menunjukkan tren nilai positif dengan didukung *Public Service Obligation* (PSO) yang tepat sasaran. Pembangunan simpul-simpul transportasi baru yang saling terkoneksi dengan jaringan layanan antar moda diharapkan mampu menaikkan nilai *Logistics Performance Index* menjadi 3,5 dengan target biaya logistik sebesar 19% terhadap PDB.

Perhatian pada DTPK bertujuan untuk pemerataan pertumbuhan ekonomi wilayah dan percepatan pembangunan. Melalui upaya pengembangan aksesibilitas dan konektivitas pada DTPK, maka pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut diharapkan dapat meningkat untuk mencapai melalui Koefisien Gini 0,38. Penguatan sarana dan prasarana transportasi pada daerah tertinggal, perbatasan dan kepulauan di harapkan juga akan mengurangi ketimpangan wilayah antara

Kawasan Barat dengan Kawasan Timur Indonesia.

Rencana pemindahan IKN baru memerlukan perencanaan yang baik dan terstruktur dalam kerangka waktu yang sesuai menuju pengembangan sistem perkotaan modern didukung penguatan ekonomi wilayah di sekitarnya. Program pembangunan pada aspek transportasi diarahkan pada pengembangan infrastruktur perkotaan dan pengembangan transportasi berbasis teknologi dan ramah lingkungan menuju *smartcity*, *greencity* dan *sustainable city*.



Kementerian Perhubungan tengah menyiapkan rencana pembangunan sistem transportasi yang cerdas, terintegrasi, dan ramah lingkungan, sebagai bentuk dukungan sektor transportasi terhadap rencana pembangunan IKN menjadi kota baru yang cerdas, kompetitif di tingkat global, sebagai transformasi menuju negara yang berbasis inovasi, teknologi, dan ekonomi hijau

I.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 mengacu pada Peraturan Menteri PAN dan RB 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 sebagai berikut:



Gambar I.8

Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024
Sumber: Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan SAKIP



BAB - II



BANDARA SINGKAWANG Kalimantan Barat





BAB - II PERENCANAAN KINERJA



II.1 URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS

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 (Renstra) 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 RKT yang mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Renstra Kementerian Perhubungan adalah dokumen perencanaan Kementerian Perhubungan untuk periode 5 (lima) tahunan atau dokumen perencanaan jangka menengah. Renstra Kementerian Perhubungan ini memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, kegiatan pembangunan,

kerangka regulasi dan kerangka kelembagaan sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan. Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 disusun dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2020–2024 yang merupakan dokumen perencanaan pembangunan nasional untuk periode 5 (lima) tahunan. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Renstra dijabarkan dalam perencanaan tahunan pada dokumen Rencana Kerja (Renja). Renja 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 Renja 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. Renja setiap unit kerja Eselon I dan Eselon II tersebut akan menjadi acuan bagi penyusunan RKT masing-masing unit

kerja Eselon I dan unit kerja Eselon II yang selanjutnya menjadi PK atau Kontrak Kinerja dengan Pimpinan Kementerian Perhubungan Tahun 2024. Sasaran Strategis pembangunan transportasi oleh Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/ impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, Sasaran Strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020–2024 dan

memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan Tahun 2015–2019 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan. Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 disusun sebagai indikator *outcome*, yang dijabarkan dari sasaran strategis menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 4 (empat) perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal process perspective* dan *learn and growth perspective*, yaitu:

Tabel II.1

Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024

NO	SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA	SATUAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE				
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio
CUSTOMER PERSPECTIVE				
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio
INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE				
SSp 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKSp 4	Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	%
SSp 5	Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	IKSp 5	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%
SSp 6	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	IKSp 6	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi	%
SSp 7	Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian	IKSp 7	Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian"	%

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN
LEARN AND GROWTH PERSPECTIVE			
SSp 8	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKSp 8 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024



II.2 PERJANJIAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2024

Perencanaan dan penganggaran TA 2024 ditandai dengan upaya penyempurnaan penerapan Penganggaran Berbasis Kinerja (PBK) dalam sistem penganggaran melalui *Redesign* Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP). Tujuan implementasi RSPP yaitu perencanaan dan penganggaran lebih tepat sasaran dan fleksibel, peningkatan informasi pada dokumen anggaran, serta peningkatan hubungan antara pengalokasian anggaran dengan kinerja. 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 RKT sebagai penjabaran dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Sasaran-sasaran strategis yang akan dicapai pada Tahun 2024 telah

ditetapkan dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang dimaksudkan untuk mewujudkan manajemen Pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil.

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan berada pada *stakeholder perspective* dan *customer perspective*, yang merupakan Sasaran Strategis dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang bersifat *core business* Kementerian Perhubungan, yaitu: konektivitas, pelayanan dan keselamatan transportasi. Sedangkan untuk Sasaran Strategis program berada pada *internal process perspective* dan *learn and growth perspective*, yang merupakan Sasaran Strategis pendukung kinerja Kementerian Perhubungan.

Pada awal tahun 2024, PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024 disusun berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang disesuaikan dengan kondisi tahun 2024, memuat 3 (tiga) Sasaran Strategis dengan 4 (empat) Indikator Utama, yaitu:

Tabel II.2

Sandingan Target Kinerja Tahun 2024 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TAHUN 2024		
				RENSTRA 2020-2024	PERJANJIAN KINERJA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,763	0,772
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500	88,500
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	82,080	73,034
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	23,710	17,268

Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai IKU 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 Triliun Enam Ratus Empat Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu

Rupiah) yang terdistribusi untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas, Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel II.3 berikut:

Tabel II.3

Sandingan Anggaran Tahun 2024 pada Renstra Kementerian Perhubungan
Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

NO	PROGRAM	PAGU TAHUN 2024 (RENSTRA KEMENHUB TAHUN 2020-2024)	ALOKASI ANGGARAN KEMENHUB TAHUN 2024
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	5.689.390.000.000,00	2.477.866.559.000,00
2	Program Infrastruktur Konektivitas	49.558.000.000.000,00	25.925.149.752.000,00
3	Program Dukungan Manajemen	10.804.700.000.000,00	10.201.810.148.000,00
Total		66.052.090.000.000,00	38.604.826.459.000,00

Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Sepanjang tahun 2024, pemerintah menyoroti bahwa pertumbuhan ekonomi global sedikit melambat akibat pelemahan ekonomi di negara-negara berkembang serta meningkatnya ketidakpastian akibat konflik geopolitik yang berkelanjutan. Pada semester I tahun 2024, perekonomian nasional mencatat pertumbuhan sebesar 5,0 persen, didorong oleh konsumsi domestik, investasi, dan sektor ekspor. Di tengah belum sepenuhnya pulih dari dampak pandemi Covid-19, perekonomian global kembali diterjang tantangan yang berasal dari efek domino perang Rusia-Ukraina yang terjadi pada tahun 2022. Kombinasi dampak tularan pandemi dan konflik geopolitik menimbulkan stagflasi dan tekanan keuangan di banyak negara yang menjadi faktor utama perlambatan ekonomi global. Tantangan global pascapandemi semakin berat yang berpotensi datang

dari berbagai sumber risiko. Pertama, tensi geopolitik yang tinggi menjadi sumber utama ketidakpastian yang diperkirakan akan bertahan dan meningkat dalam jangka menengah dan panjang. Hal ini dapat memicu terpecahnya kelompok-kelompok ekonomi (*geoeconomics fragmentation*) dan deglobalisasi. Risiko yang kedua adalah potensi datangnya pandemi berikutnya yang diprediksi semakin meningkat frekuensinya dan berpotensi menimbulkan krisis multidimensi yang mendalam. Risiko ketiga adalah perubahan iklim juga dapat memberikan ancaman pada kesehatan, keselamatan jiwa, ekonomi, serta kesejahteraan rakyat. Risiko global juga berasal dari digitalisasi yang selain menjadi faktor pendorong kemajuan juga memiliki risiko disruptif yang dapat mengancam perekonomian dunia. Dengan memperhatikan proyeksi perekonomian global, fundamental

ekonomi yang kuat serta kebijakan fiskal yang cermat, responsif, dan *prudent* tersebut, perekonomian Indonesia tahun 2024 diperkirakan mampu tumbuh 5,2 persen. Kinerja tersebut akan ditopang oleh terjaganya inflasi dan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat yang stabil. Selain itu, pertumbuhan ekonomi akan dirancang agar lebih berkualitas untuk mencapai target kemiskinan pada rentang 6,5 – 7,5 persen, tingkat pengangguran terbuka pada rentang 5,0 – 5,7 persen, rasio gini pada rentang 0,374 – 0,377, indeks pembangunan manusia pada rentang 73,99 – 74,02 serta nilai tukar petani pada rentang 105 – 108 dan nilai tukar nelayan pada rentang 107 – 110. Sedangkan secara keseluruhan, perubahan postur anggaran yang terdistribusi pada 9 (sembilan) Unit

Eselon I meliputi adanya realokasi antar unit Eselon I, penambahan akibat luncaun PHLN/SBSN, saldo awal BLU/PNBP, PEN BA-BUN, HLN, dan LMAN, pengurangan pagu akibat adanya *pergeseran Automatic Adjustment* ke BA-BUN, pergeseran anggaran Badan Kebijakan Transportasi ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) dan juga pengurangan PNBP/BLU. Hal ini juga berdampak pada target kinerja dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024.

Selaras dengan adanya perubahan postur anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga perlu dilakukan penyesuaian dalam Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebagaimana pada Tabel II.4 dan Tabel II.5 berikut.

Tabel II.4
Target Kinerja pada Revisi Perjanjian Kinerja I – II Kementerian Perhubungan Tahun 2024

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TAHUN 2024		
				REVISI I	REVISI II	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	0,772
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500	88,500
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	74,834
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	17,262

Sumber: Dokumen PK Revisi I – II Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Tabel II.5

Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja I – II Kementerian Perhubungan Tahun 2024

NO	PROGRAM	ANGGARAN TAHUN 2024 (RP.)	
		REVISI I	REVISI II
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.517.618.473.000,00	2.844.414.286.000,00
2	Program Infrastruktur Konektivitas	32.041.546.374.000,00	32.317.187.927.000,00
3	Program Dukungan Manajemen	10.623.461.865.000,00	10.722.132.917.000,00
TOTAL		45.182.626.712.000,00	45.883.735.130.000,00

Sumber: Dokumen PK Revisi I – II Kementerian Perhubungan Tahun 2024

SERAH TERIMA JABATAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA



SERAH TERIMA JABATAN: MENTERI PERHUBUNGAN RI

Menteri Perhubungan periode 2016-2024 Budi Karya Sumadi melakukan serah terima jabatan kepada Menteri Perhubungan periode 2024-2029 Dudy Purwagandhi di gedung Kementerian Perhubungan, Jakarta Pusat, pada Senin, 21 Oktober 2024. Dalam agenda tersebut, Menhub Dudy berkomitmen untuk melanjutkan, mengkolaborasikan, dan menyempurnakan inisiatif serta program yang telah berjalan guna mencapai 8 Misi Asta Cita menuju Indonesia Emas 2045. Beliau juga mengajak seluruh jajaran Kemenhub untuk terus semangat melanjutkan estafet pemerintahan, pembangunan konektivitas transportasi, peningkatan keselamatan, dan pelayanan transportasi.



BAB - III



Terminal Tipe A PURWOREJO Jawa Tengah





BAB - III

AKUNTABILITAS KINERJA

III.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *ePerformance* yang menyediakan fasilitas *inputing, updating* dan *monitoring* pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan, <http://www.eperformance.dephub.go.id>, dengan menggunakan sistem ini pelaksanaan *monitoring* dapat dilakukan secara intensif dan terukur sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi agar para operator pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan lebih mudah menggunakan sistem aplikasi. Disamping itu Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 disusun mengacu pada Manual Indikator yang tertuang dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (**Lampiran 5**).

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya, sehingga hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim

Evaluator SAKIP dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kementerian PAN dan RB), untuk dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Kementerian Perhubungan di masa mendatang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, telah ditetapkan rumus pengukuran capaian kinerja sebagai berikut:

Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin baik pencapaian kinerja, maka menggunakan rumus A, yaitu:

1. Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin baik pencapaian kinerja, maka menggunakan rumus A, yaitu:

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

2. Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin rendah pencapaian kinerja, maka menggunakan rumus B, yaitu:

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

Pengukuran kinerja yang dilakukan adalah pengukuran terhadap realisasi kinerja dan juga analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya. Pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2024;
2. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2020-2024 terhadap target kinerja Tahun 2020-2024;
3. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2024 terhadap target kinerja pada tahun 2020-2024 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;
4. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya Tahun 2024.

Kementerian Perhubungan merupakan komposit dari capaian dari tiap sektor transportasi yang memiliki perbedaan karakteristik dan tata cara penghitungan sendiri, dimana pembobotan tiap sektor transportasi ditetapkan dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.



III.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA

Analisis dan evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran 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. 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.

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS) dengan 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS), yang pada pelaksanaannya ada yang telah mencapai bahkan melebihi target. Namun pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program ada yang belum mendapat hasil capaian karena masih dalam tahap proses penilaian oleh pihak eksternal Kementerian Perhubungan. Secara umum perbandingan dapat dilihat pada Tabel Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 (**Lampiran 6**). Laporan Kinerja ini juga memuat Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (**Lampiran 7**), Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2020-2024 Terhadap

Target Kinerja Kemenhub Tahun 2020-2024 (**Lampiran 8**), dan Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2024 Terhadap Target

Tahun 2024 dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 (**Lampiran 9**).

III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Pertama

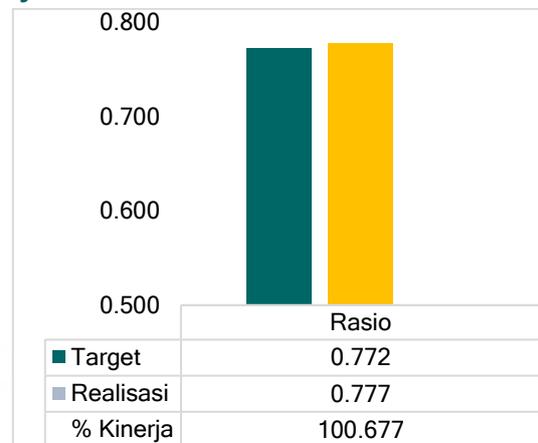
Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang pertama adalah Terwujudnya Konektivitas Nasional. Sasaran ini merupakan *stakeholder perspective*, yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan, yang diukur dengan IKSS 1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional.

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

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Rasio Konektivitas Nasional memiliki target 0,772 pada tahun 2024, yang merupakan kontribusi dari transportasi perkotaan sebesar 5%, transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian masing-masing sebesar 23,75%. Pada akhir tahun 2024, diperoleh realisasi rasio konektivitas nasional sebesar 0,777 sehingga capaian terhadap target sebesar 100,677%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.1.



Gambar III.1

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2024

Pada Tahun 2024, secara umum seluruh sub sektor transportasi telah mencapai target secara optimal, kecuali transportasi udara yang terdampak akibat adanya pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan sehingga terdapat rute yang tidak dilayani serta rotasi pesawat sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki Badan Usaha Angkutan Udara Niaga. Pencapaian IKSS ini sebagaimana berikut:

Tabel III.1
Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2024.

No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%	
SS1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	0,777	100,677
		a. Transportasi Darat					
		1) Transportasi Perkotaan		0,450	0,507	112,667	
		2) Transportasi Darat		0,946	0,957	101,163	
		b. Transportasi Laut		0,950	0,950	100,000	
		c. Transportasi Udara		0,800	0,799	99,875	
		d. Transportasi Perkeretaapian		0,460	0,460	100,000	

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSS.1 Rasio Konektivitas Nasional adalah senilai Rp10.780.356.660.072,00 (Sepuluh Triliun Tujuh Ratus Delapan Puluh Miliar Tiga Ratus Lima Puluh Enam Juta Enam Ratus Enam Puluh Ribu Tujuh Puluh Dua Rupiah) dengan realisasi senilai Rp8.696.939.161.200,00 (Delapan Triliun Enam Ratus Sembilan Puluh Enam Miliar Sembilan Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Seratus Enam Puluh Satu Ribu Dua Ratus Rupiah) atau realisasi 80,67%, sebagaimana Gambar III.2 berikut:



Gambar III.2
Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi target kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2024 meningkat dibanding Tahun 2023 dan 2022. Hal ini menunjukkan konektivitas nasional yang semakin terhubung melalui infrastruktur transportasi. Pencapaian sebagaimana berikut:

Tabel III.2

Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	2020	0,635	0,696	110,078
			2021	0,678	0,735	108,430
			2022	0,741	0,748	100,695
			2023	0,763	0,763	100,000
			2024	0,772	0,777	100,677

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Nasional pada Tahun 2024 memiliki target rasio 0,763 dan realisasi 0,777 atau mencapai 101,834%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut.

Tabel III.3

Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2024 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	2020	0,634	0,696	109,845
			2021	0,666	0,735	112,079
			2022	0,690	0,748	107,667
			2023	0,730	0,763	113,140
			2024	0,763	0,777	101,834

Sumber: Hasil Analisis, 2024

A. Transportasi Darat

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

1. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Dengan terbitnya Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK-BPTJ 42 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2021 dan perubahannya pada KP-BPTJ 318 Tahun 2023 ditetapkan bahwa rasio konektivitas angkutan umum perkotaan yang mengintegrasikan Jabodetabek direpresentasikan oleh konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan, konektivitas angkutan umum berbasis rel dan simpul transportasi utama yang terintegrasi.

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Rasio konektivitas transportasi perkotaan direpresentasikan sebagai komposit dari konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan (30%), berbasis rel (30%) dan simpul transportasi utama yang terintegrasi (40%), yang masing-masing dihitung sebagai berikut:

1. Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan

Konektivitas angkutan umum berbasis jalan mencerminkan cakupan pelayanan angkutan umum perkotaan di jalan raya yang mengintegrasikan satu wilayah dengan wilayah lain. Dengan adanya layanan angkutan umum yang menghubungkan antar lokasi, masyarakat dapat berangkat menuju tempat tujuan dengan menggunakan angkutan umum sebagai pilihan utama bermobilitas. Konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan diukur menggunakan rumus:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan} = \frac{\text{Panjang Trayek AU Berbasis Jalan di Jabodetabek}}{\text{Panjang Jalan di Jabodetabek}}$$

Tabel III.4
Panjang Trayek Angkot

No.	Kota / Kab	Panjang Lintasan Trayek Angkot (km)
1	Kota Bogor	368
2	Kabupaten Bogor	835
3	Kota Bekasi	979
4	Kabupaten Bekasi	
5	Kota Depok	466
6	Kabupaten Tangerang	883
7	Kota Tangerang	
8	Kota Tangerang Selatan	
9	Provinsi DKI Jakarta	1846
Total		5.377

Sumber: BPTJ, 2024

Tabel III.5
Panjang Trayek Bus

No.	Operator	Panjang Lintasan Trayek Bus (km)
1	Agra Mas	380,8
2	Aja P	276
3	Big Bird	163
4	Damri	423,1
5	Daya Sentosa Utama	39

No.	Operator	Panjang Lintasan Trayek Bus (km)
6	Hiba Utama	33,4
7	Kosub Bersama	108,3
8	Kramat Djati	82,5
9	Lorena	39
10	Mayasari Bakti	714,4
11	PPD	1411
12	Primajasa	112,6
13	Sinar Jaya	65,6
14	Trans Galaxy	4
15	Trans Kota	8
16	Trans Patriot	12
17	Transjakarta	3509,6
Total		7.382

Sumber: BPTJ, 2024

Tabel III.6
Total Panjang Trayek

No.	Moda Angkutan Umum	Panjang Lintasan Trayek (Km)
1	Angkot	5.377
2	Bus	7.382,3
Total		12.759

Sumber: BPTJ, 2024

Total dari panjang trayek angkot dan bus adalah sepanjang 12.759 km dengan data sebagaimana disajikan pada **(Lampiran 10)**. Sementara itu data panjang jalan di wilayah Jabodetabek dihimpun dari data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik tiap wilayah. Berikut data panjang jalan di wilayah Jabodetabek

Tabel III.7
Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2024

Kab/Kota	Panjang Jalan (km)		
	Nasional	Provinsi	Kab/Kota
Jakarta Timur	14	1.986	-
Jakarta Barat	22	1.496	-
Jakarta Selatan	-	692	-
Jakarta Utara	12	1.170	-
Jakarta Pusat	12	1.089	-
Kota Bogor	123	132	1.764
Kab. Bogor	29	32	1.077
Kota Depok	29	12	209
Kota Tangerang	14	22	299

Kab/Kota	Panjang Jalan (km)		
	Nasional	Provinsi	Kab/Kota
Kota Tangerang	33	12	1.958
Kab. Tangerang	28	108	993
Kota Bekasi	18	32	255
Kab. Bekasi	10	52	654
Total	14.338		

Sumber: BPS, 2024

Dari data di atas, diketahui bahwa jaringan jalan di wilayah Jabodetabek Tahun 2024 adalah 14.338 km berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS). Adapun perbedaan panjang jalan pada tahun 2023-2024, dimungkinkan dapat terjadi karena perubahan status jalan (reklasifikasi jalan), jaringan jalan yang terdampak pembangunan proyek strategis seperti jalan tol, LRT, dan lain sebagainya serta dimungkinkan adanya pembagian kewenangan baru akibat adanya integrasi wilayah Jabodetabekpunjur, maka diperoleh:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan} = \frac{12.759 \text{ km}}{14.338 \text{ km}} = 0.890$$

2. Rasio Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel

Capaian kinerja konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis rel dihitung menggunakan data panjang rel kereta api perkotaan yang beroperasi dan data luas wilayah Jabodetabek. Data panjang rel kereta api perkotaan yang beroperasi menggunakan panjang rel KRL, MRT, dan MRT. Sementara luas wilayah Jabodetabek dihimpun dari data yang dipublikasi oleh Badan Pusat Statistik. Data tersebut sebagai berikut. Konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis rel diukur menggunakan rumus:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel} = \frac{\text{Panjang Jalan Rel KA Perkotaan yang Beroperasi}}{\text{Luas Wilayah Jabodetabek}}$$

Panjang jalan rel di wilayah Jabodetabek adalah 316,938 km, yang terdiri dari jalur KRL sepanjang 245,208 km, MRT sepanjang 21,50 km dan LRT sepanjang 50,23 km. Rincian panjang jalan rel dapat dilihat pada (**Lampiran 11**). Dengan luas wilayah Jabodetabek 6.437,890 km², maka diperoleh:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel} = \frac{316,938 \text{ km}}{6.437,89 \text{ km}^2} = 0,0492$$

3. Rasio Integrasi Simpul Transportasi Utama

Integrasi dilaksanakan dalam rangka kelengkapan transportasi sehingga memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Adanya integrasi membuat perpindahan moda pada saat perjalanan ke tempat tujuan menjadi lebih mudah dan nyaman. Untuk itu diperlukan adanya integrasi antar simpul transportasi perkotaan. Rasio integrasi simpul transportasi utama diukur dengan rumus:

$$\text{Rasio Integrasi Simpul Transportasi Utama} = \frac{\sum \text{Simpul Utama Dengan Akses Integrasi Ke dan Dari Simpul Perkotaan}}{\sum \text{Total Simpul Utama di Jabodetabek}}$$

Jumlah simpul transportasi utama yang terintegrasi adalah sejumlah 85 simpul, sementara total simpul utama di Jabodetabek adalah 151 simpul dengan detail disajikan dalam **(Lampiran 12)**. Saat ini baru terdapat 85 simpul yang terintegrasi karena terdapat perbedaan kewenangan pada masing-masing simpul yang meliputi pemerintah daerah dan pihak swasta. Dimana pada tahun 2024 terdapat penambahan 1 (satu) simpul transportasi utama yang terintegrasi, yaitu pada Simpul Fatmawati. Sementara tidak semua pemilik kewenangan dapat didorong untuk melaksanakan pembangunan fasilitas integrasi pada simpul dimaksud karena perbedaan program prioritas.

Tabel III.8

Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek

Lokasi Simpul Transportasi	Jumlah Total Simpul	Jumlah Simpul Terintegrasi
DKI Jakarta	88	62
Bekasi Raya	16	8
Kota Depok	6	3
Bogor Raya	21	3
Tangerang Raya	20	9
Total	151	85

Sumber: BPTJ, 2024

Maka konektivitasnya dapat dihitung menjadi:

$$\text{Rasio Integrasi Simpul Transportasi Utama} = \frac{85 \text{ Simpul}}{151 \text{ Simpul}} = 0.563$$

Dari ketiga komponen diatas, maka rasio konektivitas transportasi perkotaan dapat dihitung menjadi:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = (0,3 \times 0,890) + (0,3 \times 0,049) + (0,4 \times 0,563) = 0,507$$

Dari hasil tersebut, didapatkan nilai Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek adalah sebesar 0,507. Hasil capaian dari IKP1 mencapai 112,667% dari target tahun 2024 yaitu sebesar 0,45.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,507}{0,450} \times 100\% = 112,667\%$$

Selama tahun 2024, BPTJ secara aktif menjalankan serangkaian kegiatan strategis yang bertujuan untuk mendukung pencapaian dan peningkatan Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah 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.

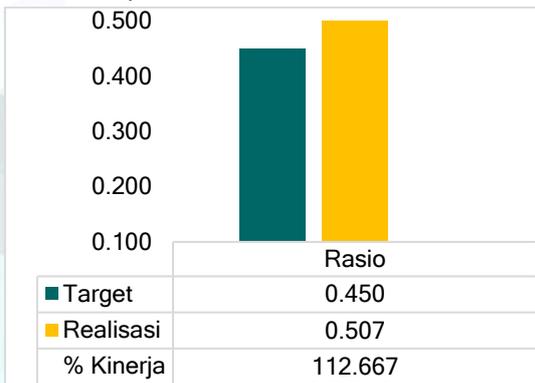
Beberapa upaya yang telah dilaksanakan untuk menunjang Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek yaitu:

- 1) Koordinasi Perencanaan dan Harmonisasi Prasarana Transportasi Jabodetabek;
- 2) Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Integrasi Pada Simpul Transportasi di Jabodetabek;
- 3) Monitoring dan Evaluasi Kawasan TOD di Jabodetabek;
- 4) Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Perkeretaapian;
- 5) Monitoring Pengembangan Prasarana Transportasi Darat di Wilayah Jabodetabek;
- 6) Pelatihan Teknis Prasarana Perkeretaapian;
- 7) Pembangunan Fasilitas Halte Jabodetabek;
- 8) Pembangunan Fasilitas Integrasi (Halte Bus) pada Simpul Stasiun LRT Jatimulya dan Stasiun LRT Cikunir 1;
- 9) Pembangunan Fasilitas Integrasi pada Simpul Stasiun LRT Bekasi Barat;
- 10) Pembangunan Fasilitas Integrasi pada Simpul Stasiun LRT Harjamukti;
- 11) Pembangunan Jalur Sepeda pada Ruas Jalan di Kabupaten Bogor;
- 12) Pembangunan Jalur Sepeda pada Ruas Jalan di Kota Tangerang;
- 13) Pembangunan Jalur Sepeda pada Ruas Jalan di Kota Bogor;
- 14) Penataan Sirkulasi Kendaraan dan Penumpang Pada Terminal Poris Plawad;
- 15) Pendampingan Rencana Pengembangan Proyek KPBU Kawasan TOD Jabodetabek;

- 16) Sosialisasi Pengoperasian Stasiun Pondok Rajeg;
- 17) Pembangunan Halte Pendukung Program BTS Angkutan Umum di Kota Bekasi.

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. Berkoordinasi secara berkala dengan pemerintah daerah/pusat terkait rencana pembangunan halte BTS;
3. Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala serta koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait dengan integrasi pada simpul transportasi di Jabodetabek.



Gambar III.3

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2024

Anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Tahun 2024 adalah senilai Rp37.026.688.000,00 (Tiga Puluh Tujuh Miliar Dua Puluh Enam Juta Enam Ratus Delapan Puluh Delapan Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada, yang telah terealisasi senilai Rp36.996.304.320,00 (Tiga Puluh Enam Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Tiga Ratus Empat Ribu Tiga Ratus Dua Puluh Rupiah) atau penyerapan sebesar 99,92%.



Gambar III.4

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2024



b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Perbandingan antara realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2024 dengan tahun sebelumnya menunjukkan bahwa performa kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terus meningkat setiap tahunnya. Sementara capaian kinerja setiap tahun berada di angka 100%. Namun, realisasi dan capaian kinerja tahun 2020 tidak dapat dibandingkan karena perbedaan nomenklatur indikator kinerja. Pada tahun 2020, sasaran terwujudnya konektivitas transportasi Jabodetabek diukur menggunakan IKP meningkatnya modal share angkutan umum perkotaan di wilayah Jabodetabek.

Tabel III.9

Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2021-2024

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Tahun	Target	Realisasi	Capaian
Terwujudnya	Rasio Konektivitas	2021	0,32	0,37	115,625%
Konektivitas	Transportasi Perkotaan	2022	0,38	0,38	101,053%
Transportasi di Wilayah		2023	0,42	0,46	109,048%
Jabodetabek		2024	0,45	0,50	112,667%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Perubahan Indikator pada tahun 2020 tidak dapat diselaraskan atau dibandingkan dengan rasio transportasi perkotaan yang telah ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 karena terdapat perbedaan cara perhitungannya.

Tabel III.10

Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2021-2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Tahun	Target	Realisasi	Capaian
Terwujudnya	Rasio Konektivitas	2021	0,320	0,370	115,625%
Konektivitas	Transportasi Perkotaan	2022	0,370	0,384	103,784%
Transportasi di Wilayah		2023	0,420	0,458	109,048%
Jabodetabek		2024	0,450	0,507	112,667%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

2. Rasio Konektivitas Transportasi Darat

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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.

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

Rasio Konektivitas
Transportasi Darat =

Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang terlayani Angkutan
Umum di Jalan dan Angkutan Penyeberangan

Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang ditetapkan

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).

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024, Kawasan Strategis Nasional (KSN), DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang ditetapkan adalah jumlah KSN sebanyak 93 (sembilan puluh tiga) kawasan (**Lampiran 13**), yang terdiri dari:

1. KSN berjumlah 27 kawasan dari 32 kawasan, dikarenakan pada KEK terdapat 1 kawasan beriris dan 4 kawasan tidak masuk dalam perhitungan RPJMN 2020-2024), terdiri dari:
 - a. 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas;
 - b. 9 Kawasan Industri;

- c. 8 dari 13 Kawasan Ekonomi Khusus;
2. DTPK berjumlah 24 kawasan dari 32 kawasan, dikarenakan 8 kawasan tidak masuk dalam perhitungan RPJMN 2020-2024;
3. PKN sebanyak 42 kawasan.

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Jalan melalui AKAP, ALBN, Angkutan Jalan Perintis, Angkutan Antarmoda dan Fasilitas Prasarana Jalan melalui Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A, Terminal Barang untuk umum, dan Fasilitas Pendukung Integrasi Moda adalah sebanyak 42 (empat puluh dua) Kawasan Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan dengan rincian sebagai berikut:

a. Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP)

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia, ditetapkan sebanyak 2.375 trayek untuk dilayani AKAP dan ALBN (**Lampiran 14**).

Berdasarkan dari Aplikasi Sistem Informasi Perizinan Online Angkutan dan Multimoda (SPIONAM), jumlah trayek yang telah terlayani pada Tahun 2024 sejumlah 2.244 trayek. Sisa 131 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

Dari 2.244 trayek yang terlayani terdapat 1.372 (seribu tiga ratus tujuh puluh dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional. Sisa 872 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

b. Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8410 Tahun 2023 tanggal 11 Desember 2023 Tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Kendaraan Pada Pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi di Seluruh Indonesia, terdapat 2 (dua) trayek ALBN yang ditetapkan dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 pada tanggal 30 September 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kkendaraan Pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia–Timor Leste (**Lampiran 15**). Maka Angkutan Lintas Batas Negara yang terlayani saat ada 3 trayek ALBN dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III.11

Lintasan Trayek ALBN Tahun 2024

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171990001	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Kuching (Malaysia)
2.	6171990002	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)
3.	5371167001	Kupang (Indonesia)–Soe (Indonesia)–Kefamenanu (Indonesia)–Atambua (Indonesia)–Motaain (Indonesia)/Batugade (Timor Leste)–Maubara (Timor Leste)–Liquica (Timor Leste)–Tibar (Timor Leste)–Dili (Timor Leste)

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Dari jumlah trayek ALBN yang terlayani tersebut terdapat 3 (tiga) trayek yang melayani pada 2 (dua) Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagaimana berikut:

Tabel III.12

Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

No.	Trayek	Kawasan Prioritas Nasional
1.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Kuching (Malaysia)	KEK MBTK (Maloy Batuta Trans Kalimantan)
2.	Terminal Sei Ambawang Pontianak (Indonesia)–Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)	
3.	Kupang (Indonesia)–Dili (Timor Leste)	Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kupang

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

c. Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8317 Tahun 2023 tanggal 27 Oktober 2023 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024 ditetapkan sebanyak 322 trayek perintis sebagaimana dalam (**Lampiran 16**). Akan tetapi di bulan Oktober ada perubahan Surat Keputusan dengan No. KP-DRJD 5634 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP-DRJD 8317 Tahun 2023 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024 dimana ada 4 (empat) trayek yang dihapus dikarenakan sudah menjadi trayek komersial dan 4 (empat) trayek mengalami perubahan trayek. Dari 318 trayek tersebut terdapat 107 (seratus tujuh)

trayek yang melayani 35 (tiga puluh lima) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 211 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Jalan Perintis pada tahun 2024 (**Lampiran 16**).

d. Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 17**) dan telah diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran**

18). Kemudian diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023 berjumlah 35 trayek (**Lampiran 19**). Untuk layanan Angkutan Antarmoda pada tahun 2024, merujuk pada SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 7332 Tahun 2023 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2024 berjumlah 34 trayek (**Lampiran 20**). Perubahan jumlah trayek dengan menyesuaikan usulan dari BPTD wilayah KSPN yang akan operasional pada tahun 2024.

Dari jumlah penetapan 34 (tiga puluh empat) trayek tersebut, keseluruhannya berhasil terealisasi di tahun 2024 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut:

- 21 trayek melayani pada 8 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
- Sedangkan, 13 trayek melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Tabel III.13
Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2024

Jumlah Trayek Angkutan Antarmoda berdasarkan KP-DRJD 7332 Tahun 2023	Rincian Status Layanan Trayek	Keterangan
34	34 terlayani	21 (yang dihitung 8/10 kawasan)
		13 (tidak masuk perhitungan)

Penetapan operator yang melayani Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan melalui mekanisme tender yang bisa diikuti oleh seluruh perusahaan angkutan umum. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Antarmoda KSPN pada tahun 2024, antara lain:

Tabel III.14
Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2024

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
1.	Danau Toba	Perum DAMRI	Kawasan DPP
2.	Mandalika	Perum DAMRI	Kawasan DPP
3.	Borobudur	Perum DAMRI	Kawasan DPP
4.	Bromo	Perum DAMRI	Kawasan DPP
5.	Tanjung Kelayang	Perum DAMRI	Kawasan DPP
6.	Likupang	Perum DAMRI	Kawasan DPP
7.	Tanjung Lesung	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
8.	Bukittinggi	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
9.	Wakatobi	Perum DAMRI	Kawasan DPP
10.	Kawah Ijen	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
11.	Pacitan	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP
12.	Labuan Bajo	Perum DAMRI	Kawasan DPP
13.	Tondano	Perum DAMRI	Diluar Kawasan DPP

e. Terminal Penumpang Tipe-A

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 21**) dan KM 100 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia (**Lampiran 22**), jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah 127 (seratus dua puluh tujuh) terminal dengan rincian eksisting sampai dengan tahun 2024 sebagai berikut:

- 1) 112 (seratus dua belas) Terminal Penumpang Tipe A telah serah terima operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:
 - a. 107 Terminal Penumpang Tipe A telah beroperasi;
 - b. 5 Terminal Penumpang Tipe A belum

beroperasi, dengan rincian sebagai berikut:

- Terminal Penumpang Tipe A baru selesai proses pembangunan dan revitalisasi pada Triwulan IV TA. 2024 yaitu Terminal Demak, Jawa Tengah dan Terminal Air Sebaku (Bengkulu);
- 1 Terminal Penumpang Tipe A kondisi bangunannya kurang terawat dan sedang dilakukan studi KPBU untuk pemanfaatan aset terminal tanpa menghilangkan fungsi pelayanan terminal (Terminal Betan Subing, Provinsi Lampung);
- 1 Terminal Penumpang Tipe A aksesibilitasnya rendah dikarenakan dimensi jalan tidak bisa mengakomodasi bus besar sehingga tidak ada aktivitas keluar-masuk kendaraan dan hanya difungsikan sebagai kantor BPTD (Terminal Liwas, Provinsi Sulawesi Utara);
- 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Provinsi Jawa Timur).

- 2) 1 (satu) Terminal Penumpang Tipe A belum dibangun (Terminal Singkawang, Kalimantan Barat);
- 3) 4 (empat) Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Pondok Cabe;
 - b. Terminal Poris Plawad;
 - c. Terminal Baranangsiang;
 - d. Terminal Jatijajar.
- 4) 2 (dua) Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Kalideres;
 - b. Terminal Kampung Rambutan.
- 5) 8 (delapan) Terminal Penumpang Tipe A belum diserahkan ke Pemerintah Pusat dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota serta Perusahaan Daerah:
 - a. Terminal Padang Bulan;
 - b. Terminal Gerbangsari;
 - c. Terminal Induk Bekasi;
 - d. Terminal Kalijaya Cikarang;
 - e. Terminal Cicaheum;
 - f. Terminal Sri Tanjung;
 - g. Terminal Osowilangun;
 - h. Terminal Daya.

Dari 127 Terminal Tipe A tersebut terdapat 55 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 39 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional (**Lampiran 16**).

Sisanya 72 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional dan/atau tidak beroperasi.

f. Terminal Barang Untuk Umum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor:

- 1) KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 23**);
- 2) KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 24**);
- 3) KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 25**) dan;
- 4) KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa

Tenggara Timur dan Provinsi Papua (**Lampiran 26**).

Berikut adalah jumlah Terminal Barang untuk umum sebanyak 7 Terminal, yakni:

1. Entikong di Kalimantan Barat;
2. Aruk di Kalimantan Barat;
3. Nanga Badau di Kalimantan Barat;
4. Motaain di Nusa Tenggara Timur;
5. Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
6. Wini di Nusa Tenggara Timur;
7. Skouw di Papua (PKN Jayapura).

Rincian dari 7 (tujuh) Terminal Barang Untuk Umum tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi sejak tahun 2021 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun

kendala/ masalah yang masih dihadapi Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong adalah sebagai berikut:

- a. Proses sertifikat lahan di Kantor Pertanahan Kabupaten Sanggau dilakukan dengan beberapa tahap, saat ini telah selesai tahap 1 dengan terbitnya sertifikat a.n. Kementerian Perhubungan seluas 30.820 m² dari total lahan seluas 44.882 m². Tahap 2 akan dilakukan pendaftaran hak atas tanah setelah didapatkan Persidangan Perdata di Pengadilan Negeri Sanggau dan diketahui titik batasnya;
- b. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 109/PMK.04/2020 Tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara (TPS) disebutkan bahwa tempat selain pelabuhan laut dan bandara udara yang dipergunakan untuk

barang ekspor dan impor harus ditetapkan sebagai Kawasan Pabean. Selain itu, bangunan dan lapangan yang digunakan untuk menimbun barang ekspor dan impor harus ditetapkan juga sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan terdapat badan usaha pengelola TPS;

- c. BPTD Kelas II Kalimantan Barat sudah bersurat kepada Kepala Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kalimantan Barat perihal permohonan penetapan Kawasan Pabean, namun sampai dengan saat ini Terminal Barang Internasional Entikong belum ditetapkan sebagai Kawasan Pabean dengan alasan masalah lahan yang belum selesai;
- d. BPTD Kelas II Kalimantan Barat mengajukan proses persetujuan sewa barang milik negara Terminal Barang

Internasional Entikong dan akan melaksanakan lelang dengan penentuan calon penyewa melalui hak menikmati yang dilakukan oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak. Namun proses lelang ini belum dapat dilakukan karena Terminal Barang Internasional Entikong belum mendapat persetujuan Sewa Barang Milik Negara oleh Kantor Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL) Pontianak;

- e. Beberapa kendala yang dihadapi terkait operasional antara lain belum lengkapnya fasilitas penunjang, SDM dan kompetensi personil, belum terbangunnya jalur khusus (*dedicated line*) dari Terminal Barang Internasional Entikong menuju Tebedu Inland Port, dan Standar Operasional Prosedur (SOP) Angkutan Barang Lintas Batas Negara yang masih dalam proses pengusulan dan *drafting*.

- 2) Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang sedang dalam proses pengadaan lahan untuk pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) pada Tahun Anggaran 2024 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Motaain di Nusa Tenggara Timur;
- 3) Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sedang dalam proses persiapan pengoperasian yaitu:
 - a. Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua;
 - b. Terminal Barang Internasional (TBI) Nanga Badau di Kalimantan Barat.
- 4) Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunan lanjutan pada TA. 2024, yaitu:
 - a. Terminal Barang Internasional (TBI) Aruk di Kalimantan Barat;
 - b. Terminal Barang Internasional (TBI) Motamasin di Nusa Tenggara Timur.
- 5) Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yang

masih dalam tahap akhir penyelesaian pembangunan lanjutan pada TA. 2024 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Wini di Nusa Tenggara Timur.

g. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

- 1) Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 27**);
- 2) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 28**) dan;
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 (**Lampiran 29**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2024 sebanyak 13 lokasi dan sudah

teralisasi sebanyak 13 lokasi sebagai berikut:

- 1) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan Moto GP tahun 2022);
- 2) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;
- 3) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
- 4) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
- 5) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
- 6) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
- 7) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
- 8) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru;
- 9) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba;

- 10) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur;
- 11) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo;
- 12) Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar;
- 13) Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tanjung Lesung.

Dari target 13 (tiga belas) lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat 13 (tiga belas) lokasi sudah terealisasi yang berada di 9 kawasan tersaji pada (**Lampiran 30**).

2. Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui Angkutan Penyeberangan Komersil dan Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan Kapal Penyeberangan Perintis adalah

sebanyak 78 (tujuh puluh delapan) Kawasan. Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a. Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 31**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *load factor* lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan bulan Desember tahun 2024 adalah sebanyak 95 (sembilan puluh lima) lintas. Dari 95 (sembilan puluh lima) lintas tersebut, 85 (delapan puluh lima) lintas terdapat pada 50 (lima puluh) kawasan prioritas. Sisanya 10 (sepuluh) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Penambahan capaian sampai dengan bulan maret tahun 2024 dikarenakan terdapat kenaikan 6 (enam) lintas perintis menjadi lintas komersil, sehingga menambah 4 (empat) kawasan prioritas untuk

lintas komersil (**Lampiran 32**). Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan komersil dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 58 (lima puluh delapan) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada (**Lampiran 30**). Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN).

b. Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2024, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 7330 Tahun 2023 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2024 dengan jumlah sebanyak 269 lintasan (**Lampiran 32**). Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya 174 (seratus tujuh puluh empat) lintas penyeberangan yang melayani 59 (lima puluh sembilan) Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 95 (sembilan puluh lima) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total

operator yang melayani lintas penyeberangan perintis dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 7 (tujuh) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada (**Lampiran 32**). Sementara itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

c. Pelabuhan Penyeberangan

Berdasarkan *database* Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, jumlah Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan hingga tahun 2024 yaitu:

1) Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak 250 (dua ratus lima puluh) pelabuhan dimana:

- a. Sebanyak 231 (dua ratus tiga puluh satu) pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat:
 - 30 (tiga puluh) pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat,
 - 37 (tiga puluh tujuh) pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan;

- 164 (seratus enam puluh empat) pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda).
- b. Dimana sisanya sebanyak 6 (enam) Pelabuhan belum beroperasi;
- c. 13 (tiga belas) pelabuhan pada kawasan KSPN Danau Toba terdapat pelabuhan danau yang melayani angkutan penyeberangan.

2) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak 15 (lima belas) pelabuhan;

3) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak 209 (dua ratus sembilan) pelabuhan.

Dari 250 (dua ratus lima puluh) pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya 116 (seratus enam belas) yang melayani 60 (enam puluh) Kawasan Strategis Nasional. Dimana sisanya sebanyak 134 (seratus tiga puluh empat) pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d. Kapal Penyeberangan Perintis

Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga tahun 2024 yaitu:

1) Kapal penyeberangan perintis yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak 99 (sembilan puluh sembilan) kapal. Seluruh kapal penyeberangan perintis yang ada sudah beroperasi dengan rincian:

- 19 (sembilan belas) kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemerintah Daerah;
- 79 (tujuh puluh sembilan) kapal dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);

- 1 (satu) kapal dioperasikan oleh swasta.

2) Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010–2030 adalah 87 (delapan puluh tujuh) unit kapal penyeberangan.

Dari 99 (sembilan puluh sembilan) kapal penyeberangan perintis yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat 60 (enam puluh) kapal yang melayani 53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional. Sisanya 39 (tiga puluh sembilan) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

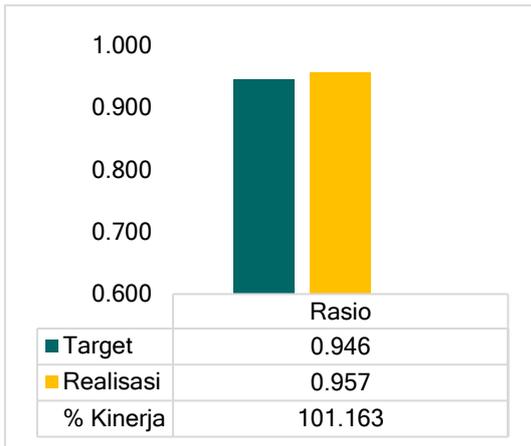
$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{(62 + 78) - 51 \text{ Wilayah}}{93 \text{ Wilayah}} = 0,957$$

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

Keterangan

Dari 99 (sembilan puluh sembilan) kapal penyeberangan perintis yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat 60 (enam puluh) kapal yang melayani 53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional. Sisanya 39 (tiga puluh

sembilan) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.



Gambar III.5

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target PK Tahun 2024

Analisis Ketercapaian Target

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

a. Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP)

- 1) Adanya sistem perizinan online SPIONAM yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha *Online Single Submission* (OSS) yang dibangun oleh Kementerian Investasi/Hilirisasi. Kemudian akan dilakukan tahap pengembangan melalui aplikasi MITRA DARAT agar terintegrasi dengan aplikasi Uji Berkala (e-Blu) dan aplikasi *Dashboard Global Positioning System* (GPS) tujuannya untuk memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut serta memudahkan

dalam pengawasan operasional angkutan;

- 2) 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;
- 3) Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

b. Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

- 1) Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
- 2) 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;
- 3) Peningkatan kerjasama pariwisata alam antar dua negara dikarenakan adanya dukungan konektivitas antar negara yang tertuang dalam surat perjanjian kerjasama bilateral.

c. Angkutan Jalan Perintis

- 1) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
- 2) 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;
- 3) Adanya kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.

d. Angkutan Antarmoda

- 1) 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, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
- 2) Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi pada Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional serta pengawasan trayek Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diawasi

secara digitalisasi melalui *Global Positioning System* (GPS) yang sejak tahun 2023 dilaksanakan oleh Setditjen Hubdat (aplikasi Mitra Darat);

- 3) 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.

e. Terminal Penumpang Tipe-A

- 1) Telah dilakukan beberapa upaya dalam rangka meningkatkan jumlah Terminal Penumpang Tipe A beroperasi diantaranya pembangunan lanjutan (Terminal Tipe A Demak) dan revitalisasi terminal yang sebelumnya tidak beroperasi (Terminal Tipe A Air Sebakul);
- 2) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (*excellent service*) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi;
- 3) 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.
- 4) Telah dilakukan peresmian revitalisasi Terminal Penumpang

Tipe A oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini:

- a. Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;
- b. Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat;
- c. Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;
- d. Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

f. Terminal Barang Untuk Umum

- 1) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) Terminal Barang Internasional Motaain;
- 2) Dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga;
- 3) Mempercepat proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong;
- 4) Telah ditandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) *cross-border movement* dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw;
- 5) Sedang dilakukan *drafting Memorandum of Agreement*

(MoA) SOP *cross-border movement* Sarawak-Kalimantan Barat untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Entikong;

- 6) 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.

g. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

- 1) Pembangunan 9 halte dan 3 shelter di KSPN Tanjung Lesung dalam rangka mendukung layanan angkutan KSPN;
- 2) Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda dapat memudahkan masyarakat agar dalam mengakses layanan angkutan umum;
- 3) Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda membuka beberapa akses lokasi tempat wisata di KSPN Tanjung Lesung.

h. Angkutan Penyeberangan Komersil

- 1) Adanya evaluasi pada beberapa lintas perintis yang memiliki *load factor* lebih dari 60%, sehingga menyebabkan peningkatan status menjadi komersil yaitu:
 - a. Lintas Sei Asam–Sungat, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada

- kawasan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Pontianak;
 - b. Lintas Nunukan–Sebatik, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Nunukan;
 - c. Lintas Kendari–Langara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional Kendari.
- 2) Adanya optimalisasi pada beberapa lintas, sehingga ditingkatkan statusnya menjadi lintasan komersil, yaitu:
 - a. Lintas Baktiraja–Muara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan KSN Danau Toba;
 - b. Lintas Agats–Warse dan Lintas Warse–Yosakor meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Timika.
 - 3) Melakukan monitoring perintis dalam rangka evaluasi pelayanan dan *load factor* terhadap lintas perintis yang berpotensi menjadi komersil.

i. Angkutan Penyeberangan Perintis

- 1) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Lamteng–Balohan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KPBPB (Kawasan Perdagangan

- Bebas dan Pelabuhan Bebas) Sabang;
- 2) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Silalahi–Simanindo dan lintas Baktiraja–Sippingan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSN Danau Toba;
 - 3) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Bau Bau–Talaga dan lintas Talaga–Dongkala, untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional Kendari;
 - 4) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Sadai–Tanjung Gading, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSPN Tanjung Kelayang dan Kawasan Industri (KI) Sadai.

j. Pelabuhan Penyeberangan

- 1) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010–2030;
- 2) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
- 3) Melakukan monitoring pembangunan pelabuhan penyeberangan secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati.

k. Kapal Penyeberangan

- 1) Melakukan pembangunan kapal penyeberangan berdasarkan cetak biru yang telah disusun;
- 2) Dilakukan monitoring pembangunan kapal secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati;
- 3) Melakukan koordinasi secara intens dengan pihak Galangan dan Supervisi agar pembangunan Kapal dapat terbangun dengan tepat waktu.

Faktor Kendala

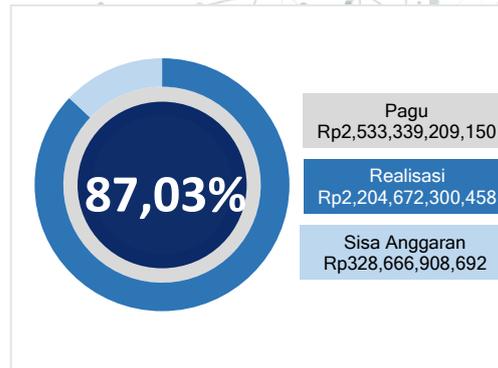
1. Angkutan AKAP
 - a. Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;
 - b. Adanya pelanggaran/ penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;
 - c. Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen pelayanannya masih menggunakan metode lama.
2. Angkutan ALBN
 - a. Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
 - b. Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas;
 - c. Pengisian bahan bakar angkutan ALBN, dimana sering terjadinya kekosongan bahan bakar bio solar di Indonesia sehingga operator harus mengisi di negara tetangga dimana harga lebih mahal dibandingkan Indonesia.
3. Angkutan Jalan Perintis
 - 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
 - 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;
 - f. Terjadinya longsor di trayek KSPN Pacitan bulan Desember 2024 yang menyebabkan operasional sempat terhenti beberapa waktu.
5. Angkutan Penyeberangan Perintis
- 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
- 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. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan
- a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
 - b. Curah hujan yang tinggi;
 - c. Kurangnya tenaga kerja;
 - d. *Cashflow* 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.
8. Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis
- 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.
9. Terminal Tipe A
- a. Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Demak dan revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A Air Sebakul selesai 100% pada Triwulan IV sehingga akan dioperasikan pada tahun 2025;
 - b. Pengoperasian beberapa Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala status aset dan jalan akses (Terminal Liwas dan Terminal Meulaboh);
 - c. Masih banyaknya Perusahaan Otobus (PO) yang memilih menaik-turunkan penumpang di pool dan terminal bayangan.
10. Terminal Barang Umum
- a. Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga;
 - b. Penyelesaian pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) TBI Motaain masih dalam tahap pengadaan lahan dan untuk pembangunan akan dilakukan pada tahun 2025;
 - c. Pembangunan lanjutan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2024 di Terminal Barang Internasional Aruk dan Motamasin selesai pada Triwulan IV dan proses pengoperasian akan dilakukan pada tahun 2025;
 - d. Pengoperasian Terminal Barang lainnya masih terkendala belum selesainya proses pembahasan *cross-border agreement*.
11. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda
- a. Pada beberapa titik lokasi rencana pembangunan masih terdapat lahan yang status kepemilikannya milik warga sehingga perlu dilakukan

- penyesuaian rencana lokasi pembangunan fasilitas pendukung di lapangan;
- b. Masih kurangnya koordinasi dengan pemerintah daerah, kementerian/lembaga dan stakeholder terkait untuk dapat menyelesaikan permasalahan di titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda;
- c. Terdapat perubahan skema pelaksanaan kegiatan dari proses seleksi menjadi pengadaan langsung melalui *ecatalog*.

Adapun pagu anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 adalah senilai Rp2.533.339.209.150,00 (Dua Triliun Lima Ratus Tiga Puluh Tiga Miliar Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Dua Ratus Sembilan Ribu Seratus Lima Puluh Rupiah) dengan realisasi senilai Rp2.204.672.300.458,00 (Dua Triliun Dua Ratus Empat Miliar Enam Ratus Tujuh Puluh Dua Juta Tiga Ratus Ribu Empat Ratus Lima Puluh Delapan Rupiah) atau 87,03%, yang merupakan akumulasi alokasi kegiatan subsidi angkutan antarmoda KSPN, subsidi angkutan jalan, *monitoring* dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan, survey usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan, pengembangan sistem perizinan *online* "SPIONAM 2.0". Pencapaian ini sebagaimana pada gambar berikut:



Gambar III.6
Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024

Upaya Peningkatan Target di Masa Mendatang

- 1) Upaya Peningkatan Angkutan Jalan
 - a) 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;
 - b) 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;
 - c) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
 - d) 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;
- e) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;
 - f) Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
 - g) Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
 - h) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
 - i) Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan;
 - j) Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;
 - k) 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;
 - l) Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
 - m) Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
 - n) Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - o) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
 - p) Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau (melalui aplikasi Mitra Darat);
 - q) Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai.

2) Upaya Peningkatan Konektivitas Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

- 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) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
- f) Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi

Penyeberangan Tahun 2010–2030;

- g) Menyediakan regulasi yang mengatur penetapan operator kapal sehingga tidak terjadi keterlambatan operasional karena belum ada kesiapan operator kapal;
- h) Pemerintah Daerah harus memiliki komitmen yang baik untuk menerima, mengoperasikan, memelihara kapal dengan baik sehingga tidak terjadi kerusakan dan kendala dalam operasional;
- i) Memilih penyedia jasa yg memiliki *cashflow* yang baik agar proses pembangunan kapal dapat berjalan lancar dan penyelesaian dapat terselesaikan sesuai jadwal;
- j) 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.
- k) Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;
- l) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010–

- 2030 dan sesuai dengan target Renstra.
- 3) Upaya Peningkatan Prasarana Transportasi Jalan
- a) Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing-masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
 - b) Melakukan penelaahan teknis terkait penetapan lokasi Terminal Tipe A dan Terminal Barang baru berdasarkan kriteria penetapan lokasi sesuai peraturan yang berlaku;
 - 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 Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
 - f) Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan

- penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;
- g) Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian tahun 2024;
 - h) Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
 - i) Menambahkan rincian dokumen teknis dan desain fasilitas pendukung pada etalase pembangunan fasilitas pendukung dalam E-catalog;
 - j) Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
 - k) 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;
 - l) Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 sebesar 0,957 dengan target 0,946 dan capaian 101,163%. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2023 sebesar 0,946 dengan target 0,946 capaian 100,000% maka terjadi kenaikan realisasi sebesar 1,163.

Tabel III.15

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	2020	0,640	0,892	139,375
			2021	0,710	0,925	130,282
			2022	0,925	0,946	102,296
			2023	0,946	0,946	100,000
			2024	0,946	0,957	101,163

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Tahun 2024 memiliki target rasio 0,930 dan telah terealisasi 0,957 sehingga capaian kinerja sebesar 101,163%, sebagaimana pada gambar berikut.

Tabel III.16

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Darat dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	2020	0,640	0,892	139,375
			2021	0,710	0,925	130,282
			2022	0,790	0,946	119,746
			2023	0,860	0,946	110,000
			2024	0,930	0,957	102,903

Sumber: Hasil Analisis, 2024

B. Transportasi Laut

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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 trayek Angkutan Barang di Laut (Tol Laut), Kewajiban Angkutan Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi (PSO), Angkutan Laut Perintis, dan Angkutan Khusus Ternak.

Rasio Konektivitas Transportasi Laut

=

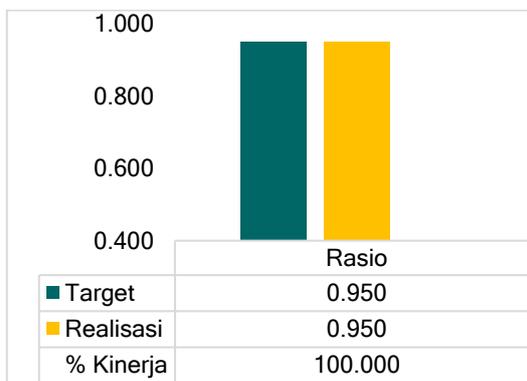
$$\frac{\sum \text{Pelabuhan yang Telah Dilayani Angkutan Laut}}{\sum \text{Total Pelabuhan Laut yang Digunakan untuk Angkutan Laut}}$$

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 (**Lampiran 33**), dan berdasarkan evaluasi angkutan laut Tahun 2023 melalui Sistem Informasi Angkutan Laut (SIMLALA), sebanyak 595 (lima ratus sembilan puluh lima) pelabuhan telah disinggahi secara keseluruhan oleh angkutan laut. Sehingga rasio konektivitas transportasi laut telah mencapai 0,95 atau persentase pencapaian terhadap target sebesar 100%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{603 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0,95$$

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

Sepanjang Tahun 2024, 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. Bulan Februari terdapat tambahan 1 pelabuhan yaitu Kotabunan. Bulan Maret tidak terdapat tambahan pelabuhan. Secara keseluruhan realisasi jumlah pelabuhan yang dilayani selama Januari s/d September 2024 menjadi 603 pelabuhan dari target 636 pelabuhan. Rasio konektivitas transportasi laut nasional sampai dengan Tahun 2024 sebesar 0,95 dari target 0,95. Dengan demikian capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional mencapai 100%.



Gambar III.7

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2024

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2024 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Laut Pusat adalah senilai Rp1.220.912.805.922,00 (Satu Triliun Dua Ratus Dua Puluh Miliar Sembilan Ratus Dua Belas Juta Delapan Ratus Lima Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Dua Rupiah) yang telah terealisasi 100,000% yakni senilai Rp1.220.892.507.055,00 (Satu Triliun Dua Ratus Dua Puluh Miliar Delapan Ratus Sembilan Puluh Dua Juta

Lima Ratus Tujuh Ribu Lima Puluh Lima Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan Layanan angkutan rede sebanyak 16 layanan (*voyage*), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional (PEN) sebanyak 44 layanan (*voyage*), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional sebanyak 73 layanan (*voyage*), layanan angkutan tol laut prioritas nasional sebanyak 39 layanan (*voyage*), dan layanan angkutan ternak prioritas nasional sebanyak 6 layanan (*voyage*). Pencapaian ini tergambar sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.8

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2024

Pada saat ini, beberapa trayek tol laut sudah beroperasi dengan model layanan lingkaran (*loop service*) dan terdapat 2 (dua) jenis layanan dari pelabuhan A ke B kemudian ke C dan kembali lagi ke A atau jenis yang lainnya dari pelabuhan A ke B

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi kinerja dan capaian rasio konektivitas transportasi laut Tahun 2024 meningkat dari tahun sebelumnya dikarenakan adanya penambahan pelabuhan yang terlayani selama Tahun 2024, sebagaimana tabel berikut:

ke C kembali ke B dan ke A dengan harapan operasionalnya lebih efektif dan efisien. Selain itu, beberapa trayek tol laut dan perintis juga sangat mendukung konektivitas nasional dalam rangka mendukung program prioritas seperti Kawasan Pariwisata, Kawasan Ekonomi Khusus dan lainnya.

Pemerintah memberikan subsidi untuk kegiatan program tol laut dan angkutan laut perintis, sedangkan untuk kapal swasta sesuai regulasi di bidang angkutan laut diberikan kebebasan untuk berusaha dibidang pelayaran sesuai dengan mekanisme pasar. Untuk itu, Kementerian Perhubungan terus melakukan upaya untuk peningkatan kinerja di masa mendatang dengan terus memonitor dan mengawasi pelaksanaan operasional angkutan laut, baik yang dilaksanakan oleh swasta maupun penugasan yang diberikan oleh pemerintah.

Peranan dan dukungan Pemerintah Daerah dalam mempromosikan pelabuhan kepada para pemilik barang yang menggunakan pelabuhan untuk mengirimkan barang antar pulau juga berkontribusi pada pencapaian target bahkan lebih dari 100%.

Tabel III.17

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Laut

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2020	0,890	0,890	100,000
			2021	0,890	0,898	100,876
			2022	0,900	0,906	100,629
			2023	0,940	0,940	100,000
			2024	0,950	0,950	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Tahun 2024 memiliki target rasio 0,910 dan telah terealisasi 0,950 sehingga capaian kinerja sebesar 104,396%, sebagaimana pada gambar berikut ini:

Tabel III.18

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2020	0,890	0,890	100,000
			2021	0,890	0,898	100,898
			2022	0,900	0,906	100,629
			2023	0,910	0,940	103,296
			2024	0,910	0,950	104,396

Sumber: Hasil Analisis, 2024

C. Transportasi Udara

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{59 + 185 + 58}{301 + 77} = \frac{302}{378} = 0,799$$

BUNB DN adalah Jumlah Bandara yang berjadwal dalam negeri (59 Bandar hanya melayani penerbangan niaga Udara);

BUPR adalah Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (185 Bandar Udara);

BUNB DN dan BUPR adalah Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis (58 Bandar Udara);

RINBU adalah Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 166 Tahun 2019 (301 Bandar Udara);

BUPRTR adalah Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) (77 Bandar Udara).

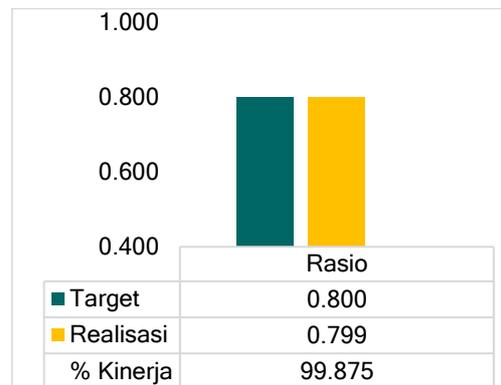
Catatan 77 Bandara yang melayani penerbangan perintis namun tidak masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU), adalah suatu bandara/lapter yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandara/lapter mendapatkan verifikasi dari otban setempat, serta akan dilakukan HIRA (*Hazard Identification and Risk Assesment*) oleh operator kegiatan angkutan udara perintis untuk menjamin keselamatan dan keamanan sebelum pelaksanaan penerbangan di bandar udara tersebut dilakukan. Sesuai dengan tujuan pelaksanaan penerbangan perintis, sebagai program dalam rangka menjamin kehadiran pemerintah di daerah 3TP (daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan) dan daerah-daerah di Indonesia Bagian Timur yang hanya dapat dilayani moda transportasi udara.

Pada tahun 2024, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 99,875% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,799 terhadap target sebesar 0,800.

Faktor Kendala

Tidak tercapainya target konektivitas transportasi udara pada tahun 2024 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

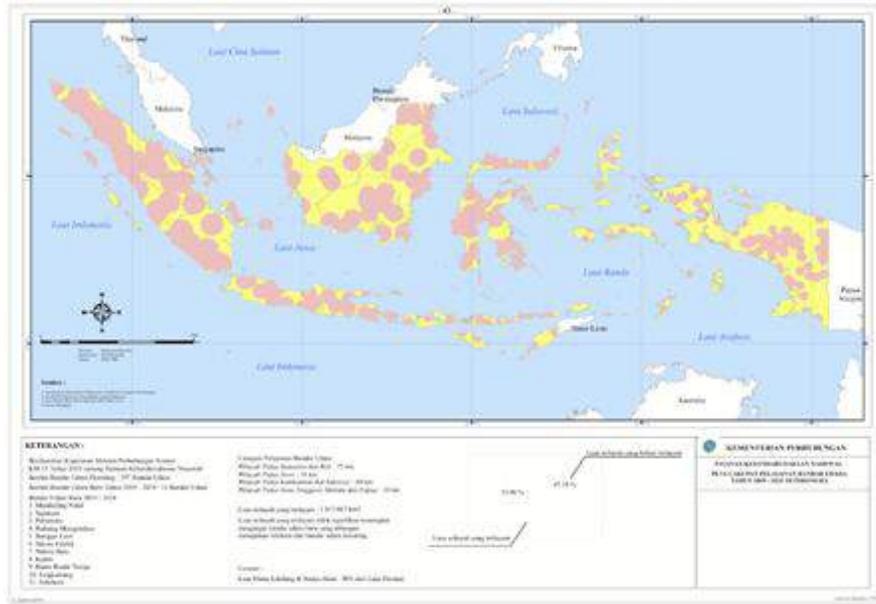
- 1) Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2024 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani;
- 2) Rotasi pesawat (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki Badan Usaha Angkutan Udara Niaga.



Gambar III.9
 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2024



Berikut adalah peta wilayah pelayanan Bandar Udara nasional yang berkontribusi dalam nilai rasio konektivitas nasional:



Gambar III.10

Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional Tahun 2024

Sumber: Direktorat Bandar Udara

Keterangan

- Lingkaran sebagaimana gambar di atas adalah Luas Area Pelayanan Bandar Udara Nasional;
- Bagian diluar lingkaran adalah area yang tidak dilayani oleh Bandar Udara Nasional.

Pencapaian target rasio konektivitas antar wilayah, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:

- a. Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- b. Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;

- c. Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- d. Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Menerapkan *multi-airlines* system, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang kompetitif secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan

- udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
- b. 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;
 - 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 dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2024 adalah senilai Rp4.493.184.715.000,00 (Empat Triliun Empat Ratus Sembilan Puluh Tiga Miliar Seratus Delapan Puluh Empat Juta Tujuh Ratus Lima Belas Ribu Rupiah), dengan realisasi anggaran senilai Rp4.215.698.636.808,00 (Empat Triliun Dua Ratus Lima Belas Miliar Enam Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Enam Ratus Tiga Puluh Enam Ribu Delapan Ratus Delapan Rupiah), atau sebesar 93,82%.



Gambar III.11

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi udara Tahun 2020-2024 mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan konektivitas melalui transportasi udara semakin terwujud, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.19

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	2020	0,760	0,760	100,000
			2021	0,770	0,780	101,291
			2022	0,780	0,780	100,000
			2023	0,790	0,780	98,734
			2024	0,800	0,799	99,875

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Udara pada Tahun 2024 memiliki target rasio 0,800 dan telah terealisasi 0,799 sehingga capaian kinerja sebesar 99,875%, sebagaimana pada gambar berikut ini:

Tabel III.20

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio	Rasio	2020	0,760	0,760	100,000
	Konektivitas Transportasi Udara		2021	0,770	0,780	101,291
			2022	0,780	0,780	100,000
			2023	0,790	0,780	98,734
			2024	0,800	0,799	99,875

Sumber: Hasil Analisis, 2024

D. Transportasi Perkeretaapian

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

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

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. Baseline rasio konektivitas Tahun 2023 sebesar 0,45 dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung jalur kereta api sebanyak 67 lokasi

(PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 51 lokasi, simpul bandara 6 lokasi, simpul pelabuhan 10 lokasi) dibandingkan target Rencana Induk Perkeretaapian Nasional akan menghubungkan sebanyak 149 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 104 lokasi, simpul bandara 16 lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi).

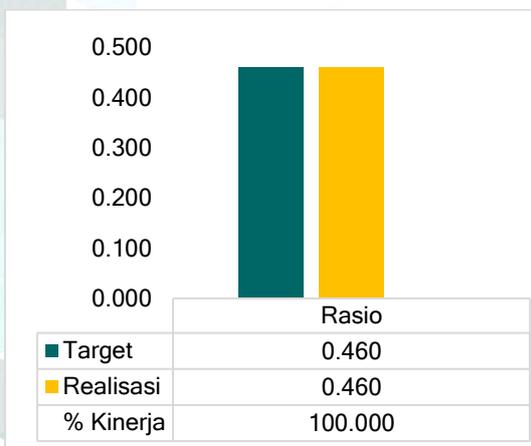
Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (revisi terakhir), ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,46 dengan jumlah target PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 68 lokasi. Terdapat 1 rencana penambahan konektivitas jaringan kereta api pada Tahun 2024

yaitu akses menuju PKW Lhokseumawe Provinsi Aceh.

Diperoleh realisasi PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 68 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 52 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). Untuk itu, diperoleh rasio konektivitas antar wilayah pada Tahun 2024 sebesar 0,46 dengan rincian perhitungan capaian kinerja sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{68 \text{ Wilayah}}{149 \text{ Wilayah}} = 0,460$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,460}{0,460} \times 100\% = 100,000\%$$

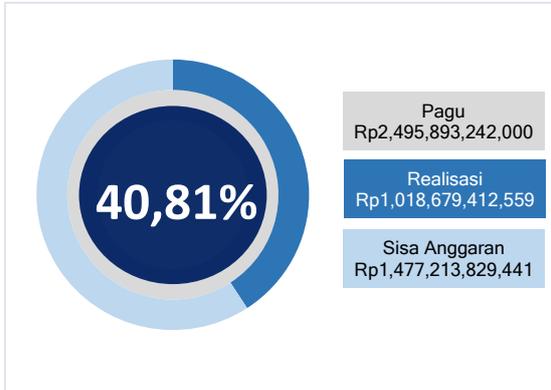


Gambar III.12

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2024

Anggaran yang dialokasikan untuk pencapaian target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024 adalah senilai Rp2.495.893.242.000,00 (Dua Triliun Empat Ratus Sembilan Puluh Lima Miliar Delapan Ratus Sembilan Puluh Tiga Juta Dua Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp1.018.679.412.559,00 (Satu Triliun Delapan Belas Miliar Enam Ratus Tujuh Puluh Sembilan Juta Empat Ratus Dua Belas Ribu Lima Ratus Lima Puluh Sembilan Rupiah) atau 40,81%, yang

dimanfaatkan untuk pembangunan jalur KA baru menuju PKN/PKW/Simpul transportasi termasuk kegiatan pendukungnya. Pencapaiannya adalah sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.13

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024

Faktor Keberhasilan

Pencapaian kinerja rasio konektivitas antar wilayah mencakup penambahan konektivitas PKW Lhokseumawe (Kecamatan Muara Satu) dengan kegiatan pendukung berupa pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu sepanjang 8 Km'sp yang telah selesai 100% dan pada Tahun 2024 telah dilaksanakan rangkaian proses pengujian kelaikan prasarana perkeretaapian.

Pada Tahun 2024 juga terdapat beberapa kegiatan pendukung peningkatan konektivitas perkeretaapian lainnya antara lain:

- a. Kegiatan koordinasi untuk mendukung konektivitas PKW Sawahlunto melalui penyelesaian reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban. Posisi saat ini masih dalam proses melengkapi data

dukung pengujian dimana terdapat kekurangan data dukung pengujian prasarana Perkeretaapian sehingga proses pengujian belum dapat dilanjutkan. Beberapa data dukung yang sudah diserahkan sesuai PM 30 tahun 2011 belum memenuhi ketentuan sehingga belum mendapatkan persetujuan dari Direktorat Teknis diantaranya dokumen gambar teknis (*as built drawing*) dan *shop drawing*. Selain itu terdapat 2 dokumen yang menjadi persyaratan pengujian Prasarana yang belum diserahkan yaitu *Detail Engineering Design* dan Spesifikasi Teknis;

- b. Hal lain yang telah dilaksanakan adalah pembahasan bersama BTP Padang, Balai Pengujian Perkeretaapian, PT. KAI dan Pemerintah Daerah Sawahlunto terkait percepatan penyelesaian reaktivasi jalur KA antara Sawahlunto – Muarokalaban. Selain itu, BTP Padang juga telah melakukan *self assesment* pada jalur kereta tersebut dengan hasil masih banyak temuan yang tidak sesuai dengan standar teknis;
- c. Pekerjaan utilitas dan penyempurnaan lintas Bandar Tinggi-Kuala Tanjung untuk mendukung konektivitas Pelabuhan Kuala Tanjung dengan progres mencapai 98,50% dimana masih terdapat bidang lahan yang masih berproses pengadaan/pembayaran untuk *frontage road* (progress

pengadaan tanah sebesar 90% atau 479 yang telah terbayarkan dari total keseluruhan bidang sebanyak 532 bidang). Dengan kendala tersebut, perlu dilakukan koordinasi dan evaluasi terhadap kelanjutan pekerjaan utilitas tersebut pada Tahun 2025;

- d. Kegiatan pendukung konektivitas jalur KA Makassar – Parepare diantaranya peningkatan akses dan fasilitas pendukung di beberapa stasiun (Stasiun Mandai, Stasiun Labakkang, Stasiun Ma’rang, Stasiun Tanete Rilau) belum dapat dilaksanakan pada Tahun 2024 (masih dalam proses tender) dan rencana diluncurkan anggaran dan kegiatannya pada Tahun 2025;
- e. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 – Kotapinang, dimana saat ini masih dalam tahap persiapan pengoperasian KA perintis segmen Rantauprapat – Pondok S5 (tindak lanjut pengujian, *safety assessment*). Sedangkan untuk segmen lanjutan Pondok S5 - Kota Pinang masih dalam tahap penyelesaian pengadaan lahan melalui anggaran LMAN (progress 93,30%);
- f. Dukungan konektivitas di wilayah IKN, diantaranya pelaksanaan *Proof Of Concept* (PoC) pada Agustus s.d Oktober 2024 dan dilakukan evaluasi terkait kelayakan sebagai sarana transportasi di IKN. Pada Tahun 2024 juga sedang disusun regulasi teknis terkait Trem Otonom untuk

mendukung peningkatan konektivitas.

Analisis Keterhubungan (*Crosscutting*) dengan *Stakeholder*

- a. Keterhubungan dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian pada jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan, Balai Pengujian) dan pihak eksternal (PT. KAI/BUPP/BUPS);
- b. Koordinasi dengan PT. KAI dan Pemerintah Daerah dalam upaya penyelesaian kegiatan reaktivasi jalur KA Sawahlunto – Muarokalaban;
- c. Konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN Kementerian Keuangan, BPN, Pemerintah Daerah dan instansi lainnya;
- d. Koordinasi dengan OIKN dan pihak Badan Usaha (*Norinco International Cooperation*) terkait rencana penyelenggaraan trem otonom di wilayah IKN.

Capaian *Outcome*

- a. Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih mudah dan efisien;
- b. Pengurangan biaya logistik dengan pengiriman barang yang efisien dan

- distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda transportasi;
- c. Peningkatan ekonomi wilayah dan kualitas hidup masyarakat dengan kemudahan mengakses lebih banyak pilihan dan layanan, seperti pendidikan, kesehatan, dan hiburan.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Koordinasi terkait kelanjutan program/kegiatan pendukung konektivitas yang tidak dapat selesai Tahun 2024 (peningkatan akses stasiun KA Makassar – Parepare, pekerjaan utilitas dan penyempurnaan Bandar Tinggi-Kuala Tanjung, kelanjutan pengadaan lahan segmen Pondok S5-Kotapinang);
- b. Monitoring penyelesaian *readiness criteria* kegiatan reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban oleh PT. KAI untuk memenuhi peraturan yang berlaku;
- c. Evaluasi dan identifikasi secara komprehensif terkait potensi konektivitas jaringan jalur dan layanan kereta api yang terhubung dengan kawasan industri, kawasan pariwisata dan simpul transportasi darat (terminal tipe A).

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

1. Penyesuaian Strategi/Kebijakan
 - a. Percepatan penyelesaian regulasi teknis terkait trem otonom;
 - b. Penyesuaian rancangan Rencana Strategis Tahun 2025-2029 terkait kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian mengacu perkembangan kebijakan pada RPJMN dan Renstra Kementerian Perhubungan.
2. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran
 - a. Melakukan percepatan proses revisi anggaran luncheon SBSN Tahun 2024 ke Tahun 2025 (termasuk kegiatan pendukung konektivitas) dengan dilengkapi data dukung sesuai PMK 107 Tahun 2024;
 - b. Antisipasi kegiatan pendukung konektivitas yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan pengusulan kembali pada Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2026;
 - c. Mendorong pendanaan kegiatan pendukung konektivitas infrastruktur melalui alternatif pendanaan/KPBU/ pemanfaatan aset/konsesi/ lainnya.

3. Penyesuaian Penempatan Jabatan/ Pegawai
Pengusulan kegiatan pendidikan dan pelatihan/Bimtek untuk SDM inspektur/penguji/teknis lainnya

untuk peningkatan pengawasan kegiatan pembangunan prasarana mendukung konektivitas perkeretaapian.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian Tahun 2024 sudah optimal yaitu mencapai target yang ditetapkan, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.21

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi KA	Rasio	2020	0,310	0,330	106,451
			2021	0,416	0,416	100,000
			2022	0,436	0,436	100,000
			2023	0,450	0,450	100,000
			2024	0,460	0,460	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Realisasi Rasio Konektivitas Antar Wilayah Tahun 2024 sebesar 0,460, sedangkan target Tahun 2024 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2020-2024 sebesar 0,360 sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 127,778%. Mengacu target pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024, capaian Rasio Konektivitas Antar Wilayah setiap tahun dapat terpenuhi (kinerja 100% atau lebih) dan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Demikian juga untuk target Rencana Strategis khususnya Tahun 2024 telah dapat memenuhi target, namun tetap diperlukan upaya-upaya peningkatan kinerja di Tahun 2024 terutama terhadap lokasi yang ditargetkan pada Tahun 2023 yang belum tercapai (PKW Sawahlunto).

Tabel III.22

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi KA	Rasio	2020	0,330	0,330	100,000
			2021	0,340	0,416	122,352
			2022	0,340	0,436	128,235
			2023	0,350	0,450	128,571
			2024	0,360	0,460	127,778

Sumber: Hasil Analisis, 2024



PERESMIAN BANDAR UDARA SINGKAWANG

Peresmian Bandara Singkawang di Kota Singkawang, Kalimantan Barat, pada hari Rabu, 20 Maret 2024. Bandar Udara Singkawang memiliki landasan pacu berukuran 2.000 meter (m) x 30 m sehingga mampu didarati pesawat besar Airbus 320. Sementara terminal penumpang berukuran 8.000 m² dapat memuat kapasitas hingga 335.800 penumpang per tahunnya.

III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Kedua

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang kedua adalah Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi, yang diukur dengan dua indikator kinerja, yakni:

- 1) IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
- 2) IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi

IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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. Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri

Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia 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 III.23

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* skm.dephub.go.id.

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 Perkeretaapian, 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 94,746 dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 370 atau 33,94% dari 1.177 lokus dengan total responden sebanyak 115.259 orang, termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan Sangat Baik, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III.24

Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2024

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Januari	93,88	A	8.417	329
Februari	94,5	A	10.619	418
Maret	94,54	A	11.512	472
April	94,8	A	10.545	428
Mei	94,18	A	9.278	295
Juni	92,63	A	8.034	275
Juli	94,68	A	12.885	433
Agustus	95,22	A	13.047	433
September	95,53	A	5.959	269
Oktober	95,62	A	10.834	352
November	95,54	A	11.301	365
Desember	95,83	A	11.245	381
Rata-Rata	94,746	A	115.259	370

Sumber: PPTB, 2024

Analisis Ketidaktercapaian Target

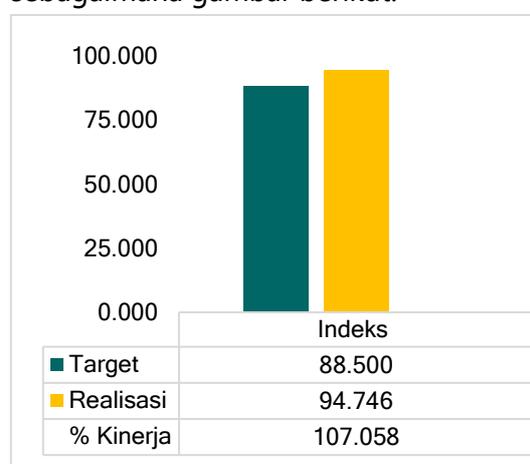
Untuk kendala yang dihadapi selama pencapaian target ini masih dinilai bahwa capaian target berupa nilai indeks saat ini belum sepenuhnya mencerminkan hasil survey, sehingga diperlukan monitoring dan evaluasi lanjutan pada unit pelayanan publik untuk dapat melakukan perbaikan kualitas pelayanan publik.

Upaya Peningkatan Target di Masa Mendatang

- 1) Pendampingan, dan asistensi pelaksanaan survei kepuasan masyarakat kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- 2) Melakukan monitoring dan evaluasi pada unit pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.

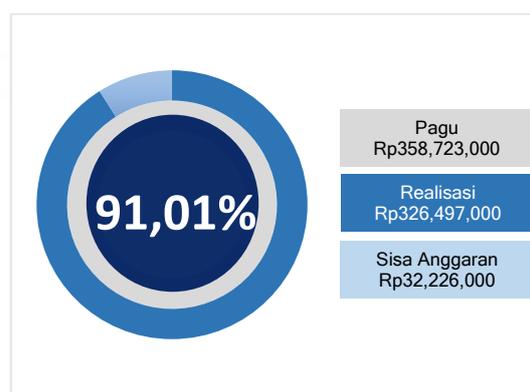
Sehingga berdasarkan perhitungan di atas capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah 94,746%, Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah senilai Rp Rp358.723.000,00 (Tiga Ratus Lima Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Rupiah). Melalui kegiatan penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka peningkatan pelayanan publik, yang telah terealisasi senilai Rp326.497.000,00 (Tiga Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Rupiah) dengan sisa

anggaran senilai Rp32.226.000,00 (Tiga Puluh Dua Juta Dua Ratus Dua Puluh Enam Ribu Rupiah). Meskipun realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik melebihi target, namun masih terdapat kendala yang dialami yaitu kurangnya sosialisasi unit pembina pada tingkat Eselon I ke unit pelayanan publik dibawahnya yang masih kurang optimal. Pencapaian indikator ini adalah sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.14

Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024



Gambar III.15

Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi Tahun 2024 telah mencapai target yang ditetapkan dan meningkat bila dibandingkan capaian Tahun 2023, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.25

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Rasio	2020	80,000	88,540	110,672%
			2021	83,000	86,710	104,470%
			2022	85,000	93,920	110,494%
			2023	88,400	94,060	106,403%
			2024	88,500	94,746	107,058%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2024 memiliki target 88,500% dan telah terealisasi 94,746% sehingga capaian kinerja sebesar 107,058%, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.26

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 IKM Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Rasio	2020	80,000	88,540	110,672%
			2021	83,000	86,710	104,470%
			2022	85,000	93,920	110,494%
			2023	88,400	94,060	106,403%
			2024	88,500	94,746	107,058%

Sumber: Hasil Analisis, 2024



IKSS 2.2 On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi

On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi merupakan rata-rata dari *on time performance* transportasi darat (baik angkutan jalan maupun SDP), transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian.

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Capaian *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada tahun 2024 memiliki target 74,834% dan realisasinya sebesar 75,304% atau mencapai 100,629% dari target

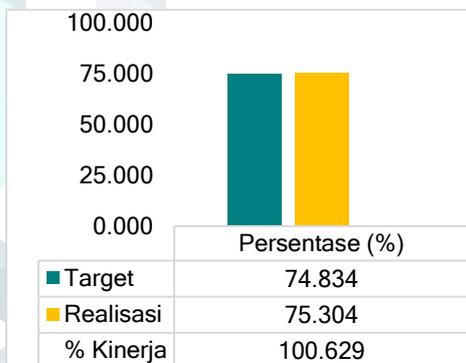
Tahun 2024. Pencapaian IKSS ini merupakan kontribusi dari sub sektor transportasi darat (baik transportasi jalan maupun SDP), laut, udara dan perkeretaapian, dan semua sektor transportasi telah mencapai target yang ditetapkan, dengan rinciannya adalah sebagai berikut:

Tabel III.27
On Time Performance Layanan Transportasi Tahun 2024

No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%	
SS2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Darat	%	74,834	75,304	100,629
			1) Angkutan Jalan		33,655	28,943	86,000
			2) Angkutan SDP		83,513	83,513	100,000
			Transportasi Laut		94,000	94,100	100,106
			Transportasi Udara		72,500	73,780	101,766
			Transportasi Perkeretaapian		90,500	96,185	106,282

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Anggaran yang terkait dengan pencapaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2024 ini adalah senilai Rp6.139.595.449.000,00 (Enam Triliun Seratus Tiga Puluh Sembilan Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Lima Juta Empat Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Rupiah), dengan realisasi senilai Rp3.382.289.883.362,00 (Tiga Triliun Tiga Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Tiga Ribu Tiga Ratus Enam Puluh Dua Rupiah) atau realisasi 55,09%.



Gambar III.16

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2024



Gambar III.17

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Bila dibandingkan dengan Target OTP Tahun 2024 dalam periode Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sudah optimal bila dibandingkan dengan target Tahun 2023 maupun realisasi Tahun 2022 sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.28
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024
On Time Performance (OTP) Layanan Transportasi

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	2020	74,400	79,354	106,347
			2021	72,020	74,658	104,397
			2022	77,062	74,146	96,867
			2023	73,835	72,592	98,315
			2024	74,834	75,304	100,629

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Pentingnya keberhasilan capaian OTP transportasi dapat memberikan manfaat kepada masyarakat/*stakeholder* khususnya pengguna jasa diantaranya:

- Mempersingkat waktu perjalanan angkutan penumpang dan barang sehingga lebih efisien dan efektif dalam penggunaan sumber daya;
- Peningkatan kualitas layanan angkutan penumpang dan barang kepada masyarakat dengan kepastian waktu perjalanan baik waktu berangkat dan waktu tiba di tujuan sehingga meningkatkan minat dan kepuasan masyarakat maupun industri/pengguna angkutan barang terhadap pemanfaatan transportasi umum massal;
- Meningkatkan mobilitas masyarakat baik perkotaan maupun antar kota yang selanjutnya dapat meningkatkan produktivitas termasuk mengurangi biaya perjalanan;
- Meningkatkan reputasi dan daya saing angkutan umum (jalan, laut, udara) dengan angkutan pribadi.

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada Tahun 2024 memiliki target 82,080% dan telah terealisasi 75,304% sehingga capaian kinerja sebesar 91,745%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.29

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	2020	74,800	79,354	105,756
			2021	76,620	74,658	97,439
			2022	78,440	74,146	94,525
			2023	80,260	72,592	90,446
			2024	82,080	75,304	91,745

Sumber: Hasil Analisis, 2024

A. 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

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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* (BTS) melalui *fleet management*. Untuk menghitung Persentase OTP angkutan jalan digunakan rumus sebagai berikut:

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

Layanan BTS telah dioperasikan pada 11 (sebelas) kawasan perkotaan, yaitu: BTS Kota Medan, Denpasar, Palembang, Yogyakarta, Surakarta, Makassar, Banyumas, Bandung, Banjarmasin, Surabaya dan Balikpapan. Data layanan ini yang dapat diakses melalui *website* btskemenhub.com. OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang

tiba pada range 7–15 menit, sedangkan early time kondisi 0–7 menit dan late lebih dari 15 menit tidak masuk perhitungan. Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan BTS dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi melalui sistem *fleet management* yang mensinergikan antara perangkat

telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap Bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Ditjen Perhubungan Darat. Dari hasil *output* sistem *fleet*

management tersebut diperoleh capaian OTP Transportasi Perkotaan sebagai berikut

Tabel III.30

Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan Tahun 2024

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	-	-
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	33,56	33,56
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	36,97	36,97
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	52,48	52,48
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	47,96	47,96
		Transport Global Mandiri	-	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	34,24	34,24
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	46,83	46,83
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	3,69	3,69
		DAMRI Surabaya (Bus Listrik)	-	
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	-	-
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	37,96	37,96
		Pusaka Burung Besar	-	
11	BTS Kota Balikpapan	Sinar Jaya	24,68	24,68
Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)				318,37

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

$$\text{OTP Angkutan Jalan} = \frac{318,37}{11} \times 100\% = 28,943\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{28,943}{33,655} \times 100\% = 86,000\%$$

Pencapaian OTP angkutan perkotaan dipengaruhi oleh beberapa faktor, yakni:

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).

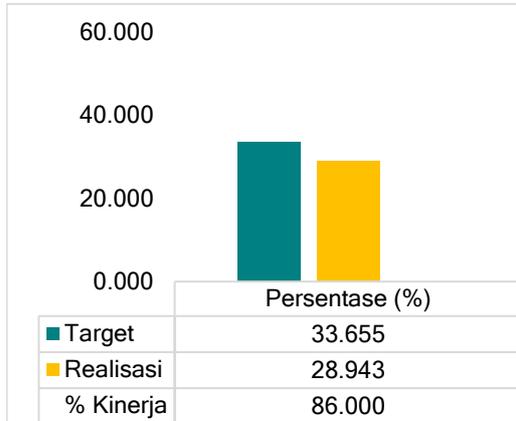
Namun demikian pada tahun 2024, dari total 11 (sebelas) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 2 (dua) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata layanan BTS, yakni: BTS Kota Surabaya dan Kota Balikpapan. Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 2 (dua) 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 15 menit sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Selain itu terdapat kendala dari masing-masing operator BTS, yaitu pada BTS Kota Surabaya terdapat kendala pada operasional Bus Listrik sehingga pada beberapa ritase tidak dapat dijalankan/mati. Sedangkan kendala dari BTS Kota Balikpapan yaitu kurangnya armada yang beroperasi. Sementara itu, operator-operator BTS yang tidak memiliki realisasi seperti BTS Kota Medan dan BTS Kota Banjarmasin dikarenakan operator BTS tersebut sudah diserahkan kepada Pemerintah Daerah setempat.

Faktor Kendala Permasalahan

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.

Adapun pagu anggaran terkait OTP Angkutan Jalan Tahun 2024 adalah senilai Rp506.688.169.104,00 (Lima Ratus Enam Miliar Enam Ratus Delapan Puluh Delapan Juta Seratus Enam Puluh Sembilan Ribu Seratus Empat Rupiah), yang telah terealisasi senilai Rp497.994.656.982,00 (Empat Ratus Sembilan Puluh Tujuh Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Empat Juta Enam Ratus Lima Puluh Enam Ribu Sembilan Ratus Delapan Puluh Dua Rupiah) atau penyerapan sebesar 98,28%, yang dimanfaatkan untuk kegiatan Subsidi angkutan perkotaan melalui skema *Buy The Service, Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan, pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan,

kegiatan Sewa Perangkat *Tap on Bus* dan Jasa *Settlement* beserta Rekonsiliasi Data



Gambar III.18

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2024

Pembayaran Tarif Layanan *Buy The Service*.



Gambar III.19

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Angkutan Jalan Tahun 2024

Untuk meningkatkan kinerja *OTP* angkutan jalan di masa mendatang, 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebesar 28,943 dengan target 33,655 dan capaian 86,000%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2023 lebih besar yakni sebesar 33,655 dengan target 40,867 dan capaian 82,353%.

Tabel III.31

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan	%	2020	50,500	50,240	99,485
			2021	30,000	33,329	111,095
			2022	40,000	40,867	102,168
			2023	40,867	33,655	82,353
			2024	33,655	28,943	86,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Angkutan Jalan pada Tahun 2024 memiliki target 70,000% dan telah terealisasi 28,943% sehingga capaian kinerja sebesar 41,347%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.32
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Angkutan Jalan Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan	%	2020	50,000	50,240	100,480
			2021	55,000	32,240	58,618
			2022	60,000	40,867	68,111
			2023	65,000	33,655	51,776
			2024	70,000	28,943	41,347

Sumber: Hasil Analisis, 2024

3) OTP Angkutan SDP

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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. Untuk menghitung persentase OTP angkutan SDP digunakan rumus sebagai berikut:

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

Pada triwulan I dan triwulan II tahun 2024 *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 di 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,513 sampai dengan triwulan IV, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III.33
Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP Tahun 2024

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	76.719	61.722	80,45%
2.	Padangbai – Lembar	9.848	8.211	83,38%

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
3.	Bajoe – Kolaka	2.060	1.754	85,15%
4.	Ketapang – Gilimanuk	152.281	127.414	83,67%
5.	Kariangau – Penajam	66.291	56.657	85,47%
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	6.359	5.511	86,66%
7.	Kayangan Pototano	28.515	24.405	86,59%
Total		342.073	285.674	83,513%

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Sehingga capaian OTP Angkutan SDP Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

$$\text{OTP Angkutan SDP} = \frac{285.674}{342.073} \times 100\% = 83,513\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{83,513}{83,513} \times 100\% = 100,000\%$$

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada lintas Merak-Bakauheni mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), sementara pada lintas Padangbai-Lembar juga mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2023 (tahun sebelumnya), namun keduanya masih dibawah target tahun 2024:

1. Lintas Merak-Bakauheni, yang disebabkan oleh:
 - a. Kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
 - b. Pada lintas Merak-Bakauheni terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga

membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;

- c. Pada lintas Merak-Bakauheni kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat.
2. Lintas Padangbai-Lembar, yang disebabkan oleh:
 - a. Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan *draft* kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk

- dapat sandar di dermaga plengsengan;
- b. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang–Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*;
 - c. Dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani lintasan dalam provinsi Padangbai–Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *On Time*;
 - d. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang–Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.

Faktor Keberhasilan

Pencapaian OTP transportasi SDP ini dipengaruhi dari beberapa faktor antara lain:

1. Telah diterapkannya *online ticketing* pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga

mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi *sailing time* dapat terpenuhi selain itu penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data *online ticketing*;

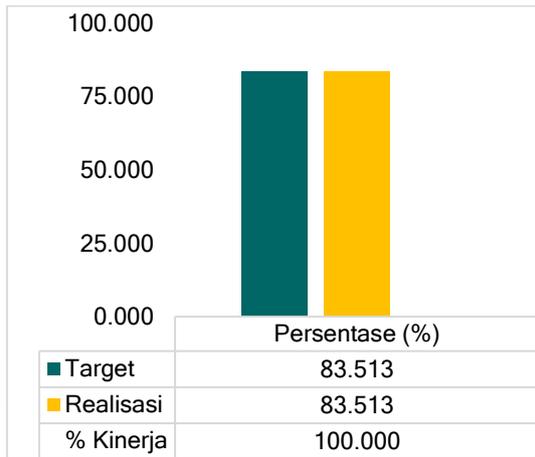
2. Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal di dampingi oleh personil BPTD;
3. Memberi sanksi terhadap pelanggaran kepatuhan terhadap jadwal (tidak menunda keberangkatan) untuk operator yang melanggar;
4. Memastikan kapasitas alur pelayaran sesuai dengan pola operasi.

Faktor Kendala

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;
- Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut ini:



Gambar III.20

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2024

Untuk mencapai target *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP Tahun 2024, Kementerian Perhubungan mengalokasikan anggaran terkait OTP Transportasi SDP Tahun 2024 (kegiatan Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi) yaitu senilai Rp528.852.000,00 realisasi anggaran sebesar Rp527.210.254,00 atau 99,69%.



Gambar III.21

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Angkutan Jalan Tahun 2024

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- Melaksanakan kegiatan Sosialisasi/ Bimbingan Teknis Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Penyeberangan;
- Menerapkan pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
- Berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
- Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
- Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;

Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 sebesar 83,513 dengan target 83,513 dan capaian 100,000%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2023 sebesar 83,513 dengan target 83,310 dan capaian 100,244%, maka nilai realisasi tetap.

Tabel III.34

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP	%	2020	83,000	84,700	102,05
			2021	83,100	83,315	100,258
			2022	83,310	83,580	100,324
			2023	83,310	83,513	100,244
			2024	83,513	83,513	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Capaian *Outcome*

Peningkatan OTP Transportasi SDP yang konsisten meningkat cukup memberikan dampak terhadap masyarakat diantaranya:

- 1) Peningkatan pelayanan Angkutan SDP dengan kepastian dan ketepatan waktu perjalanan diharapkan dapat mengatasi persoalan antrean yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan sehingga menambah kenyamanan masyarakat pengguna jasa angkutan SDP;
- 2) Ketepatan waktu perjalanan Angkutan SDP secara signifikan juga akan menghemat biaya logistik yang akan mendorong pertumbuhan sektor lainnya seperti industri dan perdagangan;
- 3) Selain itu ketepatan waktu perjalanan juga dapat mendorong pergerakan masyarakat pengguna angkutan penyeberangan dan meningkatkan daya saing angkutan SDP terhadap moda lain.

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Angkutan SDP pada Tahun 2023 memiliki target 83,400% dan telah terealisasi 83,513% sehingga capaian kinerja sebesar 100,135%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.35

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Angkutan SDP Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP	%	2020	83,000	84,700	102,048
			2021	83,100	83,310	100,258
			2022	83,200	83,580	100,324
			2023	83,300	83,513	100,244
			2024	83,400	83,513	100,135

Sumber: Hasil Analisis, 2024

B. Transportasi Laut

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Persentase Pencapaian Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan (*On Time Performance*) 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)).

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:

- 1) *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 Persentase (%);

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

- 2) *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 dari pelabuhan dihitung mulai lepas tali (*last line*) sampai kapal mencapai area ambang luar (keluar dari area lego jangkar). *Approach Time* (AT) disajikan dalam satuan Persentase (%);

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

- 3) *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT) atau rasio waktu kerja kapal di tambatan merupakan perbandingan waktu kapal berkerja 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 94% yang berarti bahwa *On Time Performance* tahun 2024 diharapkan dapat mencapai 94% dari standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan.

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Sektor Transportasi Laut terdiri dari:

Capaian WT Pelabuhan	=	$\frac{99,2\%}{94\%}$	X 100%	=	105,5%
Capaian AT Pelabuhan	=	$\frac{92,2\%}{94\%}$	X 100%	=	98,1%
Capaian (ET:BT) Pelabuhan	=	$\frac{91,0\%}{94\%}$	X 100%	=	96,8%

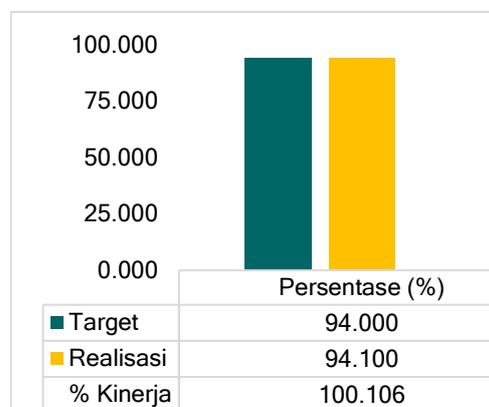
Sehingga diperoleh:

OTP Angkutan Laut	=	$\frac{95,2\% + 93,4\% + 100\% + 93,3\% + 93\% + 93,3\% + 95\% + 93,9\% + 94,1\% + 92,7\% + 93,2\% + 92,3\%}{12}$	X 100%	=	94,1%
% Capaian	=	$\frac{98,1\% + 105,5\% + 96,8\%}{3}$	x 100%	=	100,1%

Perhitungan *Approach Time* (AT) di peroleh dari Capaian AT pada Pelabuhan dibagi standar AT pada Pelabuhan dikali 100 persen.

Perhitungan *Waiting Time* (WT) diperoleh dari Capaian WT pada Pelabuhan dibagi standar WT pada Pelabuhan dikali 100 persen.

Effective Time Berthing (ET:BT) diperoleh dari Capaian ET:BT pada Pelabuhan dibagi standar pada Pelabuhan dikali 100 persen.



Gambar III.22

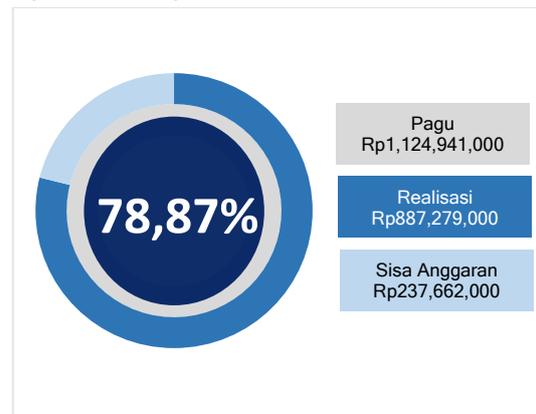
Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2024

Upaya Peningkatan Target di Masa Mendatang

- 1) Kegiatan Bimbingan Teknis Standar Kinerja Operasional Pelabuhan untuk meningkatkan angka realisasi yang tercatat;
- 2) Menghimbau UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk menerbitkan/merubah standar kinerja yang disesuaikan kondisi operasional pelabuhan;
- 3) Data diambil dari Aplikasi Sirani posisi 10 Januari 2024;
- 4) Melakukan penyesuaian terkait standarisasi layanan antar pelabuhan yang diberikan oleh pihak operator pelabuhan.

Adapun anggaran terkait kegiatan bimbingan teknis standar kinerja operasional pelabuhan untuk mendukung OTP Transportasi Laut Tahun 2024 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Kepelabuhanan Pusat

adalah senilai Rp1.124.941.000,00 (Satu Miliar Seratus Dua Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Satu Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp887.279.000,00 (Delapan Ratus Delapan Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Rupiah) atau 78,87%, yang dimanfaatkan untuk melaksanakan evaluasi standar kinerja operasional pelabuhan.



Gambar III.23

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Laut Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut Tahun 2024, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.36

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Laut

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	OTP Layanan Transportasi Laut	%	2020	81,000	97,220	120,020
			2021	82,000	104,190	127,060
			2022	83,000	79,000	95,180
			2023	84,000	83,000	98,809
			2024	94,000	94,100	100,106

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Laut pada Tahun 2024 memiliki target 85,000% dan telah terealisasi 94,100% sehingga capaian kinerja sebesar 110,705%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.37

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut	OTP Layanan Transportasi Laut	%	2020	81,000	97,220	120,020
			2021	82,000	85,443	104,199
			2022	83,000	78,667	94,779
			2023	84,000	83,000	98,810
			2024	85,000	94,100	110,705

Sumber: Hasil Analisis, 2024

C. Transportasi Udara

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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

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

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

Dengan total penerbangan yang tepat waktu sebanyak 214.705 penerbangan dari jumlah total penerbangan 291.018 penerbangan, maka didapatkan hasil nilai OTP Transportasi Udara adalah sebesar 73,780% yang setara dengan capaian kinerja sebesar 101,766% dari target OTP yang ditetapkan Tahun 2024 sebesar 72,500%.

$$\text{OTP Transportasi Udara} = \frac{214.705 \text{ Penerbangan}}{291.018 \text{ Penerbangan}} \times 100\% = 73,780\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{73,780\%}{72,500\%} \times 100\% = 101,766\%$$

Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, yakni PT. Garuda Indonesia, TBK, PT. Batik Air Indonesia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Asi Pudjiastuti Aviation, PT. Transnusa Aviation Mandiri, PT. Wings Abadi yang menjadi tolok ukur capaian *On Time Performance*, dengan tingkat ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance/OTP*) sebesar 73,780% dengan persentase capaian sebesar 101,766%. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah cukup baik.

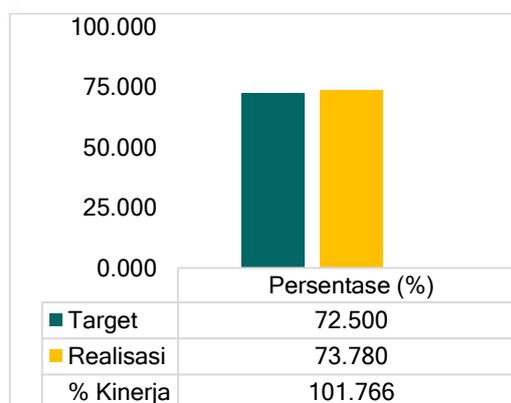
Tabel III.38

Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi

NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN	
			JUMLAH	%	JUMLAH	%	JUMLAH	%
1	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.257	51.963	83,47%	10.258	16,48%	36	0,06%
2	PT. Batik Air Indonesia	74.333	55.468	74,62%	18.784	25,27%	81	0,11%
3	PT. Lion Mentari Airlines	94.463	64.902	68,71%	29.426	31,15%	135	0,14%
4	PT. Nam Air	4.907	3.661	74,61%	1.056	21,52%	190	3,87%
5	PT. Asi Pudjiastuti Aviation	4.219	1.984	47,03%	1.560	36,98%	675	16,00%
6	PT. Transnusa Aviation Mandiri	4.743	3.198	67,43%	1.545	32,57%	0	0,00%
7	PT. Wings Abadi	46.096	33.529	72,74%	11.968	25,96%	599	1,30%
TOTAL		291.018	214.705	73,78%	74.597	25,63%	1.716	0,59%

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

Dari target *On Time Performance* Tahun 2024 yang ditetapkan sebesar 72,500%, diperoleh realisasi *On Time Performance* pada Tahun 2024 sebesar 73,780% dengan persentase capaian sebesar 101,766%. Hal ini menunjukkan capaian *On Time Performance* Ditjen Perhubungan Udara sudah baik.



Gambar III.24

Grafik Capaian *On Time Performance* Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2024

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) Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;
 - b) 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.

Adapun pagu anggaran terkait OTP transportasi udara Tahun 2024 adalah senilai Rp772.394.565.000,00 (Tujuh Ratus Tujuh Puluh Dua Miliar Tiga Ratus Sembilan Puluh Empat Juta Lima Ratus Enam Puluh Lima Ribu Rupiah), yang telah terealisasi senilai Rp734.456.726.646,00 (Tujuh Ratus Tiga Puluh Empat Miliar Empat Ratus Lima Puluh Enam Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Enam Ribu Enam Ratus Empat Puluh Enam Rupiah) atau penyerapan sebesar 95,09%.



Gambar III.25

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Udara Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja *On Time Performance (OTP)* Transportasi Udara Tahun 2024 mengalami penurunan bila dibandingkan dengan Tahun 2023. Pencapaian ini sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.39

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara	%	2020	86,000	86,010	100,011
			2021	87,000	81,570	93,759
			2022	88,000	76,615	87,063
			2023	70,000	72,460	103,514
			2024	72,500	73,780	101,766

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara pada Tahun 2024 memiliki target 90,000% dan telah terealisasi 73,780% sehingga capaian kinerja sebesar 81,978%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.40

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *OTP* Layanan Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara	%	2020	86,000	86,010	100,011
			2021	87,000	81,570	93,759
			2022	88,000	76,615	87,063
			2023	89,000	72,460	81,415
			2024	90,000	73,780	81,978

Sumber: Hasil Analisis, 2024

D. Transportasi Perkeretaapian

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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. Perhitungan *OTP* dilaksanakan untuk perkeretaapian nasional meliputi PT KAI, P T KCI, PT Railink, LRT Sumsel, LRT Jabodetabek, KA Feeder KCJB dan Kereta Api Makassar-Pare-Pare. Persentase capaian *OTP* Transportasi Kereta Api diperoleh dengan formulasi sebagai berikut:

Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkeretaapian

$$= \frac{\text{Jumlah kedatangan dan keberangkatan KA Penumpang dan Barang tepat waktu pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah keseluruhan kedatangan dan keberangkatan KA Penumpang dan Barang pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

Target persentase *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api yang ditetapkan pada Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (revisi terakhir) sebesar 90,500% baik untuk angkutan kereta api penumpang dan barang serta juga mencakup keberangkatan dan kedatangan dalam perjalanan kereta api. Adapun pada Tahun 2024, diperoleh jumlah rata-rata kedatangan dan keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) tepat waktu sebanyak 834.801 KA.

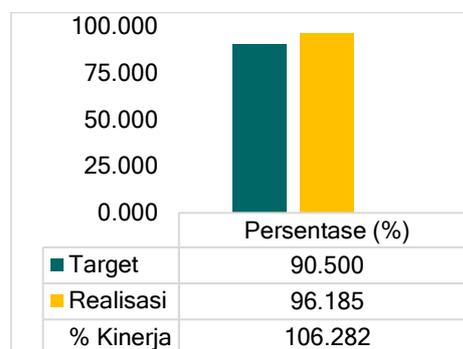
Tabel III.41

Realisasi Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Tepat Waktu Tahun 2024

Bulan	Realisasi Perjalanan		Realisasi KA Datang Tepat Waktu		Realisasi KA Berangkat Tepat Waktu		Rata-Rata		Persentase Capaian	
	Bulanan	Akumulatif	Bulanan	Akumulatif	Bulanan	Akumulatif	Bulanan	Akumulatif	Bulanan	Akumulatif
Jan	72.530	72.530	66.596	66.596	69.973	69.973	68.285	68.285	94,15%	94,15%
Feb	66.718	139.248	60.287	126.883	64.167	134.140	62.227	130.512	93,27%	93,73%
Mar	72.189	211.437	67.847	194.730	70.521	204.661	69.184	199.696	95,84%	94,45%
Apr	71.451	282.888	65.888	260.618	68.734	273.395	67.311	267.007	94,21%	94,39%
Mei	73.351	356.239	70.186	330.804	72.014	345.409	71.100	338.107	96,93%	94,91%
Jun	71.316	427.555	68.324	399.128	69.758	415.167	69.041	407.148	96,81%	95,23%
Jul	74.227	501.782	71.105	470.233	72.659	487.826	71.882	479.030	96,84%	95,47%
Ags	73.922	575.704	71.454	541.687	72.910	560.736	72.182	551.212	97,65%	95,75%
Sep	71.076	646.780	68.655	610.342	70.201	630.937	69.428	620.640	97,68%	95,96%
Okt	74.534	721.314	71.671	682.013	73.436	704.373	72.554	693.193	97,34%	96,10%
Nov	71.447	792.761	67.076	749.089	70.430	774.803	68.753	761.946	96,23%	96,11%
Des	75.151	867.912	71.487	820.576	74.224	849.027	72.855	834.801	96,95%	96,19%

Sumber: DJKA, 2024

Dengan jumlah rata-rata kedatangan dan keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) tepat waktu pada Tahun 2024 sebanyak 834.801 KA, dibandingkan jumlah realisasi perjalanan kereta api (penumpang dan barang) sebanyak 867.912 KA, maka diperoleh realisasi persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Tahun 2024 sebesar 96,185%. Secara rinci perhitungan capaian kinerja sebagai berikut:



Gambar III.26

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024

$$\text{OTP Transportasi Perkeretaapian} = \frac{834.801}{867.912} \times 100\% = 96,185\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{96,185\%}{90,500\%} \times 100\% = 106,282\%$$

Untuk mencapai target OTP Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024 dialokasikan anggaran senilai Rp4.860.150.516.000,00 (Empat Triliun Delapan Ratus Enam Puluh Miliar Seratus Lima Puluh Juta Lima Ratus Enam Belas Ribu Rupiah), dengan realisasi senilai Rp2.142.407.389.190,00 (Dua Triliun Seratus Empat Puluh Dua Miliar Empat Ratus Tujuh Juta Tiga Ratus Delapan Puluh Sembilan Ribu Seratus Sembilan Puluh Rupiah) atau 44,08%, yang dimanfaatkan untuk subsidi perintis dan *monitoring* PSO, penetapan, pemantauan dan evaluasi GAPEKA, pembangunan jalur ganda KA dan fasilitas prasarana lainnya, pengembangan perkeretaapian perkotaan, peningkatan prasarana perkeretaapian baik jalur KA dan fasilitas operasi, dan lainnya.



Gambar III.27

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024

Faktor Keberhasilan

- Peningkatan kinerja *On Time Performance* LRT Jabodebek pada periode Triwulan IV mencapai sebesar 98,6%;
- Peningkatan jalur kereta api telah selesai dilaksanakan pada Tahun 2024 diantaranya lintas Padang – Bukit Putus – Pauhlima, Cikampek-Cirebon, Kertasemaya-Arjawinangun, Maos-Cilacap, Solo-Wonogiri dan Kisaran-Mambangmuda;
- Meningkatnya nilai TQI Kategori I dan II hampir pada setiap wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) terutama pada BTP Bandung dan BTP Surabaya sehingga batas kecepatan laju kereta api dapat meningkat;
- Peningkatan pengawasan perjalanan kereta api diantaranya pada momen penyelenggaraan angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru dengan pengawasan intensif baik oleh posko terpadu maupun posko di daerah;
- Secara rutin melaksanakan evaluasi (triwulan) terhadap realisasi perjalanan kereta api sesuai dengan GAPEKA yang berlaku sehingga perjalanan KA sesuai jadwal dan keterlambatan KA dapat

- diminimalisir terutama andil keterlambatan dari operasional/ persilangan/ penambahan/ pelepasan sarana/lainnya;
- f. Peningkatan keamanan di lokasi perlintasan sebidang sebagai upaya meminimalkan gangguan operasional perjalanan kereta api dan mendukung pencapaian OTP;
 - g. Koordinasi dengan operator perkeretaapian dalam penanganan kecelakaan kereta api (5 kejadian pada Tahun 2024), sehingga gangguan operasional KA yang terjadi dapat diminimalisir dampaknya terhadap ketepatan waktu, termasuk penempatan sarana pendukung penanganan kecelakaan yang siap operasi di beberapa lokasi strategis.

Analisis Keterhubungan (Crosscutting) dengan Stakeholder

- a. Hubungan kerja BUPP/ BUPS/ operator perkeretaapian pada kegiatan pengukuran TQI, peningkatan jalur KA, pengelolaan dan pemantauan realisasi GAPEKA;
- b. Pengawasan perjalanan KA melalui pelaksanaan posko terpadu di kantor pusat dan daerah dengan mencakup kerjasama instansi multisektor (Kepolisian, BMKG, Badan SAR, Pemerintah Daerah, PUPR, dan lainnya);
- c. Peningkatan keamanan di lokasi perlintasan sebidang dengan mengikutsertakan Kemendagri,

Pemerintah Daerah, PUPR/pengelola jalan, masyarakat sekitar.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Lanjutan kegiatan peningkatan jalur dan jembatan KA (diantaranya Jember – Kalisat, Semarang – Gambir, Cirebon – Kroya) guna meningkatkan kehandalan dan kecepatan operasional kereta api termasuk menghindari gangguan perjalanan kereta api;
- b. Lanjutan pembangunan jalur ganda KA (diantaranya Solo Balapan-Kalioso, Medan – Binjai/*elevated*) untuk meningkatkan kapasitas lintas dan memudahkan pengaturan operasional kereta api agar tepat waktu;
- c. Pemantauan operasional kereta api pada lokasi rawan bencana/ banjir/ longsor/ amblesan dimana terdapat taspat yang mempengaruhi ketepatan waktu perjalanan kereta api;
- d. Koordinasi dengan stakeholder terkait persiapan penyelenggaraan angkutan Lebaran Tahun 2025.

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

- a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan: Penetapan dan pengawasan intensif terhadap implementasi GAPEKA Tahun 2025 agar perjalanan KA sesuai jadwal dan keterlambatan KA

dapat diminimalisir terutama andil keterlambatan dari operasional/ persilangan/ penambahan/ pelepasan sarana/ lainnya.

- b. Penyesuaian aktivitas dan anggaran:
 - 1) Melakukan percepatan proses revisi anggaran lunturn SBSN Tahun 2024 ke Tahun 2025 pada 11 kegiatan (termasuk lanjutan kegiatan pembangunan jalur ganda dan peningkatan jalur KA) dengan dilengkapi data dukung sesuai PMK 107 Tahun 2024;
 - 2) Antisipasi kegiatan pendukung yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2026.

Capaian Outcome

- a. Peningkatan kepercayaan publik, dimana dengan layanan dan perjalanan kereta api yang tepat waktu maka dapat meningkatkan kepercayaan penumpang terhadap perkeretaapian serta meningkatkan daya saing dengan moda transportasi lain;
- b. Mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum massal kereta api sehingga dapat menurunkan kemacetan lalu lintas dan mengurangi emisi gas rumah kaca. Ketepatan waktu perjalanan merupakan salah satu aspek yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih moda transportasi untuk mobilitas keseharian.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024 sudah optimal bila dibandingkan dengan target tahun 2023. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

Tabel III.42

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi KA	%	2020	72,000	79,000	109,722
			2021	78,000	90,723	116,312
			2022	91,000	91,000	100,000
			2023	91,000	90,330	99,264
			2024	90,500	96,185	106,282

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Realisasi persentase *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api Tahun 2024 sebesar 96,185%, sedangkan target yang tercantum pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024 sebesar 82,000% sehingga capaian kinerja diperoleh sebesar 117,298%.

Tabel III.43

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 OTP Layanan Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi KA	%	2020	74,000	79,000	106,756
			2021	76,000	90,723	119,372
			2022	78,000	91,000	116,667
			2023	80,000	90,330	112,912
			2024	82,000	96,185	117,298

Sumber: Hasil Analisis, 2024





PERESMIAN TERMINAL LEUWIPANJANG DAN BANJAR

Peresmian 2 (dua) terminal Tipe A yang direvitalisasi, yakni Terminal Leuwipanjang di Bandung dan Terminal Banjar di Kota Banjar pada hari Sabtu, 3 Februari 2024. Tahun 2019, Pemerintah Kota Bandung telah menyerahkan Terminal Tipe A Leuwipanjang kepada Kementerian Perhubungan, dimana hingga saat ini melayani 637 bus per hari dengan rata-rata penumpang 5.260 orang per hari, sedangkan Terminal Banjar melayani 243 bus per hari dengan total penumpang 317 orang per hari.

III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2024 pada Sasaran Strategis Ketiga
Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi, yang diukur dengan IKSS rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan. Indikator kinerja ini merupakan rata-rata dari capaian transportasi darat (baik transportasi jalan maupun penyeberangan), transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian.



IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Pada tahun 2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan memiliki realisasi sebesar 19,242. Meskipun realisasi tersebut belum mencapai target, namun kejadian kecelakaan hanya terjadi di sektor transportasi laut. Adapun capaian terhadap target sebesar 88,530%. Pencapaian ini tergambar pada tabel berikut:

Tabel III.44

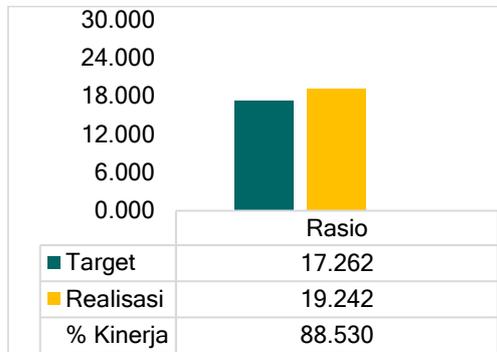
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2024

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	%
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,262	19,242	88,530
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008	0,007	112,500
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033	0,033	100,000
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800	0,900	87,500
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150	2,150	200,000
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,060	0,060	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

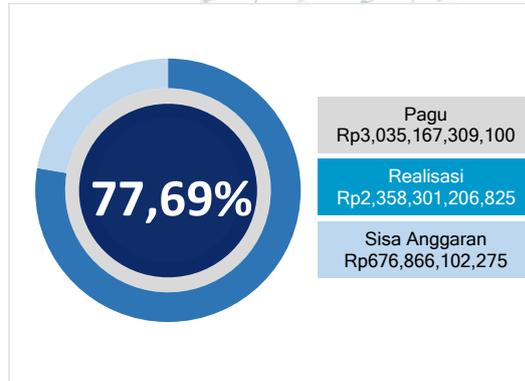
Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2024 ini adalah senilai Rp3.035.167.309.100,00 (Tiga Triliun Tiga Puluh Lima Miliar Seratus

Enam Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Sembilan Ribu Seratus Rupiah), dengan realisasi senilai Rp2.358.301.206.825,00 (Dua Triliun Tiga Ratus Lima Puluh Delapan Miliar Tiga Ratus Satu Juta Dua Ratus Enam Ribu Delapan Ratus Dua Puluh Lima Rupiah) atau realisasi 77,69%, sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.28

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2024



Gambar III.29

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan pada Tahun 2024 mengalami penurunan bila dibandingkan dengan capaian Tahun 2023, hal ini dikarenakan banyaknya kejadian kecelakaan pada sektor transportasi laut. Pencapaiannya adalah sebagaimana berikut:

Tabel III.45

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	2020	27,238	23,102	134,580
			2021	26,768	24,531	104,513
			2022	23,356	19,934	162,769
			2023	20,940	17,640	115,759
			2024	17,262	19,242	88,530

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan pada Tahun 2024 memiliki target 23,710 dan realisasi 19,242 atau mencapai 81,155%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:

Tabel III.46

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	2020	31,990	23,102	150,090
			2021	26,768	24,531	104,513
			2022	23,356	19,934	162,769
			2023	20,940	17,640	115,759
			2024	23,710	19,242	81,155

Sumber: Hasil Analisis, 2024

A. Transportasi Darat

1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan, yaitu layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan angkutan perintis di jalan yang disubsidi APBN, yang dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

Data keberangkatan angkutan umum di jalan merupakan data realisasi keberangkatan di terminal dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan pada tahun (n). Data kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di jalan merupakan data kecelakaan yang menonjol yang dicatat oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.

Pada periode Tahun 2024, berdasarkan data yang dihimpun dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis dengan ketentuan kecelakaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dijelaskan bahwa kecelakaan kendaraan umum

yaitu meliputi terdapat adanya korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas sehingga adanya laporan dari masyarakat, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana yang rusak berat, terjadi berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam 1 (satu) tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun yang sama. Didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah sebanyak 3 (tiga) kejadian kecelakaan. Jumlah kejadian kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan angkutan umum di jalan yang hanya melibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN perhitungan kejadian kecelakaan

berikut tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang.

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Desember Tahun 2024 sebanyak 4.084.800 (Empat Juta Delapan Puluh Empat Ribu Delapan Ratus) keberangkatan dengan rincian:

- 1) Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari–Desember tahun 2024 sebanyak 4.018.307 (Empat Juta Delapan Belas Ribu Tiga Ratus Tujuh) keberangkatan;
- 2) Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari–Desember tahun 2024 sebanyak 66.493 (Enam Puluh Enam Ribu Empat Ratus Sembilan Puluh Tiga).

Tabel III.47

Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2024

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)			
		Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Bus AKAP	722.404	1.955.227	3.070.348	4.018.307
2	Bus Perintis	19.720	30.157	66.493	66.493
Total		742.124	1.985.384	3.136.841	4.084.800

Sumber: DJPD, 2024

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

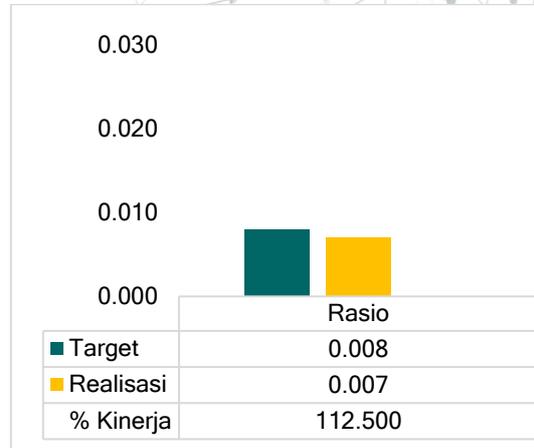
$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan} = \frac{3 \text{ Kejadian}}{4.084.800 \text{ keberangkatan}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} = 0.007$$

Penghitungan capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan merupakan indikator yang bersifat *minimize*, dimana semakin tinggi realisasi menunjukkan kinerja yang semakin buruk.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,008 - (0,007 - 0,008)}{0,008} = 112,500\%$$

Faktor Keberhasilan

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;
6. Pengajuan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat dilakukan melalui web <https://smk-pau.kemenhub.go.id> sehingga lebih memudahkan perusahaan dalam pengajuan Sertifikat SMK PAU;
7. Pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan Angkutan Barang Umum yang dilaksanakan melalui Politeknik Transportasi Darat Indonesia (PTDI) - STTD.



Gambar III.30

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2024

Faktor Kendala

Meskipun capaian kinerja pada indikator ini telah mencapai target, namun masih terdapat beberapa hal yang dapat berpotensi menjadi kendala keselamatan transportasi jalan, yakni:

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2024 sebanyak 205 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari kurang lebih 42.785 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 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;
3. Kurangnya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas;
4. Web <https://smk-pau.kemhub.go.id> masih perlu dilakukan *update* dan evaluasi aplikasi sehingga kendala-kendala yang sering timbul dalam pengajuan sertifikat SMK PAU dapat diminimalisir;
5. Perlunya peningkatan kompetensi pengemudi angkutan baik angkutan umum maupun angkutan barang.

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2024 yaitu senilai Rp6.489.742.600,00 (Enam Miliar Empat Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Dua Ribu Enam Ratus Rupiah) dan sampai dengan bulan Desember tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp6.175.522.273,00 (Enam Miliar Seratus Tujuh Puluh Lima Juta Lima Ratus Dua Puluh Dua Ribu Dua Ratus Tujuh Puluh Tiga Rupiah) atau sebesar 95,16%,

meliputi Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan, Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor, Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor, Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor, Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru, Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang, Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan, Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, *Monitoring* Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum Program Aksi Keselamatan Berkendara, Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah, *Monitoring* dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan, Pembinaan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan, Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK.





Gambar III.31

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian
Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000
Keberangkatan Tahun 2024

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan capaian dimasa 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 tentang kompetensi auditor dan inspektur Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sehingga pengawasan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan

- Angkutan Umum dapat lebih efektif;
- c. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
- d. Akan diatur regulasi terkait penanganan lokasi daerah rawan kecelakaan beserta mitigasinya;
- e. 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;
 - h. Melaksanakan Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi Angkutan Umum guna meminimalisir tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia.
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 telah dibuat 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2024 sudah optimal karena hampir mencapai target, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.48

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	2020	0,020	0,004	180,000
	2021		0,019	0,015	121,053	
	2022		0,016	0,000	200,000	
	2023		0,014	0,008	142,857	
	2024		0,011	0,007	136,364	

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Tahun 2024 memiliki target 0,011 dan telah terealisasi 0,007 sehingga capaian kinerja sebesar 136,364%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.49

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	2020	0,020	0,004	181,264
	2021		0,019	0,015	121,050	
	2022		0,016	0,000	200,000	
	2023		0,014	0,008	142,857	
	2024		0,011	0,007	136,364	

Sumber: Hasil Analisis, 2024

2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

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, yang dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

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

Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan penyeberangan. Sedangkan, data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam, kapal terbakar, atau korban meninggal dunia.

Tahun 2024, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 Pelayaran memiliki target 0,033 yang

bersumber dari realisasi tahun sebelumnya. Target setiap tahun menggunakan asumsi minimal sama dengan tahun sebelumnya sehingga tahun 2024 memiliki target 0,033.

Pada tahun 2024 terdapat 2 (dua) kejadian kecelakaan pelayaran Penyeberangan sampai dengan Tahun 2024, sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2024 sebesar 603.332 pelayaran.

Tabel III.50

Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2024

No	Periode	Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil	Akumulasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil
1.	Triwulan I	149.531	149.531
2.	Triwulan II	129.126	278.657
3.	Triwulan III	152.054	430.711
4.	Triwulan IV	172.621	603.332

Sumber: Subdit Angkutan Dit. TSDP, 2024

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran} = \frac{2 \text{ Kejadian}}{603.332 \text{ Pelayaran}} \times 10.000 \text{ Pelayaran} = 0.033$$

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,033 - (0,033 - 0,033)}{0,033} = 100,000\%$$

Faktor Keberhasilan

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran mencapai target dengan didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut:

1. SDM 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.

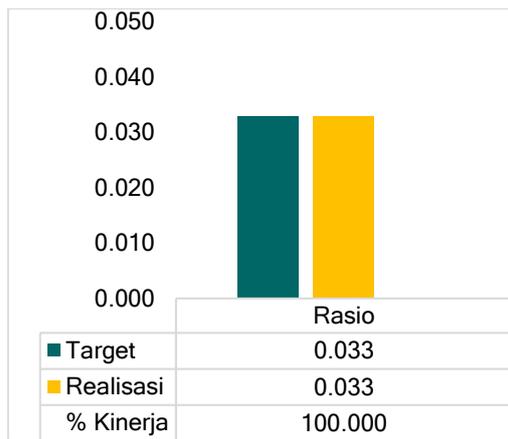
Faktor Kendala

Meskipun tidak terjadi kecelakaan transportasi penyeberangan, beberapa hal yang dapat meningkatkan resiko

terjadinya kecelakaan transportasi penyeberangan, yakni:

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.

Adapun pagu anggaran terkait rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2024 yaitu senilai Rp864.942.000,00 (Delapan Ratus Enam Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Dua Ribu Rupiah) dengan realisasi anggaran sebesar Rp843.333.994,00 (Delapan Ratus Empat Puluh Tiga Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Tiga Ribu Sembilan Ratus Sembilan Puluh Empat Rupiah) atau 97,50%, yang dialokasikan untuk inspeksi keselamatan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan meliputi kegiatan Monitoring dan Evaluasi Bidang Kesyahbandaraan, Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum, Monitoring dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan. Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.32

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2024



Gambar III.33

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024

Pada masa mendatang, untuk menurunkan kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan melalui:

1. Segera melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
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 pemantauan 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 dasar-dasar syahbandar, 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 tugas dan fungsi 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2024 sudah optimal, meskipun masih terdapat kecelakaan transportasi penyeberangan sepanjang Tahun 2024, sebagaimana berikut:

Tabel III.51

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	2020	0,088	0,129	53,409
			2021	0,089	0,039	154,088
			2022	0,039	0,000	200,000
			2023	0,039	0,033	115,385
			2024	0,033	0,033	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Tahun 2024 memiliki target 0,083 dan telah terealisasi 0,033 sehingga capaian kinerja sebesar 160,241%, sebagaimana pada gambar berikut.

Tabel III.52

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	2020	0,088	0,129	53,409
			2021	0,086	0,039	154,088
			2022	0,085	0,000	200,000
			2023	0,084	0,033	160,714
			2024	0,083	0,033	160,241

Sumber: Hasil Analisis, 2024



B. Transportasi Laut

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Rumus ini digunakan untuk menghitung kecelakaan kapal dengan jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan selama setahun setiap 10.000 pelayaran, artinya terdapat satu kecelakaan setiap 10.000 pelayaran. Adapun angka 10.000 yang terdapat pada Rasio Kejadian Kecelakaan berdasarkan hasil kesepakatan dengan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Kementerian Perhubungan. Secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

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

Pada tahun 2024, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sebanyak 1.428.955 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 59 kejadian, manusia sebesar 9 kejadian dan teknis 60 kejadian, yang berarti setiap penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan yang terjadi sebanyak 0,90 kecelakaan/10.000 *freight* (pelayaran) sehingga persentase capaian kinerjanya sebesar 87,500%, yakni pada berikut:

Tabel III.53

Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2024

No	Bulan	Faktor Penyebab				SPB Diterbitkan	
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Triwulan	Jumlah Bulanan	Jumlah Triwulan
1	Januari	10	2	2	33	128.849	376.436
2	Februari	2	0	2		125.664	
3	Maret	10	1	4		121.923	
4	April	0	0	5	18	150.347	374.865
5	Mei	3	0	1		113.989	
6	Juni	4	0	5		110.529	
7	Juli	4	0	5	47	119.511	287.690
8	Agustus	9	2	11		118.341	
9	September	6	1	9		49.838	
10	Oktober	2	1	3	30	120.722	389.964
11	November	1	0	2		104.705	
12	Desember	8	2	11		164.537	
TOTAL		59	9	60	128		1.428.955

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

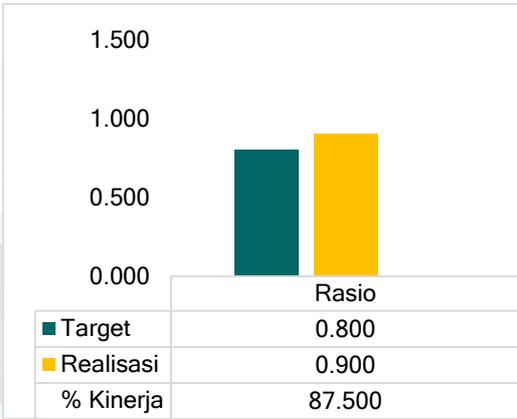
Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2024, yaitu sebanyak 1.428.955 (Satu Juta Empat Ratus Dua Puluh Delapan Ribu Sembilan Ratus Lima Puluh Lima) SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi

Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024 sebesar 0,90 atau mencapai 87,500% dari target, yakni:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran} = \frac{128 \text{ Kejadian}}{1.428.955 \text{ SPB}} \times \frac{10.000 \text{ Pelayaran}}{1} = 0,90$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,800 - (0,900 - 0,800)}{0,800} \times 100\% = 87,500\%$$

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2024 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan KPLP Pusat adalah senilai Rp107.157.025.000,00 (Seratus Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Tujuh Juta Dua Puluh Lima Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp107.151.293.093,00 (Seratus Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Satu Juta Dua Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Sembilan Puluh Tiga Rupiah) atau mencapai 99,99%. Pemanfaatan anggaran ini merupakan akumulasi alokasi 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, sosialisasi keselamatan pelayaran, pembangunan kapal patroli, pengadaan AIS (*monitoring system* kapal).



Gambar III.34

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2024



Gambar III.35

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024

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

- 1) Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrim 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Realisasi rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024 menurun dibanding realisasi dan capaian Tahun 2023, karena jumlah kecelakaan transportasi laut meningkat, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.54

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	Rasio	2020	1,230	1,020	117,073
			2021	1,210	1,140	105,764
			2022	1,090	0,995	108,723
			2023	0,970	0,840	113,402
			2024	0,800	0,900	87,500

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024 terhadap target Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 dengan rasio sebesar 0,800 telah tercapai rasio sebesar 0,900 sehingga pencapaiannya sebesar 87,500%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:

Tabel III.55

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	Rasio	2020	1,230	1,020	117,073
			2021	1,210	1,140	105,764
			2022	1,090	0,995	108,723
			2023	0,970	0,840	113,402
			2024	0,800	0,900	87,500

Sumber: Hasil Analisis, 2024

C. Transportasi Udara

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang Republik Indonesia 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.

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

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

AOC 121 (*Air Operator Certificate* yang disertifikasi dengan pemenuhan teknis terhadap CASR 121. Pengoperasian kategori transpor dan biasanya berjadwal tapi bisa juga tidak berjadwal. Pesawat ini berkapasitas penumpang di atas 30 penumpang. Contohnya adalah maskapai Garuda, Air Asia, Citilink, dan *airline carrier* lainnya);

AOC 135 (*Air Operator Certificate* yang disertifikasi dengan pemenuhan teknis terhadap CASR 135 untuk pengoperasian pesawat udara kategori selain transpor dan biasanya tidak berjadwal, namun ada

juga yg berjadwal. Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang, contohnya Susi Air, Travira, Airfast dan *airline charter* lainnya);

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 kinerja rasio kejadian kecelakaan sebesar 200,000%, dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{710.350 \text{ Pergerakan}} \times 1.000.000 = 0$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{2.150 - (0 - 2.150)}{2.150} = 200,000\%$$

Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang dapat ditolerir dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya atau diperkirakan sebesar 930.232. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai 2 kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.



Gambar III.36

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2024

Pada tahun 2024 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200%

dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa. Selama periode tahun 2020-2024 diperoleh rata-rata nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 170,05%, dimana terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa di tahun 2021 sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air yang menyebabkan korban jiwa. Selanjutnya di tahun 2022-2024 Ditjen Perhubungan Udara berhasil mempertahankan "Zero Accident" sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.



Tabel III.56

Jumlah Kejadian *Accident* Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2024

Tahun	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024
Jumlah Kejadian Kecelakaan	0	1	0	0	0
Jumlah Pergerakan	402.874	309.981	533.394	1.348.544	710.350

Sumber: DJU, 2024

Faktor Keberhasilan

- a) 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;
- b) 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;
- c) Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
- d) 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:

1. Bidang Bandar Udara:
 - a. Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan

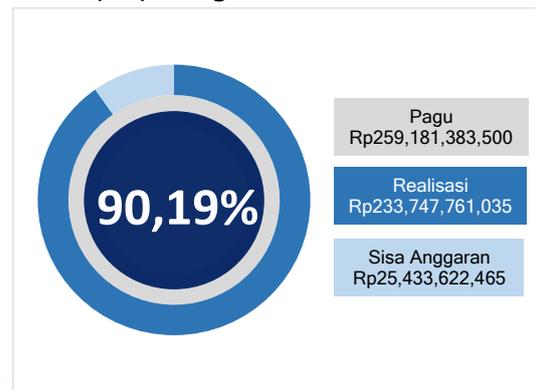
fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU) sebanyak 227 Bandar Udara, serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;

- b. Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.
2. Bidang Navigasi Penerbangan:
 - a. Pengawasan dan Pengendalian di Bidang Navigasi Penerbangan Terkait dengan Implementasi Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan;
 - b. Pemenuhan dan Peningkatan Standar Kompetensi Personil Navigasi Penerbangan.
 3. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:
 - a. 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;
 - b. Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
 - c. Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;

- d. 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 penerbangan.
4. Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan
- Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 167 Bandar Udara, dengan jumlah peralatan/ fasilitas penerbangan yang dikalibrasi terdiri dari 84 unit *Instrument Landing System* (ILS), 174 unit *Precision Approach Path Indicator* (PAPI), 66 unit *Doppler Very High Frequency Omni Range* (DVOR)/ *Distance Measuring Equipment* (DME), 16 unit *Non-Directional Beacon* (NDB), dan 3 RADAR.
5. Bidang Kesehatan Penerbangan
- a. Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel

- penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan sebanyak 24.212;
- b. Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- c. Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2024 adalah senilai Rp259.181.383.500,00 yang terealisasi sebesar 90,19% atau persentase penyerapan anggaran senilai Rp233.747.761.035,00 sebagaimana terlampir pada gambar berikut.



Gambar III.37
Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Tahun 2024

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2024 sudah optimal, karena tidak terjadi kecelakaan transportasi udara dengan realisasi yakni 200,000%. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

Tabel III.57

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan	Rasio	2020	2,160	0,000	200,000
			2021	2,150	3,226	50,233
			2022	2,150	0,000	200,000
			2023	2,150	0,000	200,000
			2024	2,150	0,000	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan Tahun 2024 terhadap target Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 terealisasi sebesar 200,000% rasio target 2,150 karena tidak ada realisasi kejadian kecelakaan. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut.

Tabel III.58

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan	Rasio	2020	2,160	0,000	200,000
			2021	2,150	3,226	50,233
			2022	2,150	0,000	200,000
			2023	2,150	0,000	200,000
			2024	2,150	0,000	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

D. Transportasi Perkeretaapian

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024

Perhitungan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh merupakan salah satu bentuk untuk mengkaji kondisi perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian yang mengacu pada jumlah kejadian kecelakaan pada lintas operasional (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, yang menggunakan formulasi sebagai berikut:

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta = km tempuh

**Jumlah Kecelakaan
Km Tempuh**

X 1.000.000

Jumlah kecelakaan Transportasi Perkeretaapian adalah jumlah kejadian kecelakaan kereta api pada lintas operasional yang meliputi anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar.

Km Tempuh Transportasi Perkeretaapian adalah jumlah frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang dikali dengan panjang perjalanan yang ditempuh dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan.

Untuk itu, kejadian kecelakaan kereta api yang sebelumnya memperhitungkan seluruh kejadian anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan terbakar selanjutnya dipilah kembali berdasarkan penyebabnya dan kejadian yang disebabkan oleh pelanggaran pada perpotongan sebidang tidak dihitung sebagai kecelakaan kereta api.

Uraian data kejadian kecelakaan kereta api pada Tahun 2024 disampaikan pada tabel berikut:

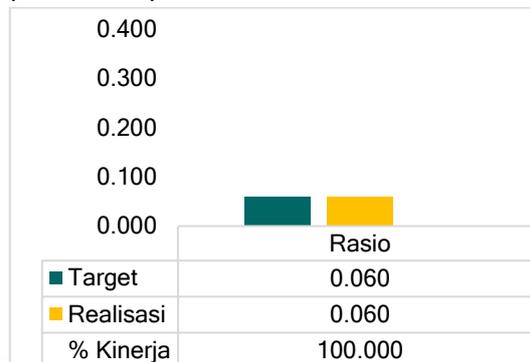
Tabel III.59

Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2024

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah Kejadian
1	Tabrakan KA dengan KA	1
2	Anjlokkan	4
3	Terguling	-
4	Lain-lain (Terbakar)	-
Jumlah		5

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (revisi terakhir), target rasio kejadian kecelakaan kereta api (*Rate of Accident*) sebesar 0,060 Kejadian Kecelakaan/1 juta Km Tempuh. Sampai dengan akhir Tahun 2024 sesuai inventarisasi kejadian kecelakaan kereta api, terdapat 5 kejadian kecelakaan kereta api. Dengan kejadian 5 kecelakaan kereta api dan jumlah Km Tempuh sebesar 88.670.350 Km, maka diperoleh rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2024 sebesar 0,06.



Gambar III.38

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2024

Alokasi anggaran untuk Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh adalah senilai Rp2.766.277.671.000 (Dua Triliun Tujuh Ratus Enam Puluh Enam Miliar Dua Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Satu Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp2.115.182.068.868 (Dua Triliun

Seratus Lima Belas Miliar Seratus Delapan Puluh Dua Juta Enam Puluh Delapan Ribu Delapan Ratus Enam Puluh Delapan Rupiah) atau persentase penyerapan anggaran sebesar 76,46%, yang dimanfaatkan untuk kegiatan pendukung keselamatan (*safety assessment*, pengujian dan sertifikasi SDM, sarana dan prasarana perkeretaapian) termasuk pelaksanaan kegiatan IMO.



Gambar III.39
Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2024

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh} = \frac{5 \text{ Kejadian}}{88.670.350 \text{ km}} \times 1.000.000 = 0,060$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,060 - (0,060 - 0,060)}{0,060} = 100,000\%$$

Faktor Keberhasilan

Beberapa faktor pencapaian kinerja pada Tahun 2024 diantaranya:

- a. Pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik diantaranya:
 - 1) Identifikasi daerah rawan kecelakaan kereta api dan bencana alam di beberapa wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian;
 - 2) Inspeksi keselamatan perkeretaapian di beberapa wilayah diantaranya wilayah Divre I Medan, Divre II Padang, Divre III Palembang dan Divre IV Tanjungkarang;
 - 3) Pelaksanaan *Safety Assessment* (SA) pada pekerjaan

- peningkatan sistem persinyalan dan telekomunikasi perkeretaapian pada lintas Jatinegara-Bogor dan Manggarai-Jakarta Kota, serta pemeriksaan peralatan penanganan kecelakaan kereta api di DAOP I-VIII dan DIVRE I-IV;
- 4) Pelaksanaan audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) kepada PT. KAI (Persero) dengan nilai 77,68% (Baik);
- 5) Pemantauan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian yang dihasilkan.

- b. Pelaksanaan inspeksi/*rampcheck* khusus dalam rangka Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru mencakup:
 - 1) Inspeksi/*rampcheck* SPM berupa SPM dalam Perjalanan KA dan SPM di Stasiun KA.
 - 2) Inspeksi/*rampcheck* keselamatan di wilayah kerja PT. KAI, LRT Jabodebek, PT. MRT, PT. KCI dan LRT Jakpro.
 - 3) Inspeksi/*rampcheck* sarana di wilayah DAOP - DIVRE dan Divisi LRT Jabodebek PT KAI (Persero), PT KCI, PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta.
- c. Pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian serta kompetensi SDM perkeretaapian baik operator maupun regulator;
- d. Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- e. Peningkatan kompetensi SDM regulator melalui bimbingan teknis/pelatihan bidang keselamatan perkeretaapian untuk mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian. Selain itu, inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian (pengukuhan pada Agustus 2024) telah berperan pada kegiatan inspeksi terhadap kondisi sarana dan prasarana

sehingga telah didukung dengan SDM yang kompeten;

- f. Penempatan kereta penolong, *crane* dan gerbong datar di beberapa wilayah Balai Teknik sehingga dapat segera dilaksanakan penanganan kecelakaan dan evakuasi agar jalur dapat segera dilalui.

Faktor Kendala

- a. Keterbatasan anggaran untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsoran/amblesan, termasuk keterbatasan anggaran dalam penyelenggaraan IMO yang kemungkinan terdampak kebijakan penghematan anggaran pada Tahun 2025;
- b. Penyelenggaraan IMO Tahun 2024 belum dilaksanakan secara optimal oleh masing-masing Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola karena keterbatasan waktu pelaksanaan serta masih perlu dilakukan koordinasi sebagai tindak lanjut penetapan KM 63 Tahun 2024 tentang penugasan kepada PT. KAI untuk melaksanakan perawatan dan pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara;
- c. Masih terdapat fasilitas operasi yang digunakan dengan kondisi telah melewati umur teknis, serta kurangnya pengawasan dan perawatan sistem persinyalan dan telekomunikasi;
- d. Data teknis terkait kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian belum

tersedia secara lengkap dan update (*realtime*).

Analisis Keterhubungan (Crosscutting) dengan Stakeholder

- 1) Pelaksanaan pengawasan keselamatan berupa inspeksi, *safety assessment*, audit serta pemantauan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian membutuhkan hubungan data dan kinerja BUPP/ BUPS/ operator perkeretaapian dan Pemerintah Daerah. Keterhubungan *stakeholder* lain juga terealisasi dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian;
- 2) Pelaksanaan posko terpadu angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru di kantor pusat dan daerah yang mencakup kerjasama instansi multisektor (Kepolisian, BMKG, Badan SAR, Pemerintah Daerah, PUPR, dan lainnya);
- 3) Pelaksanaan bimbingan teknis/ pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian dengan bekerjasama dengan lembaga pendidikan/ akademisi/perguruan tinggi.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Melanjutkan pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, termasuk pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/ *rampcheck* guna memastikan kehandalan sarana dan prasarana

dalam mendukung penyelenggaraan angkutan Lebaran Tahun 2025;

- b. Identifikasi daerah rawan bencana alam dengan kondisi cuaca ekstrim di beberapa wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian serta menugaskan Satuan Pelayanan untuk melakukan pengawasan intensif termasuk koordinasi penyelesaian penanganan rintang jalan/amblesan dan penggantian jembatan yang kritis yang telah terdampak;
- c. Koordinasi kelanjutan kegiatan peningkatan/modernisasi fasilitas operasi perkeretaapian baik yang bersumber dari APBN/SBSN (luncuran 2024) maupun yang dilaksanakan oleh PT. KAI;
- b. Koordinasi persiapan penyelenggaraan IMO Tahun 2025 yang kemungkinan terdampak kebijakan penghematan anggaran.

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
Penyiapan kebutuhan data teknis terkait kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian secara lengkap dengan koordinasi BUPP/ BUPS/ operator perkeretaapian sebagai acuan penyusunan program peningkatan keselamatan;
- b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran
Antisipasi kegiatan pendukung peningkatan keselamatan yang

- terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2026;
- c. Penyesuaian penempatan jabatan/ pegawai
 Penempatan/penugasan inspektur guna mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian termasuk inspeksi dan pemeriksaan keselamatan perkeretaapian.

- 2) Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat;
- 3) Peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan angkutan kereta api, dimana diketahui kejadian kecelakaan akan mengakibatkan jalur kereta api tidak dapat dilalui sehingga mengganggu operasional kereta api dan mengakibatkan keterlambatan perjalanan kereta api. Selain itu, juga berbanding lurus dengan minimnya anggaran yang diperlukan guna perbaikan prasarana dan sarana kereta api sehingga terjadi penghematan biaya pemeliharaan dan perbaikan operasional kereta api.

Capaian Outcome

- 1) Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminimalkan risiko kecelakaan;

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2024

Capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2024 mengalami penurunan bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2023, meskipun jumlah kecelakaan yang terjadi sama dengan km tempuh yang lebih banyak. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

Tabel III.60

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	Rasio	2020	0,240	0,190	120,833
			2021	0,190	0,234	76,988
			2022	0,230	0,180	121,624
			2023	0,150	0,100	133,334
			2024	0,060	0,060	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (*rate of accident*) pada Tahun 2024 sebesar 0,06 kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh, sedangkan target Tahun 2024 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2020-2024 adalah 0,22 kejadian kecelakaan/1 juta km, sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 172,73%. Secara keseluruhan, capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api selalu tercapai mengacu pada target Renstra Tahun 2020-2024 (kinerja > 100%) dengan rata-rata capaian kinerja mencapai 135%. Demikian juga apabila dibandingkan dengan target Tahun 2024 berdasarkan Rencana Strategis Tahun 2020-2024, capaian Tahun 2024 masih memenuhi target yang ditetapkan dan diharapkan capaian tersebut tetap dapat dipertahankan pada periode berikutnya menuju *zero accident*.

Tabel III.61

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	Rasio	2020	0,240	0,190	120,833
			2021	0,240	0,230	104,167
			2022	0,230	0,180	121,739
			2023	0,230	0,100	156,522
			2024	0,220	0,060	172,727

Sumber: Hasil Analisis, 2024





PERESMIAN REAKTIVASI STASIUN PONDOK RAJEG

Peresmian reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg di Kecamatan Cilodong, Depok, Jawa Barat pada hari Sabtu, 19 Oktober 2024. Stasiun Pondok Rajeg melayani perjalanan KRL Commuter Line lintas Jakarta Kota - Nambo. Reaktivasi stasiun Pondok Rajeg dilakukan oleh BPTJ sejak 2022 dengan biaya sebesar Rp 27,9 miliar. Saat ini pengelolaan stasiun Pondok Rajeg telah diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui BTP Kelas I Jakarta.

III.3 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Pada tahap ini dilakukan pengukuran untuk mengetahui tingkat efisiensi/penghematan penggunaan sumber daya, khususnya sumber daya keuangan yang dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2024 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024, sebagaimana pada gambar berikut berikut:



Gambar III.40

Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Untuk mencapai kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024 telah melakukan upaya efisiensi pemanfaatan anggaran, yakni:

1. Terwujudnya Konektivitas Nasional, dilakukan efisiensi sebesar 20,003%, dimana capaian kinerja sebesar 100,677% dengan realisasi anggaran sebesar 80,674%;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan, telah dilakukan efisiensi sebesar 30,790%, dimana capaian kinerja sebesar 103,843% dengan realisasi anggaran sebesar 73,053%;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi, telah dilakukan efisiensi sebesar 10,831%, dimana capaian kinerja sebesar 88,530% dengan realisasi anggaran sebesar 77,699%.

Rincian efisiensi capaian kinerja dan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 adalah sebagaimana **Lampiran 34**.



PERESMIAN 4 TERMINAL PENUMPANG DI JAWA TIMUR

Peresmian 4 (empat) Terminal Angkutan Massal Tipe A, yakni Terminal Purworejo dan Terminal Mendolo Wonosobo di Jawa Tengah serta Terminal Purboyo Madiun dan Terminal Patria Blitar di Jawa Timur pada hari Selasa, 2 Januari 2024. Pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A menjadi program prioritas Kemenhub dalam rangka memperbaiki layanan angkutan bus antar kota antar provinsi maupun dalam provinsi (AKAP/AKDP).



III.4 CAPAIAN LAINNYA TAHUN 2024

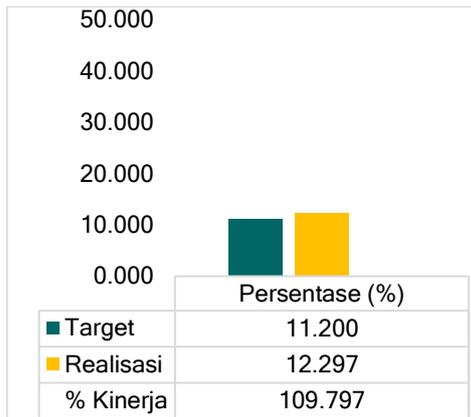
Selain pencapaian empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 5 (lima) Sasaran Strategis Program dengan lima Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:



III.4.1 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 terhadap tiga unsur, yaitu: Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action* (65%), Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan (35%) dan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya (10%). Adapun dalam keberjalanan struktur organisasi di Kementerian Perhubungan, pada tahun 2022 terjadi transformasi organisasi yang semula Balitbang berubah menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT), yang berpengaruh terhadap perubahan

indikator BKT untuk berkontribusi terhadap IKU Kementerian Perhubungan. Maka dari itu, berdasarkan perubahan tersebut pada SSp 4 hanya terdiri dari 2 (dua) unsur, yaitu Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action* dan Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan. Adapun alokasi dan anggaran pada SSp 4 sebesar Rp7.158.506.000,00 dengan realisasi sebesar Rp6.799.793.423,00 yang secara keseluruhan terdiri dari total pagu dan realisasi anggaran pada indikator Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action*, sedangkan indikator Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan tidak memiliki anggaran untuk berkontribusi dalam capaian anggaran pada SSp 4. Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.41

Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2024



Gambar III.42

Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2024

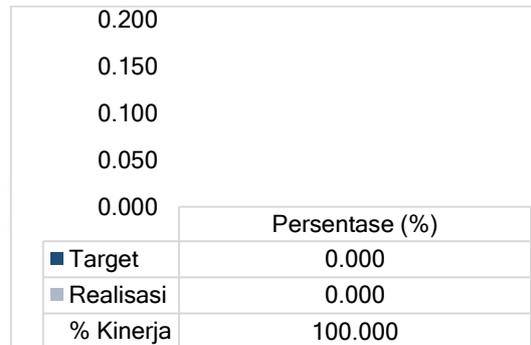
Rincian komponen pembentuk IKSp dimaksud sebagai berikut:

1. Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action*

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

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

Sampai dengan akhir bulan Desember tahun 2024 Peraturan Menteri yang ditetapkan sebanyak 34 (tiga puluh empat) peraturan menteri dari penetapan tersebut tidak terdapat peraturan yang mendapat *class action* dari masyarakat sehingga perhitungan Rasio Permenhub yang mendapat *Class Action* pada tahun 2024 menjadi $0/34 = 0$ atau 100%.



Gambar III.43

Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Terhadap Target PK Tahun 2024

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 s.d 2024

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan Yang Mendapat *Class Action* Oleh Masyarakat Dibandingkan Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Yang Dikeluarkan/ Ditetapkan telah dicapai dengan cukup baik dari tahun ke tahun serta tidak terdapat peraturan yang mendapatkan *class action* sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2024,

hal ini menunjukkan simplifikasi atau penyederhanaan peraturan, penghilangan tumpang tindih peraturan, dan penyelerasan antar peraturan satu dengan peraturan yang lain telah berjalan baik di lingkungan Kementerian Perhubungan seperti yang digambarkan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel III.62 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 – 2024

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	(%)
Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan Yang Mendapat <i>Class Action</i> Oleh Masyarakat Dibandingkan Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Yang Dikeluarkan/ Ditetapkan	%	2020	0,30	0,029	199,9%
		2021	0,20	0,000	200%
		2023	0,10	0,000	200%
		2023 (Reviu)	0,00	0,000	100%
		2024	0,00	0,000	100%

Adapun anggaran terkait Rasio Permenhub yang mendapat *class action* adalah senilai Rp7.158.506.000,00 (Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Delapan Juta Lima Ratus Enam Ribu Rupiah) untuk kegiatan penyusunan peraturan dan harmonisasi peraturan, dengan realisasi senilai Rp6.799.793.423,00 (Enam Miliar Tujuh Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Empat Ratus Dua Puluh Tiga Rupiah) atau 94,99%, sebagaimana pada gambar berikut.



Gambar III.44

Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Tahun 2024

Daftar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang diterbitkan selama Tahun 2024 adalah sebagaimana (**Lampiran 35**).

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

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/subsektor/*stakeholder* terkait sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

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

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)} = \frac{13}{37} \times 100\% = 35,135\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{35,135}{32,000} \times 100\% = 109,797\%$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, diperoleh realisasi tahun 2024 sebesar 35,135%. Nilai tersebut diperoleh dari perbandingan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* dengan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (T-2) yaitu 13 rekomendasi kebijakan dibandingkan dengan 37 total rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan Tahun 2022. Jika dibandingkan dengan target PK maka diperoleh capaian kinerja sebesar 109,797%. Hal ini dapat diartikan bahwa realisasi tahun 2024 telah melebihi target yang ditetapkan, selain itu berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi tahun 2024 juga telah melampaui target pada tahun 2024. Sedangkan untuk anggaran, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) tidak mempunyai anggaran yang spesifik. Berikut judul rekomendasi kebijakan yang telah terkonfirmasi kemanfaatannya:

Tabel III.63 Judul Rekomendasi Kebijakan yang Terkonfirmasi Kemanfaatannya

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluasi Pelaksanaan IM Nomor 8 Tahun 2021 Tentang Pelaksanaan Pelayanan Terpadu Operasional Angkutan Penyeberangan; 2. Rekomendasi Kebijakan Penataan Terus/TUKS; 3. Rekomendasi Kebijakan Potensi <i>Lost</i> PNBPN Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun Pada Pelabuhan Penyeberangan.
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Potensi Penerapan <i>Land Value Capture</i> dalam Pembangunan Infrastruktur Transportasi; 2. Kebijakan Pemanfaatan <i>Sustainable Aviation Fuel</i> di Sektor Transportasi Udara; 3. Pembiayaan Kreatif dan Optimalisasi Pemanfaatan Aset <i>Idle</i> Bandar Udara; 4. Mitigasi Keterbatasan <i>Supply</i> Armada Pesawat Udara terhadap Peningkatan <i>Demand</i> Angkutan Udara.
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Survei Online Natal Tahun 2022 dan Tahun Baru 2023; 2. Tarif Langganan Bagi Pelajar/Mahasiswa Untuk Meningkatkan Okupansi dan Layanan <i>Light Rail Transit</i> (LRT) Sumatera Selatan; 3. <i>Policy Brief</i> Transportasi Perkotaan; 4. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan <i>Buy The Service</i> (BTS).
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan <i>Buy The Service</i> (BTS); 2. Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar-Parepare melalui Sinergitas dan Konektivitas.

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) merupakan indikator yang terdapat dalam RENSTRA Badan Kebijakan Transportasi 2022 – 2024. Pada periode RENSTRA 2025 – 2029 indikator dimaksud ditransformasi menjadi Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan, yaitu menghitung jumlah rekomendasi kebijakan/NSPK yang ditindaklanjuti oleh subsektor dibagi dengan jumlah rekomendasi kebijakan/NSPK yang dihasilkan. Agar rekomendasi kebijakan/NSPK yang disusun dimanfaatkan oleh subsektor, maka perlu adanya koordinasi dengan subsektor dimulai dari tahapan agenda *setting*, formulasi kebijakan, implementasi dan evaluasi kebijakan.

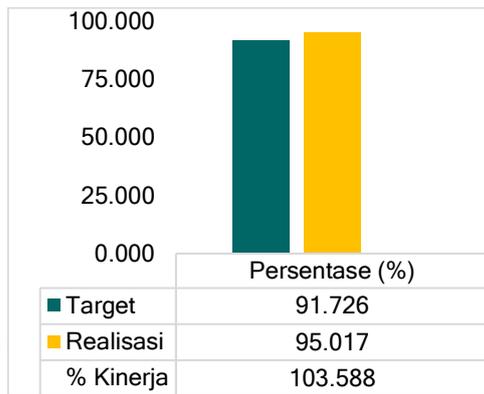
III.4.2 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

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

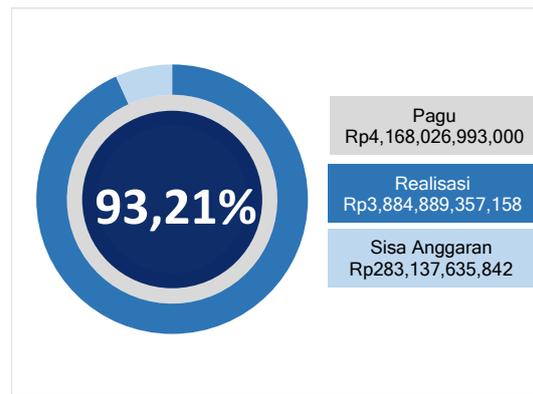
Lulusan Diklat Transportasi yang bersertifikat kompetensi (40%). Dengan total alokasi anggaran senilai Rp4.168.026.993.000,00 (Empat Triliun Seratus Enam Puluh Delapan Miliar Dua Puluh Enam Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Tigas Ribus Rupiah) yang terealisasi sebesar 93,21% yaitu senilai Rp3.884.889.357.158,00 (Tiga Triliun

Delapan Ratus Delapan Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Tiga Ratus Lima Puluh Tujuh Ribus Seratus Lima Puluh Delapan Rupiah) telah tercapai kinerja sebesar 103,588% yaitu mencapai 95,017% dari target 91,726%. Pencapaian ini sebagaimana gambar dibawah ini:



Gambar III.46

Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2024



Gambar III.45

Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2024

Realisasi kinerja Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2024 sebesar 95,017 dengan target 91,726 dan capaian 103,588%. Tentunya capaian ini dinilai menurun jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2023 sebesar 110,100 dengan target 89,170 dan capaian 123,472%.

Tabel III.64

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	2020	88,256	91,336	103,490
			2021	85,852	87,840	102,316
			2022	91,726	95,314	103,912
			2023	89,170	110,100	123,472
			2024	91,726	95,017	103,588

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten pada Tahun 2024 memiliki target 85,000% dan telah terealisasi 95,017% sehingga capaian kinerja sebesar 111,785%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.65

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	2020	85,000	91,336	107,454
			2021	85,000	87,840	103,341
			2022	85,000	95,314	112,134
			2023	85,000	110,100	129,529
			2024	85,000	95,017	111,785

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi

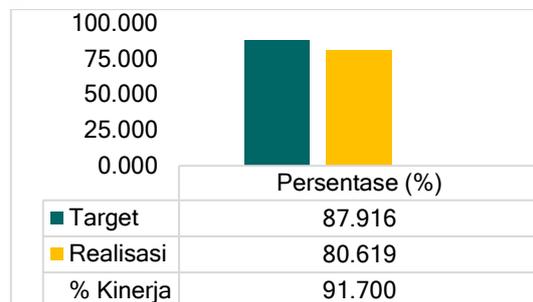
Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2023 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2024. Hasil capaian mengindikasikan belum terserapnya lulusan sesuai target yang telah ditentukan, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

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

Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan tingkat capaiannya sebesar 91,700% yaitu tercapai 80,619% dari target 87,916%.

$$\begin{aligned} \text{\% Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} &= \frac{4.530 \text{ orang}}{5.619 \text{ orang}} \times 100 \% = 80,619\% \\ \text{\% Capaian} &= \frac{80,619\%}{87,916\%} \times 100\% = 91,700\% \end{aligned}$$

Pencapaian saat ini masih belum mencapai target yang ditetapkan, dan harus ditingkatkan kembali untuk tahun-tahun berikutnya. Berikut tabel rincian realisasi Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada tabel sebagaimana gambar berikut.



Gambar III.47

Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024

Tabel III.66

Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2024

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2023 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2024 (orang)				%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	1.586	1.469	80	1.549	37	97,667%
2	SDM Transportasi Laut	3.159	809	1.375	2.184	975	69,136%
3	SDM Transportasi Udara	874	704	93	797	77	91,190%
TOTAL		5.619	2.982	1.548	4.530	1.089	80,619%

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2024

Persentase capaian kinerja berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) tersebut di atas berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2023 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2024. Hasil capaian mengindikasikan belum terserapnya lulusan sesuai target yang telah ditentukan. BPSDM Perhubungan telah melakukan beberapa langkah guna meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi. Peningkatan penyerapan lulusan diklat merupakan hasil dari peningkatan komitmen bersama dan kerjasama dengan *stakeholder*, baik dalam skala nasional maupun internasional sebagai salah satu upaya percepatan penyerapan lulusan diklat transportasi, seperti BUMN maupun lembaga pemerintahan melalui pola pembibitan maupun antar negara. Selain itu, dilakukan juga inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan *database* lulusan diklat di

lingkungan BPSDM Perhubungan dalam bentuk fitur *searching* alumni melalui aplikasi di tiap-tiap satker dan Monev BPSDM Perhubungan. Untuk jumlah lulusan diklat pembentukan tahun 2023 sebanyak 5.619 orang dan dilakukan *tracer study* pada tahun 2024.

Selain upaya perluasan penyerapan lulusan diatas, BPSDM juga melakukan pengembangan kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan SDM transportasi. Dalam penyelenggaraan pengembangan SDM transportasi masih terdapat kendala keterbatasan baik secara kualitas dan kuantitas SDM juga dari segi finansial, karena itu diperlukan solusi atas persoalan tersebut dengan melibatkan berbagai *stakeholder*, misalnya pihak swasta, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, *Non Governmental Organization* (NGO) dan lain-lain. Keterlibatan berbagai pihak ini memiliki peran penting untuk membantu

mengingat tidak semua aktivitas pengembangan SDM mampu dikerjakan sendiri terutama dalam hal ketersediaan kuantitas, *skill* SDM dan finansial.

Bila dilihat dari realisasi penyerapan lulusan selama 5 tahun untuk semua matra belum mencapai target yang telah ditetapkan. Beberapa hal yang menjadi penyebab tidak tercapainya target serapan lulusan ini antara lain faktor ekonomi global yang tidak stabil sehingga mempengaruhi permintaan akan tenaga kerja sektor transportasi. Selain itu, perubahan tren dalam industri transportasi terkait pemanfaatan teknologi sangat mempengaruhi kebutuhan akan tenaga kerja. Selanjutnya, persaingan yang ketat dari tenaga kerja asing dengan biaya operasional yang lebih rendah dapat menjadi tantangan bagi lulusan dalam mendapatkan pekerjaan.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Meningkatkan kerjasama dan menjalin komunikasi aktif dengan

Kementerian Tenaga Kerja dan Kementerian P2MI dalam rangka penyaluran lulusan diklat transportasi yang diselenggarakan oleh BPSDM Perhubungan;

- b. Membentuk dan mengaktifkan Komite SKK Transportasi sebagai pusat koordinasi nasional untuk pengembangan kompetensi SDM di sektor transportasi dan logistik;
- c. Membentuk Unit Usaha dan Penempatan Tenaga Kerja di Bidang Transportasi pada beberapa UPT BPSDMP sebagai wadah untuk meningkatkan peluang dalam penempatan tenaga kerja bidang transportasi baik di dalam maupun luar negeri;
- d. Memaksimalkan inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan database lulusan diklat di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan, serta upaya promosi dan sosialisasi secara optimal dalam skala yang lebih luas.

2. Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi

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:

$$\text{Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Lulusan Diklat Transportasi pada tahun (n)}}{\text{Jumlah Target Lulusan Diklat Transportasi pada tahun (n)}} \times 100 \%$$

Untuk Persentase Lulusan Diklat Yang Bersertifikat Kompetensi yang dihasilkan BPSDM Perhubungan tahun 2024 sesuai standar kompetensi dengan target persentase 97,441%

yaitu target jumlah lulusan sebanyak 449.808 orang dan terealisasi sebanyak 524.544 orang sehingga terealisasi sebesar 116,615% atau tingkat capaiannya sebesar 119,678% dari target Perjanjian Kinerja (PK) Revisi Tahun 2024 sebesar 97,441%

$$\% \text{ Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{524.544 \text{ orang}}{449.808 \text{ orang}} \times 100 \% = 116,615\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{116,615\%}{97,441\%} \times 100\% = 119,678\%$$

Pencapaian saat ini sangat bagus dan harus dipertahankan untuk tahun-tahun berikutnya. Berikut tabel rincian realisasi Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi pada tabel berikut:

Tabel III.67

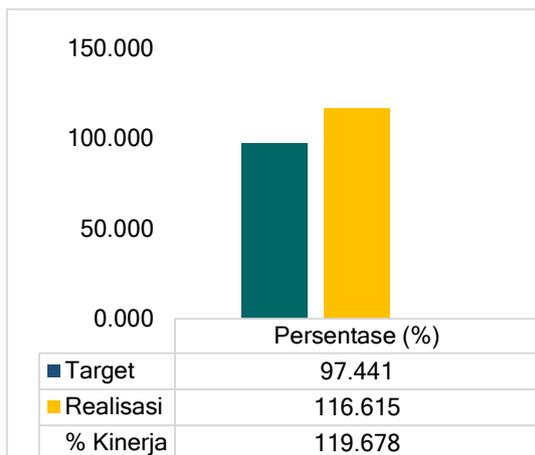
Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2024

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	21.359	23.384	91,340%	23.884	23.384	102,138%
2	SDM Transportasi Laut	401.689	410.212	97,922%	484.614	410.212	118,137%
3	SDM Transportasi Udara	15.248	16.212	94,054%	16.046	16.212	98,976%
TOTAL		438.296	449.808	97,441%	524.544	449.808	116,615%

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2024

Berdasarkan dengan tabel di atas, matra darat, laut maupun udara capaiannya sudah bagus dimana untuk matra darat capaiannya 102,138%, matra laut capaiannya 118,137% dan matra udara capaiannya 98,976%. Khususnya pada sekolah Matra Laut capaiannya tinggi terjadi karena adanya penyelenggaraan Diklat Pelatihan Teknis (*Short Course*)/Pelatihan Keterampilan Khusus Pelaut (PKKP) yang cukup besar pada akhir tahun sehingga capaiannya

melebihi dari target yang telah ditetapkan. Hal ini mencerminkan bahwa permintaan akan sumber daya manusia yang memiliki sertifikasi keahlian bidang Laut cukup tinggi sebagai efek dari pertumbuhan ekonomi sehingga arus perpindahan barang/jasa melalui jalur laut semakin berkembang. Secara keseluruhan untuk target triwulan IV tahun 2024 sebesar 97,441% telah tercapai melebihi targetnya yaitu sebesar 116,615%.



Gambar III.48

Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2024

Kegiatan yang menunjang Indikator Kegiatan Kegiatan (IKK) dimaksud adalah penyelenggara Pendidikan Pembentukan/ Awal, Pendidikan dan Pelatihan Penjenjangan, Pelatihan Teknis (*short course*)/ Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut, Pelatihan Lainnya, dan Pelatihan Pengembangan dan Peningkatan Kapasitas SDM.

Tingginya permintaan diklat dari masyarakat untuk diklat di bidang Transportasi Laut dikarenakan adanya

peraturan yang termuat dalam STCW 2010 Manila, bahwa setiap pelaut pemegang sertifikat STCW 1978 Amandemen 1995 dari tingkat dasar sampai dengan tingkat I, serta Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP) harus menyesuaikan sertifikatnya sehingga memperoleh sertifikat yang sesuai dengan konvensi internasional IMO-SCTW 1978 Amandemen 2010. Perbedaan jumlah Peserta dengan Jumlah Lulusan bukan karena banyak peserta yang tidak lulus, melainkan karena ada beberapa peserta yang masih melanjutkan studi. Khususnya Program Pendidikan Pembentukan yang memiliki masa studi 3 (tiga) sampai dengan 4 (empat) tahun (Program Diploma III dan Diploma IV) serta Program Pendidikan/Pelatihan Penjenjangan yang memiliki masa studi 9 (sembilan) bulan sampai dengan 1 (satu) tahun.

III.4.3 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) dihitung berdasarkan target penurunan emisi sampai dengan

2024 sebanyak 5,13 juta ton CO₂e. Hal tersebut mengacu pada *Roadmap* Aksi Mitigasi GRK Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) dimana target sampai dengan 2030 sebanyak 40 juta ton CO₂e. 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 yakni:

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

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

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

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

Keterangan: Penambahan perubahan rumus dalam emisi tahun x sesuai moda transportasi berdasarkan usulan mitigasi

Pada tahun 2024 target penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sebesar 100% dari 5,13 Juta Ton CO₂e yakni 5,13 juta ton CO₂e.

Berdasarkan Nota Dinas Kepala Bidang Tata Kelola Lingkungan Hidup Transportasi PPTB Nomor 002/BID.I.PPTB/I2025 tanggal 10 Januari 2025, rincian capaian aksi mitigasi dari masing – masing sub sektor pada akhir Desember Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel III.68

Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2024

No	Aksi Mitigasi Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi (Ton Co ₂ e)	%
1	Perhubungan Darat	1.206.426,61	23,52%
2	Perhubungan Laut	75.670,41	1,48%
3	Perhubungan Udara	1.148.811,13	22,39%
4	Perkeretaapian	2.759.562,05	101,18%
Total		5.190.470,20	101,18%

Sumber: PPTB, 2024

Berdasarkan target kinerja tahun 2024 sebesar 100% atau 5.130.000 ton CO₂e maka capaian hasil Tahun 2023 berdasarkan hasil penilaian mandiri sebesar 5.190.470,20 ton CO₂ atau realisasi kinerja atas Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi tahun 2024 adalah sebesar 101,180%. Angka capaian tersebut merupakan hasil dari aksi

mitigasi dari sektor Perhubungan Darat, Laut, Udara dan Perkeretaapian. Adapun penghitungan capaiannya adalah sebagai berikut:

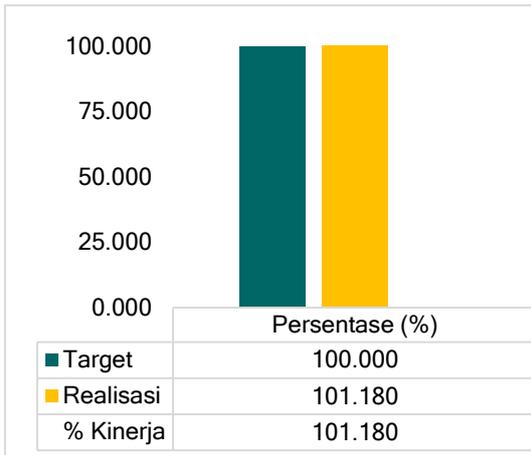
$$\% \text{ Penurunan Emisi} = \frac{5.190.470,20 \text{ ton CO}_2\text{e}}{5.130.000,00 \text{ ton CO}_2\text{e}} \times 100 \% = 101,180\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{101,180\%}{100\%} \times 100\% = 101,180\%$$

Terkait dengan Upaya Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca secara Nasional telah terdapat Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon Untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional yang didalamnya terdapat kewajiban Inventarisasi Gas Rumah Kaca dan Perencanaan, Implementasi dan Pelaporan Aksi Mitigasi Gas Rumah Kaca terhadap sektor – sektor terkait. Kementerian Perhubungan (transportasi), dalam kaitannya pelaporan transportasi dikoordinasi oleh Kementerian ESDM. Adapun pelaporan Emisi gas Rumah Kaca dan Capaian Penurunan Emisi GRK melalui implementasi aksi mitigasi dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian ESDM (selaku koordinator sektor energi), Bappenas, dan kemudian ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Pelaporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional pada tahun (+) 2, akan dipublikasikan oleh Kementerian LHK di website Ditjen Pengendalian Perubahan Iklim. Adapun perbandingan capaian nasional/internasional terhadap

capaian penurunan emisi GRK mengacu pada target Renstra Sekretariat Jenderal 2020 – 2024 belum dapat disajikan karena verifikasi final dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan untuk capaian tahun 2023 akan terbit pada tahun 2024.

Pada Januari 2024, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan telah menerbitkan Pelaporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca (GRK) dan Monitoring, Pelaporan dan Verifikasi (MPV) 2023 nasional yang memuat hasil verifikasi capaian emisi GRK Nasional dari berbagai sektor untuk tahun 2022 salah satunya Laporan dari Kementerian Perhubungan (transportasi). Pada laporan tersebut, tercantum hasil laporan penurunan emisi GRK dari aksi mitigasi yang telah divalidasi dan diverifikasi untuk kategori sektor energi yaitu 3.354.092 ton CO₂, sedangkan untuk khusus aksi Penghijauan Lingkungan di Bandar Udara (Kemenhub) sebesar 586.747 ton CO₂ dimasukkan ke dalam kategori emisi sektor kehutanan dan penggunaan lahan lainnya.



Gambar III.49

Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2024

Analisis Ketidaktercapaian Target

Data aktivitas aksi mitigasi yang diperoleh sampai dengan akhir Desember tahun 2024 sebesar 101,18% dari target 100% merupakan hasil dari aksi mitigasi dari sektor perhubungan Darat, Laut, Udara dan Perkeretaapian. Adapun capaian tersebut merupakan hasil penilaian mandiri, dan masih dalam proses tahapan validasi dan verifikasi oleh KLHK.

Upaya Peningkatan Target di Masa Mendatang

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 dan BAPPENAS;
5. Melakukan diskusi/ penyusunan/ perbaikan *baseline* dan target capaian aksi mitigasi.

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 s.d 2024

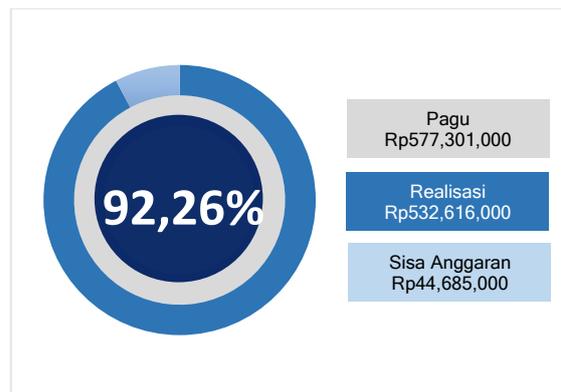
Realisasi kinerja Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi sebesar 5.13 juta ton CO₂ pada tahun 2024 dapat dicapai dengan baik sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, terdapat kenaikan capaian sampai dengan tahun 2024. Berikut adalah grafik perkembangan capaian sejak tahun 2020:

Tabel III.69

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Penurunan Emisi GRK Tahun 2020 – 2024

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	(%)
Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO ₂	2020	3,42	3,26	95,32
		2021	3,72	3,36	90,59
		2022	4,16	3,37	81,01
		2023	4,61	4,67	101,49
Hasil Reviu Renstra Setjen 2020 - 2024					
Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi sebesar 5,13 juta ton CO ₂ pada tahun 2024	%	2023	89,86	91,20	101,49
		2024	100	101,18	101,18

Adapun anggaran terkait Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2024 adalah senilai Rp577.301.000,00, (Lima Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Satu Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp532.616.000,00 (Lima Ratus Tiga Puluh Dua Juta Enam Ratus Enam Belas Ribu Rupiah) atau terserap sebesar 92,26% yang dimanfaatkan untuk kegiatan *Monitoring* dan Penyusunan Capaian Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi. Realisasi kinerja dan anggaran sebagaimana gambar berikut.

**Gambar III.50**

Realisasi Anggaran Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2024

III.4.4 Pencapaian Sasaran Strategis Program Ketujuh

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

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan dan Pengelolaan Tanggung Jawab Keuangan Negara mengamanatkan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) sebagai institusi yang melakukan pemeriksaan terhadap unit

pemerintahan. Hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh BPK disajikan dalam Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) dan kemudian diterbitkan menjadi Ikhtisar Hasil Pemeriksaan Semester (IHPS). Hasil pemeriksaan BPK atas laporan keuangan menghasilkan opini yang menunjukkan kredibilitas instansi pemerintah. Mendapatkan opini BPK dengan predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dapat diartikan bahwa instansi pemerintah telah mengelola keuangan negara dengan baik. Pencapaian opini WTP BPK menjadi salah satu yang diharapkan dalam pelaksanaan Reformasi Birokrasi 2020-2024 Level Meso sebagaimana Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 3 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 25 Tahun 2020 tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi 2020-2024. Salah satu komponen penilaian BPK dalam memberikan predikat WTP adalah penyelesaian rekomendasi Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) BPK yang ditindaklanjuti.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, bahwa tugas pokok dan fungsi pengelolaan data eksternal dalam hal ini adalah pengelolaan tindak lanjut hasil pemeriksaan BPK diamanatkan kepada Inspektorat Jenderal yang merupakan unsur dari Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP) di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga IKP ini merupakan salah satu bentuk dukungan kegiatan Inspektorat Jenderal terhadap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan yaitu opini BPK dengan target WTP.

Realisasi Capaian Kinerja pada IKP Persentase Dukungan pengawasan terhadap Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan tahun 2024 yaitu sebesar 80,72% atau persentase capaian kinerja terhadap target tahunan yaitu sebesar 109,08%, dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

Tabel III.70

Capaian Kinerja Dukungan Pengawasan terhadap Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Realisasi 2024	Capaian Kinerja (%)
Dukungan pengawasan terhadap opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan	%	74	80,72	109,08

Sumber: Itjen, 2024

- a. Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti didapat realisasi 86,44%, dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Persentase Rekomendasi LHP BPK} &= \frac{\Sigma \text{Rekomendasi Sesuai}}{\Sigma \text{Rekomendasi Temuan}} \times 100\% \\ \text{Realisasi Rekomendasi LHP BPK} &= \frac{1.536}{1.777} \times 100\% = 86,44\% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{86,44}{0.5} \times 100\% = 43,22\% \end{aligned}$$

- b. Persentase hasil reviu laporan keuangan didapat realisasi 75% dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Persentase Reviu LK} &= \frac{\text{Persentase Tahunan} + \text{Persentase Semester I}}{2} \\ \text{Persentase Reviu LK} &= \frac{91,67 + 58,33}{2} = 75\% \\ \text{Bobot Persentase Reviu LK} &= 75 \times 50\% = 37,5\% \end{aligned}$$

- c. Dukungan pengawasan terhadap opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan diperoleh dari rata-rata capaian Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti dan persentase hasil reviu laporan keuangan, dengan perhitungan, sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Opini BPK} &= \text{Bobot Persentase Rekomendasi LHP BPK} + \text{Bobot Hasil Reviu LK} \\ \text{Opini BPK} &= 43,22 + 37,5 = 80,72\% \end{aligned}$$

Indikator ini dapat tercapai dikarenakan terdapat peningkatan yang cukup signifikan pada komponen Reviu LK, khususnya pada presentase reviu LK semester I, dimana lebih dari separuh unit Eselon I telah memenuhi standar akuntansi pemerintah dengan SOR tanpa

kalimat penjas. Komponen ini yang mendongkrak capaian indikator karena pada komponen TL Rekomendasi LHP BPK mengalami penurunan dari tahun lalu akibat bertambahnya jumlah rekomendasi yang perlu ditindaklanjuti dari LHP BPK yang terbit pada tahun 2024.

Upaya Pencapaian Target

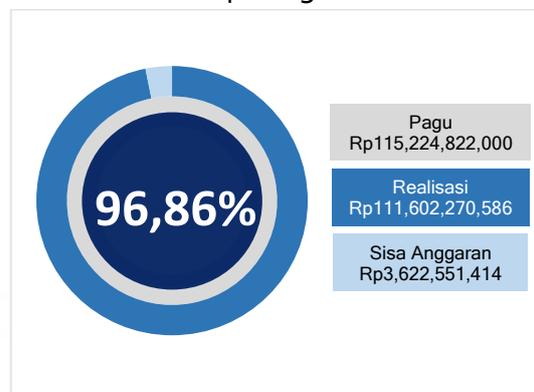
Upaya pencapaian target kinerja Inspektorat Jenderal terhadap Dukungan pengawasan terhadap Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti tahun 2024 melalui kegiatan-kegiatan antara lain:

- Melakukan pemantauan dan pendampingan pelaksanaan tindak lanjut rekomendasi hasil pemeriksaan BPK RI secara rutin;
- Melakukan input tindak lanjut rekomendasi pada aplikasi e-auditi BPK RI secara rutin;
- Melaksanakan kegiatan Reviu PIPK, LK BA. BUN, dan LK tahun 2023 Kementerian Perhubungan;
- Menerbitkan Instruksi Menteri Perhubungan tentang Tindak Lanjut atas Laporan Hasil Pemeriksaan BPK RI pada Kementerian Perhubungan;
- Melaksanakan *entry meeting* pemeriksaan BPK RI secara periodik triwulanan;
- Melaksanakan Reviu Lapran Keuangan Kementerian Perhubungan Semester I.

Rencana Tindak Lanjut

Rencana tindak lanjut untuk indikator ini pada periode berikutnya adalah melakukan evaluasi terhadap meta indikator dan capaian kinerja sebelum dilakukan penyusunan Rencana Strategis periode 2025-2029, agar lebih menggambarkan dukungan Inspektorat Jenderal terhadap Pencapaian Sasaran Rencana Strategis Kementerian Perhubungan.

Untuk menunjang tercapainya target Opini BPK Wajar Tanpa Pengecualian melalui pengawasan pengelolaan keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2024 oleh Inspektorat Jenderal dialokasikan anggaran senilai Rp115.224.822.000,00 yang terealisasi senilai Rp111.602.270.586,00 atau sebesar 96,86%, pada gambar berikut.



Gambar III.51

Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2024

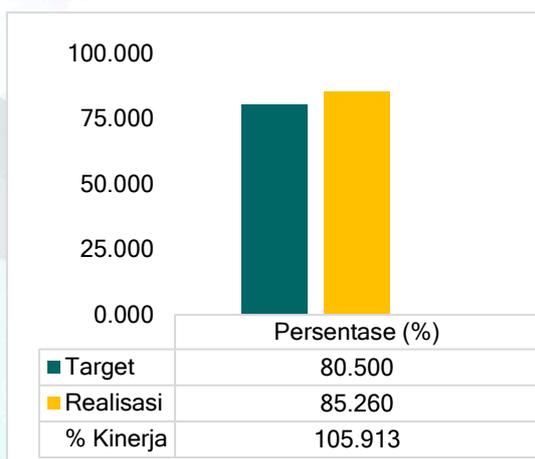
III.4.5 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang kedelapan adalah Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, yang diukur dengan IKSp Indeks RB Kementerian

Perhubungan, yang merupakan kontribusi kinerja dari Sekretariat Jenderal, diperoleh berdasarkan hasil penilaian pelaksanaan Reformasi

Birokrasi yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB setiap tahunnya. Sampai dengan akhir bulan Desember Tahun 2024, Penilaian atas Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 belum dirilis secara Resmi oleh KemenPAN RB di karenakan masih dalam proses penilaian.

Adapun nilai capaian sampai dengan akhir Bulan Desember menggunakan dari Hasil nilai Afirmasi atas Evaluasi RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 sebesar 85,26 atau kategori "A-" (sesuai Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PAN RB Nomor B/646/RB.06/2024 tanggal 03 Oktober 2024 Hal Perubahan Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2023, dapat dijelaskan bahwa nilai Indeks RB Kemenhub Tahun 2023 yaitu, sebagaimana dijelaskan pada grafik berikut:



Gambar III.52

Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2024

Berdasarkan evaluasi yang telah dilaksanakan, Kementerian Perhubungan

telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun 2023 sebagai berikut:

- 1) Kementerian Perhubungan telah mengimplementasikan kebijakan terkait dengan sistem kerja pasca penyederhanaan birokrasi melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2023 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 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kemenhub.

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 s.d 2024

Realisasi kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan tahun 2024 dapat dicapai dengan baik sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Berikut adalah perkembangan capaian sejak tahun 2020:

Tabel III.71

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	(%)
Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Nilai	2020	78	78,39	100,5
		2021	79	79,20	100,25
		2022	79,5	78,40	98,62
		2023	80	85,52	106,90
		2024	80,5	85,26	105,91

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 adalah senilai Rp747.893.000,00 (Tujuh Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan peningkatan koordinasi dan pemenuhan

dokumen dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2024, dengan realisasi senilai Rp747.793.047,00 (Tujuh Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Empat Puluh Tujuh Rupiah) atau sebesar 99,99%, seperti gambar berikut.



Gambar III.53

Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024

III.4.6 Capaian Nasional/ Internasional

Berdasarkan Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PAN RB Nomor

B/646/RB.06/2024 tanggal 03 Oktober 2024 Hal Perubahan Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2023, dapat dijelaskan bahwa nilai Indeks

RB Kemenhub Tahun 2023 yaitu sebesar 85,26 atau kategori "A-". adapun berdasarkan Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan, Kementerian PAN RB nomor B/596/AA.05/2024 tanggal 19 Desember 2024 Hal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2024, Kementerian Perhubungan memperoleh Nilai AKIP Tahun 2024 sebesar 78,85 dengan predikat "BB" atau Sangat Baik. Nilai ini mengalami penurunan sebesar 0,04 poin bila dibanding Nilai AKIP Tahun

2023 yaitu sebesar 78,89. Adapun beberapa catatan dan rekomendasi salah satunya yaitu Dokumen Laporan Kinerja di tingkat Kementerian dan unit kerja belum menyajikan perbandingan capaian indikator kinerja Kementerian/unit kerja dengan rata-rata capaian di tingkat internasional. Maka dari itu terlampir pembahasan capaian internasional maupun capaian nasional dari masing-masing sektor transportasi, sebagai berikut.



III.4.6.1 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2024 Pada Sasaran Strategis Pertama

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional

A. Transportasi Darat

Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional, Ditjen Bina Marga. Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, dan terminal tipe A, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional.

Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2024 dengan membandingkan pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol) yang di jelaskan pada tabel berikut:

Tabel III.72

Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2024

Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2024, Ditjen Hubdat	rasio	0,946	0,957	101,16%
Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2024, Ditjen Bina Marga	%	84,06	84,06	100%

Sumber: Ditjen Hubdat, 2024

Penguatan konektivitas nasional merupakan salah satu strategi yang ditempuh dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional Konektivitas transportasi antar daerah dan antar wilayah dengan berbagai sarana transportasi darat serta terjaminnya sarana-sarana terkait. Hal ini sejalan dengan capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada tahun 2024 yang mencapai 101,16% dan tingkat aksesibilitas jalan nasional tahun 2024, Ditjen Bina Marga yang mencapai 100% merupakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan tingkat aksesibilitas itu tinggi yang dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.



B. Transportasi Perkeretaapian

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 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 konektivitas antar wilayah Tahun 2024 diuraikan pada Tabel berikut:

Tabel III.73

Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,772
2	Perkeretaapian	0,460

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Berdasarkan Tabel di atas, diperoleh bahwa rasio konektivitas transportasi perkeretaapian masih lebih rendah apabila dibandingkan pada level nasional sehingga perlu peningkatan dengan prioritas pengembangan jaringan dan layanan kereta api di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Terkait perbandingan titik yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 68 titik dari jumlah 1.039 titik (6,54%) yang terhubung secara nasional (134 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 603 Pelabuhan serta 302 Bandar Udara).

III.4.6.2 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2024 Pada Sasaran Strategis Kedua

IKSS 2.2 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi

A. Transportasi Darat

1) OTP Angkutan Jalan

Benchmark Internasional untuk *On Time Performance* dapat menggunakan data dari Negara London. Berdasarkan data dari Transport For London, *On Time Performance* bus Kota London pada Tahun 2024 sebesar 96,86% mengalami kenaikan sebesar 0,89% dibandingkan Tahun 2023 sebesar 95,97%. Benchmark International *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024 adalah dengan membandingkan capaian OTP Bus Kota London Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel III.74

Benchmark OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Transportasi Transport For London Tahun 2024

Uraian	OTP Transportasi Perkotaan	OTP Transport For London
Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2024	94,61%	96,86%

Sumber: Ditjen Hubdat, 2024

On Time Performance (OTP) atau ketepatan waktu dalam keberhasilan transportasi. Pencapaian kinerja bus pada kota London yang cukup besar Tahun 2024 tersebut didukung oleh adanya lajur khusus bus yang tidak mengganggu lalu lintas kendaraan lain. Berbeda dengan layanan bus BTS yang belum memiliki lajur khusus bus dan masih bercampur dengan lalu lintas kendaraan lain. Pada transportasi darat seperti bus, keterlambatan secara internasional sebenarnya hanya diperbolehkan lima menit. Tetapi, karena rata-rata bus menggunakan jalur yang sama dengan kendaraan lain atau *mix traffic* maka bus kerap terlambat dan memiliki OTP yang buruk dimata masyarakat.

**Gambar III.55**

Angkutan Bus "Transjakarta" di Indonesia

**Gambar III.54**

Angkutan Bus di London

2) OTP Angkutan SDP

Benchmark Nasional *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2024 adalah dengan membandingkan capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel III.75

Benchmark OTP Transportasi SDP dengan OTP Transportasi Laut Tahun 2024

Uraian	OTP Transportasi Penyeberangan	OTP Transportasi Laut
Target Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,31	84
Realisasi Tahun 2024 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,513	94
Capaian	100,24%	100%

Sumber: Ditjen Hubdat, 2024

On Time Performance (OTP) Transportasi Laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di pelabuhan laut, 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)).

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. Perhitungan *Waiting Time* (WT) diperoleh dari capaian WT pada pelabuhan dibagi standar WT pada pelabuhan dikali 100 persen.

Perhitungan *Approach Time* (AT) diperoleh dari capaian AT pada pelabuhan dibagi standar AT pada pelabuhan dikali 100 persen disajikan dalam satuan persentase (%).

Effective Time Berthing Time (ET:BT) diperoleh dari capaian ET:BT pada pelabuhan dibagi standar pada pelabuhan dikali 100 persen disajikan dalam satuan persentase (%).

On Time Performance (OTP) Transportasi Laut dihitung pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul. Capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2024 didukung oleh Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan di masing-masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut semakin meningkat.

Sementara OTP Transportasi SDP = (Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama/Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama). Capaian OTP Transportasi SDP didukung oleh pelaksanaan *online ticketing* pada lintas Merak–Bakauheni dan Padangbai–Lembar, serta Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal yang telah dilaksanakan oleh personil Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheuni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk.



B. Transportasi Laut

Benchmark internasional untuk *On Time Performance* dengan menggunakan data Jurnal *Review Of Maritime Transport 2024* yang dipublish oleh UNCTAD sebagai berikut:

Tabel III.76

Kinerja Penanganan Kargo dan Kapal Untuk Kapal Pengangkut Kargo Curah Kering Berdasarkan Kedatangan Kapal

Country	Ton per minute (loading)		Ton per minute (discharge)		Average waiting time to load (hours)		Average waiting time to discharge (hours)	
	2023	% change from 2022 to 2023	2023	% change from 2022 to 2023	2023	% change from 2022 to 2023	2023	% change from 2022 to 2023
China	22.5	17.3	28.3	14.6	61.5	-20.8	39.0	-19.1
Australia	48.4	2.6	10.4	6.3	105.7	-9.2	53.1	-8.7
United States	15.1	1.8	9.2	-3.8	91.1	-17.9	41.6	-30.0
Brazil	23.7	-2.9	9.9	1.2	217.9	16.8	98.8	-35.1
Russian Federation	12.8	-2.4	4.4	15.7	45.1	-7.5	28.6	-75.9
Canada	17.2	1.9	7.0	-27.6	107.3	1.7	35.5	-37.5
Argentina	16.3	-27.3	8.1	-6.8	36.0	-5.5	23.8	-0.1
Indonesia	17.7	2.9	11.3	1.0	76.2	-5.5	54.2	22.8
South Africa	16.6	3.0	9.2	8.6	98.9	-24.4	55.1	-31.8
India	17.5	17.0	20.7	10.7	55.2	-19.5	35.3	-30.8
Japan	7.9	0.1	19.3	5.0	37.5	4.9	36.5	-8.8
Viet Nam	8.6	2.7	14.1	10.6	71.6	43.8	27.7	-27.4
United Arab Emirates	21.3	10.0	11.7	14.7	35.5	-1.3	27.4	23.1
Republic of Korea	9.8	-0.1	14.7	2.4	32.4	-9.9	72.9	1.2
New Zealand	9.6	1.4	7.5	1.4	68.8	-1.6	44.4	47.0
Chile	15.4	14.1	10.0	12.1	88.3	5.9	124.3	-2.3
Norway	24.6	-2.0	6.3	-2.3	56.0	-31.1	80.9	28.7
Ukraine	7.7	102.8	1.0	-84.0	10.8	-65.3	1.0	-97.2
Türkiye	7.7	9.0	9.0	0.7	46.1	-21.0	64.5	4.8
Colombia	22.6	0.8	8.7	29.5	40.9	-55.1	31.5	-27.6
Oman	15.5	0.7	33.6	37.4	45.9	-29.8	36.7	-56.4
Romania	6.4	-18.4	7.2	-19.2	95.1	30.1	41.0	-28.1
Peru	31.2	8.4	11.9	20.3	95.2	14.5	41.3	-36.0
Saudi Arabia	9.4	12.8	7.1	27.1	57.3	-8.9	58.3	-14.9
France	10.2	-3.2	8.1	-23.3	46.8	10.4	58.9	-6.4
Malaysia	9.9	-0.5	11.2	-3.1	48.6	-28.8	53.0	-48.8
Mozambique	13.8	-19.5	7.0	13.2	171.8	22.4	154.4	-20.5
Spain	15.3	11.0	10.1	-0.1	61.2	12.2	42.3	-23.8
Taiwan Province of China	9.9	-6.1	15.0	-6.1	27.3	-11.3	65.8	20.2
Germany	9.0	23.3	19.0	29.0	46.5	-32.3	45.9	-19.5
Average	15.8	5.4	11.7	2.8	69.3	-8.1	52.5	-18.0

Sumber: UNCTAD, *Review of Maritime Transport, 2023*

Berdasarkan data Performa Penanganan Kargo dan Kapal untuk muatan curah kering selama Triwulan I Tahun 2024, Indonesia mencatatkan capaian sebagai berikut:

1. Kegiatan muat sebesar 17,7 Ton/menit (meningkat 2,9% dari capaian Tahun 2022), nilai rerata capaian dunia untuk kegiatan muat sebesar 15,8 Ton/menit (meningkat 5,4% dari capaian Tahun 2022);
2. Kegiatan bongkar sebesar 11,3 Ton/menit (meningkat 1% dari capaian Tahun 2022), nilai rerata capaian Dunia untuk kegiatan muat sebesar 11,7 Ton/menit (meningkat 2,8% dari capaian Tahun 2022);
3. Rata rata waktu tunggu untuk muat (*waiting time to load*) selama 76,2 jam (lebih lambat 5,5% dari capaian Tahun 2022), nilai rerata capaian di seluruh dunia selama 69,3 jam (lebih lambat 8,1% dari capaian Tahun 2022);
4. Rata rata waktu tunggu untuk bongkar (*waiting time to discharge*) selama 54,2 jam (lebih cepat 22,8% dari capaian Tahun 2022), nilai rerata capaian di seluruh dunia selama 52,5 jam (lebih lambat 18% dari capaian Tahun 2022).

C. Transportasi Udara

Adapun dengan maskapai negara lain di region Asia Tenggara terkait dengan capaian *On Time Performance* di Tahun 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel III.77

Perbandingan Capaian Internasional *On Time Performance* Tahun 2024

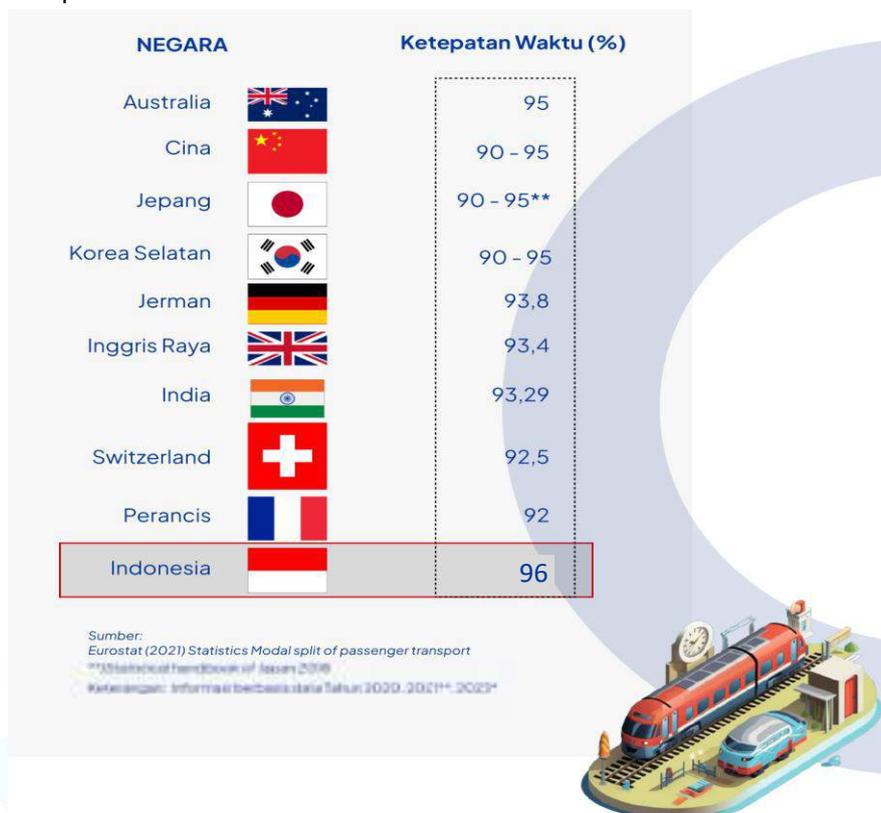
	On-Time Ranking	On-Time Arrival	Tracked Flights	Completion Factor	Total Flights
Singapore Airlines (SQ)	1	74.18%	99.84%	99.92%	10,542
Malaysia Airlines (MH)	2	72.62%	99.23%	99.21%	9,888
Philippine Airlines (PR)	3	72.57%	99.77%	98.92%	9,907
Garuda Indonesia (GA)	4	72.50%	98.46%	98.23%	7,126
Thai VietJet Air (VZ)	5	71.98%	92.08%	100.00%	3,324
Vietnam Airlines (VN)	6	70.56%	84.93%	99.56%	11,976
Cebu Pacific (5J)	7	68.35%	99.75%	99.42%	12,397
Thai Airways International (TG)	8	65.83%	96.69%	99.93%	7,462
Thai AirAsia (FD)	9	65.11%	99.24%	99.99%	11,916
Philippines AirAsia (Z2)	10	63.81%	99.91%	99.88%	3,373

Sumber: *cirium.com*

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa Capaian *On Time Performance* di Indonesia (73,78%) berada di posisi kedua, masih berada di bawah capaian *On Time Performance* Singapore Airlines sebesar 74,18%. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja *On Time Performance* di Indonesia sudah cukup baik, namun masih dapat ditingkatkan kembali.

D. Transportasi Perkeretaapian

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 cukup baik dan setara apabila dibandingkan dengan OTP layanan perkeretaapian di negara-negara Eropa, Jepang, Cina, Korea Selatan, India dan Australia yang mencapai kinerja 90-95%. Data kinerja OTP di beberapa negara disampaikan sebagaimana pada Gambar berikut.



Gambar III.56

Benchmark Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api

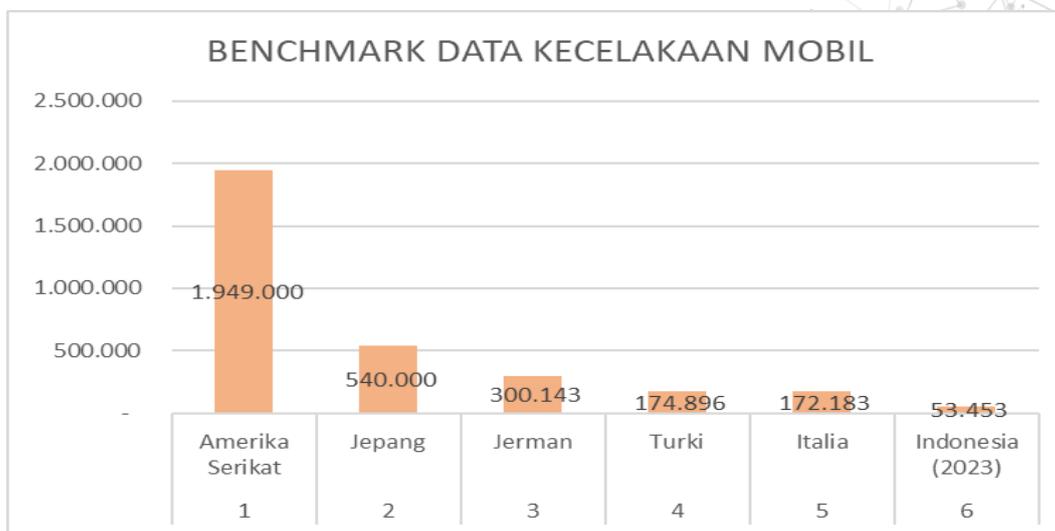
III.4.6.3 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2024 Pada Sasaran Strategis Ketiga

IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

A. Transportasi Darat

Berdasarkan data dari goodstats.id tahun 2024 terdapat 5 negara dengan posisi jumlah kecelakaan mobil terbanyak di dunia. Posisi pertama diduduki oleh Amerika Serikat dengan total 1.949.000 kejadian kecelakaan. Posisi kedua oleh Jepang dengan total 540.000 kejadian kecelakaan. Posisi ketiga oleh Jerman dengan total 300.143 kejadian kecelakaan. Posisi keempat oleh Turki dengan total 174.869 kejadian kecelakaan. Posisi

kelima oleh Italia dengan total 172.183 kejadian kecelakaan. Jika dibandingkan dengan Data Kecelakaan di Indonesia Tahun 2023 terdapat 53.453 kejadian kecelakaan yang melibatkan mobil.



Sumber: <https://goodstats.id/>

Gambar III.57

Diagram Perbandingan Rasio Kejadian Kecelakaan yang melibatkan mobil di Indonesia dan Dunia

Berdasarkan data di atas apabila dibandingkan negara-negara lainnya, Indonesia menempati urutan keenam dengan data jumlah korban kecelakaan mobil yang di tahun 2024 sebanyak 53.453 kejadian kecelakaan.

B. Transportasi Penyeberangan

Benchmark Nasional Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Transportasi SDP Tahun 2024 adalah dengan membandingkan capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel III.78

Benchmark Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran dengan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2024

Uraian	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran
Target Tahun 2024 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	0,033	0,8
Realisasi Tahun 2024 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	0,033	0,9
Capaian	100%	87,50%

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran dihitung pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul. Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut

per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 didukung oleh Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan di Masing-masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut semakin meningkat.

Sementara Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan penyeberangan baik komersil maupun perintis.

C. Transportasi Perkeretaapian

Jumlah kejadian kecelakaan dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain mengacu pada publikasi data Pemerintah Amerika Serikat periode tahun 2024 dan Belgia periode Tahun 2023 dengan kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlok) dan *collision* (*rear-end, side, head on*) (tabrakan). Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan di Belgia dan Amerika Serikat. Demikian juga apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Indonesia masih lebih baik dari Amerika Serikat dan sama dengan Belgia. Uraian data kejadian kecelakaan di negara tersebut disampaikan pada Tabel berikut.

Tabel III.79
Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Rasio Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Amerika Serikat	148.574	930	0,0063
2	Belgia	8.298	6	0,0007
3	Indonesia	6.927	5	0,0007

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

Sumber No.2 : Portal Open Data Infrabel



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 III.58

Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

III.4.7 Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2024

Sepanjang 2024, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Meraih Predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) Selama 11 Kali Berturut-turut;
- 2) Berhasil Mempertahankan Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat;
- 3) Meraih Penghargaan Kolaborasi Aktif Arus Mudik Lebaran dari Polri;
- 4) Meraih Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024;
- 5) Meraih Predikat Baik Pada Evaluasi Penerapan Pengawasan Sistem Merit 2024;
- 6) Menteri Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth* dari PT Pertamina International Shipping;
- 7) Menteri Perhubungan menerima penghargaan Tokoh Inspiratif Transportasi Inklusif Terintegrasi dalam DTKJ Award 2024;
- 8) DPR mengapresiasi Menteri Perhubungan dalam penurunan harga tiket 10% selama periode Nataru 2024/2025 dalam masa 100 hari kepemimpinan Kabinet Merah Putih

Predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) Selama 11 Kali Berturut-turut



Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat



Penghargaan Kolaborasi Aktif Arus Mudik Lebaran dari Polri



Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024



Predikat Baik Pada Evaluasi Penerapan Pengawasan Sistem Merit 2024



Penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth*



Penghargaan Tokoh Inspiratif Transportasi Inklusif Terintegrasi





III.4.8 Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi Tahun 2024 dalam RPJMN 2020-2024

Pembangunan sektor transportasi berkontribusi pada pembangunan infrastruktur secara nasional periode 2020-2024 difokuskan pada tiga kerangka utama, yakni: Infrastruktur Pelayanan Dasar, Infrastruktur Ekonomi, dan Infrastruktur Perkotaan. Sebagai salah satu infrastruktur pelayanan dasar, pembangunan sektor transportasi diprioritaskan untuk memastikan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia dalam rangka mengurangi ketimpangan antarwilayah, pengembangan sistem keselamatan lalu lintas, penyediaan pelayanan transportasi perintis (darat, laut dan udara). Di sisi lain, pembangunan infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi salah

satunya akan difokuskan pada pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Sementara itu pembangunan infrastruktur untuk perkotaan mencakup peningkatan sarana dan prasarana yang akan menunjang kenyamanan hidup di kota seperti pembangunan angkutan umum massal. Melalui kerangka pembangunan infrastruktur tersebut, tujuan pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, yaitu menuju negara yang makmur dan sejahtera diharapkan dapat terwujud.

A. TRANSPORTASI DARAT

Uraian	Jumlah
Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2024	36
Realisasi 2021	4
Realisasi 2022	0
Realisasi 2023	12
Realisasi s.d. 2024	12

Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun

Pembangunan infrastruktur Pelabuhan penyeberangan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan bongkar muat arus barang dan penumpang yang menunjang pembangunan/ pengembangan wilayah belakangnya (*hinterland*). Adapun capaian Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan hingga akhir periode RPJMN 2020-2024 sebesar 33,33% dari target sebanyak 36 lokasi dan terealisasi sebanyak 12 lokasi. Adapun kendala dari ketidaktercapainya target yaitu adanya faktor *readiness criteria* berupa jalan akses dan lahan.

B. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Uraian	Jumlah
Panjang Jalur Kereta Api (km'sp)	
Target 2024	7.451
Realisasi 2021	6.466
Realisasi 2022	6.642
Realisasi 2023	6.880
Realisasi s.d. 2024	6.927

Panjang Jalur Kereta Api

Panjang jalur kereta api (secara kumulatif) merupakan indikator capaian utama pembangunan infrastruktur pada transportasi perkeretaapian. Pemenuhan Panjang jaringan kereta api diharapkan mampu mewujudkan peningkatan kapasitas, aksesibilitas dan keterpaduan dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi nasional, serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Panjang jalur kereta api yang terbangun hingga tahun 2024 adalah 6.927 km'sp dengan capaian sebesar 92,97% dari target sebesar 7.451 km'sp.

Uraian	Jumlah
Kondisi Jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) Kategori 1 dan 2 (%)	
Target 2024	94,0
Realisasi 2021	90,36
Realisasi 2022	91,37
Realisasi 2023	93,85
Realisasi s.d. 2024	94,33

Kondisi Jalur KA sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) Kategori 1 dan 2

Selain itu, capaian kondisi jalur KA sesuai standar TQI Kategori 1 dan 2 pada tahun 2024 adalah sebesar 94,33%. Nilai TQI berdasarkan hasil pengukuran menggunakan kereta ukur yang dikoordinasikan dengan PT. KAI. Hingga periode akhir RPJMN 2020-2024, KPI ini dinilai sudah optimal dengan perolehan capaian sebesar 100,351%. Klasifikasi dan kualifikasi TQI dapat dilihat pada gambar berikut.

C. TRANSPORTASI LAUT

Uraian	Jumlah
Rute Pelayaran yang saling terhubung (%)	
Target 2024	27
Realisasi 2021	25
Realisasi 2022	27
Realisasi 2023	27
Realisasi s.d. 2024	27

Uraian	Jumlah
Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi standar (lokasi)	
Target 2024	7
Realisasi 2021	2
Realisasi 2022	4
Realisasi 2023	6
Realisasi s.d. 2024	7

Uraian	Jumlah
Jumlah rute subsidi tol laut (rute)	
Target 2024	25
Realisasi 2021	32
Realisasi 2022	33
Realisasi 2023	39
Realisasi s.d. 2024	37

Rute Pelayaran yang saling terhubung

Secara bertahap pola trayek angkutan laut peti kemas berubah. Pelayaran nasional mulai memiliki pola angkutan peti kemas yang tetap dan teratur, tidak lagi menyinggahi setiap Pelabuhan secara komuter. Pada awal pelayarannya, kapal akan singgah di Pelabuhan shelter sampai pada Pelabuhan tujuan akhir. Setelah sampai di Pelabuhan tujuan akhir, kapal langsung Kembali ke Pelabuhan awal. Capaian rute pelayaran yang saling terhubung pada tahun 2024 adalah sebesar 27%, meningkat dari tahun 2021 sebesar 25%.

Pelabuhan Utama yang memenuhi standar

Pada sektor transportasi laut, salah satu indikator capaian pembangunan infrastruktur dalam RPJMN adalah jumlah Pelabuhan utama yang memenuhi standar, manfaatnya adalah untuk mengoptimalkan potensi transportasi barang juga sekaligus sebagai penghubung *off the road* dengan area *hinterland*, mengurangi kongesti jalan, dan mengefisienkan *dwelling time*. Sampai dengan tahun 2024, terdapat 7 pelabuhan utama yang telah memenuhi standar.

Jumlah rute subsidi tol laut

Program Tol Laut merupakan fokus utama dalam rangka mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional yang diharapkan dapat menjadi jalur distribusi logistik yang mampu menyeimbangkan perekonomian antar wilayah yang telah berkembang dengan yang belum berkembang melalui penyediaan infrastruktur dan angkutan laut secara tetap dan teratur dengan kapasitas memadai serta terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Berdasarkan data tahun 2021 hingga tahun 2024, jumlah rute subsidi tol laut telah meningkat sebanyak 37 rute atau dengan capaian sebesar 148%.

D. TRANSPORTASI UDARA

Uraian	Jumlah
Jumlah bandara udara baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2024	21
Realisasi 2021	10
Realisasi 2022	10
Realisasi 2023	11
Realisasi s.d. 2024	11

Bandara baru yang dibangun

Kementerian Perhubungan terus membangun bandara-bandara baru terutama di wilayah yang konektivitas dan aksesibilitasnya masih rendah. Pembangunan bandara baru diharapkan dapat memberikan manfaat untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas terutama di wilayah pinggiran, terluar, terpencil dan perbatasan. Sampai dengan akhir periode RPJMN 2020-2024, jumlah bandara baru yang dibangun hanya terealisasi sebanyak 11 lokasi atau sekitar 52,38% dari total target 21 lokasi. Adapun faktor kendala yaitu adanya permasalahan lahan dan keterbatasan fiskal.

Uraian	Jumlah
Jumlah rute jembatan udara (rute)	
Target 2024	43
Realisasi 2021	39
Realisasi 2022	42
Realisasi 2023	41
Realisasi s.d. 2024	45

Rute jembatan udara

Jembatan udara diperlukan untuk mendukung penurunan disparitas harga barang kebutuhan masyarakat, menjangkau daerah terpencil, tertinggal atau belum terlayani oleh moda lain. Sampai dengan tahun 2024 terdapat 45 rute jembatan udara atau capaiannya sebesar 104% dari total target sebesar 43 rute guna mendukung program konektivitas dan jembatan udara.



E. TRANSPORTASI PERKOTAAN

Uraian	Jumlah
Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota)	
Target 2024	6
Realisasi 2021	4
Realisasi 2022	6
Realisasi 2023	6
Realisasi s.d. 2024	6

Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan

Salah satu indikator capaian utama pembangunan infrastruktur sektor transportasi dalam RPJMN adalah meningkatnya layanan angkutan umum massal di kota metropolitan. Sampai dengan tahun 2024, realisasi kota metropolitan dengan sistem angkutan massal perkotaan sudah mencapai target yaitu 6 (enam) kota.

III.4.9 Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2024

Selain penghargaan atas kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 tersebut di atas, berbagai capaian pembangunan bidang sarana dan prasarana transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2024 adalah:

A. TRANSPORTASI DARAT

Pembangunan infrastruktur transportasi darat tahun 2024 terdiri dari infrastruktur konektivitas, infrastruktur pelayanan, dan infrastruktur keselamatan dan keamanan transportasi darat, berikut ini merupakan rekapitulasi capaian pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat tahun 2024.

A. INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS

PEMBANGUNAN PRASARANA ANGKUTAN JALAN

Terminal Tipe A	Target	Realisasi
	3 Lokasi	3 Lokasi

Terminal Tipe A Baru	Target	Realisasi
	0 Lokasi	0 Lokasi

PEMBANGUNAN PRASARANA ANGKUTAN TSDP

Pelabuhan Sungai	Target	Realisasi
	2 Lokasi Baru 4 Lokasi Lanjutan	2 Lokasi Baru 4 Lokasi Lanjutan

Pelabuhan Danau	Target	Realisasi
	2 lokasi Lanjutan	2 Lokasi Lanjutan

Pelabuhan Penyeberangan	Target	Realisasi
	3 Lokasi baru 11 Lokasi Lanjutan	3 Lokasi baru 11 Lokasi Lanjutan

Halte Sungai	Target	Realisasi
	22 Lokasi	21 Lokasi

PELAYANAN ANGKUTAN JALAN

Subsidi Keperintisan Angkutan Jalan	Target	Realisasi
	327 trayek	322 Trayek

Subsidi Perintis Angkutan Barang	Target	Realisasi
	6 Lintas	3 Lintas

Subsidi Angk. Antarmoda KSPN	Target	Realisasi
	33 Trayek	34 Trayek

Buy The Service	Target	Realisasi
	10 Lokasi/Kota	10 Lokasi/Kota

PEMBANGUNAN SARANA ANGKUTAN JALAN

Bus Bantuan	Target	Realisasi
	150 Unit	150 Unit

PEMBANGUNAN SARANA ANGKUTAN TSDP

Kapal Penyeberangan	Target	Realisasi
	0 Unit	0 Unit (Selesai)

PELAYANAN ANGKUTAN TSDP

Subsidi Perintis Penyeberangan	Target	Realisasi
	269 Lintas	174 Lintas

Long Distance Ferry	Target	Realisasi
	2 Lintas	2 Lintas

B. PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT

ANGKUTAN JALAN



ANGKUTAN TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN



C. KESELAMATAN & KEAMANAN



Gambar III.59

Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat Tahun 2024

B. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Hasil pembangunan transportasi perkeretaapian dalam rangka peningkatan konektivitas, pelayanan dan keselamatan. Adapun hasil pembangunan prasarana perkeretaapian tahun 2024 meliputi:

Tabel III.80
Capaian Fisik Sektor Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024

URAIAN	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Pembangunan Jalur KA Termasuk Jalur Ganda dan Reaktivasi (Km/sp)	89,91	94,82	188,56	370,76	281,56	104,22	140,28	176,12	238,60	64,08	1.748,91
Peningkatan dan Rehabilitasi/Perawatan Jalur KA (Kmsp)	333,60	51,00	9,88	243,99	107,70	609,00	468,68	74,25	2,64	59,16	1.959,70
Elektrifikasi Jalur KA (Km)	-	14	-	40,40	16,00	5,80	62,80	6,24	387,30	-	532,54
Pembangunan/Modernisasi Stasiun KA (Unit)	1	-	5	24	17	21	6	14	26	2	116
Pembangunan/Peningkatan Persinyalan & Telekomunikasi (Paket/Unit)	11	1	5	3	12	28	10	21	3	4	96

Sumber: DJKA, 2024

C. TRANSPORTASI LAUT

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut tahun 2024 terdiri dari kegiatan Layanan Angkutan Laut, Infrastruktur Konektivitas, serta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran (Kenavigasian, KPLP, serta Perkapalan dan Kepelautan).



Gambar III.60
Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut Tahun 2024

D. TRANSPORTASI UDARA

Pada Tanggal 21 Maret 2024, Indonesia melakukan penyesuaian Batas FIR Jakarta mengacu pada agreement penyesuaian batas *Flight Information Region* (FIR) Jakarta dan FIR Singapura yang ditandatangani Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura Tanggal 25 Januari 2022. Perlu untuk diketahui bahwa sebelum dilakukan *realignment*, ruang udara yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna berada di dalam area FIR Singapura, setelah dilakukan *realignment* saat ini ruang udara yang berada di atas

Kepulauan Riau dan Natuna telah dikelola oleh FIR Jakarta dan bertambah seluas 249.575 km². Adapun manfaat *realignment* FIR antara lain:

1. Penguatan pengakuan Internasional kepada Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Independensi kegiatan Pesawat Udara Negara (TNI, Polri, dan Bea Cukai);
3. Kerjasama sipil-militer (*Civil Military Cooperation in Air Traffic Management/CMAC*) Indonesia dan Singapura & Penempatan Personel di Singapore *Air Traffic Services Centre* (SATCC);
4. Implementasi *Diplomatic Clearance* (DC), *Security Clearance* (SC) & *Flight Approval* (FA) sesuai ketentuan Indonesia;
5. Peningkatan Potensi Pendapatan Negara (Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan).

Adapun rincian capaian di sektor transportasi udara lainnya sebagai berikut:



Gambar III.61

Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Tahun 2024

E. TRANSPORTASI JABODETABEK

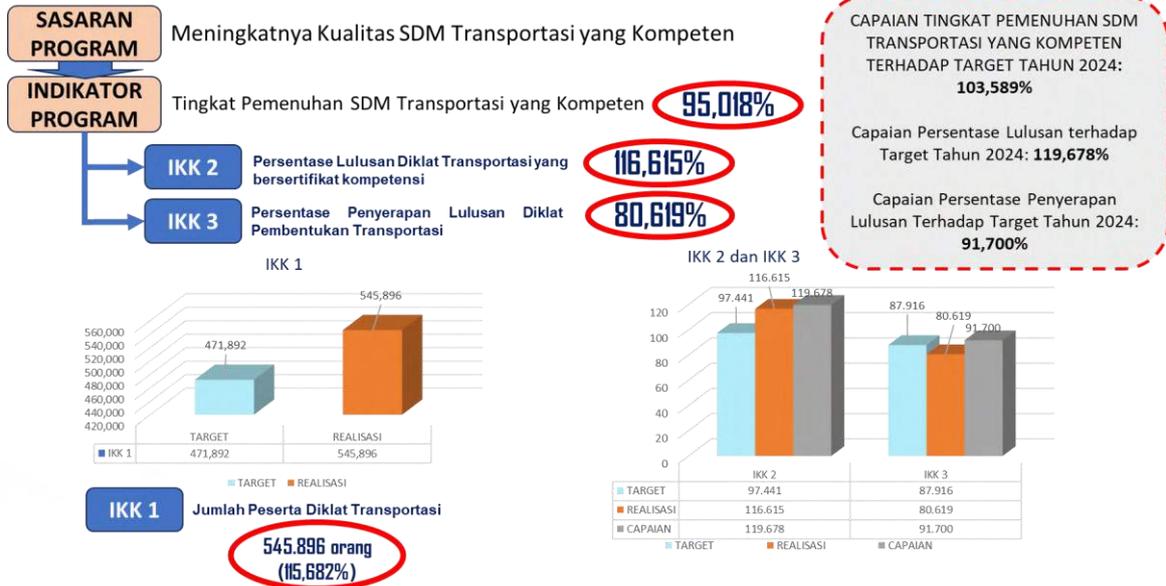
Sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009, pasal 158 “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan”, dan Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, Pemerintah beserta *stakeholder* terkait menyelenggarakan layanan transportasi dengan skema *Buy The Service* (BTS). Adapun rincian pembangunan Transportasi Jabodetabek sebagai berikut:



Gambar III.62
Pembangunan Infrastruktur Transportasi Jabodetabek Tahun 2024

F. SUMBER DAYA MANUSIA TRANSPORTASI

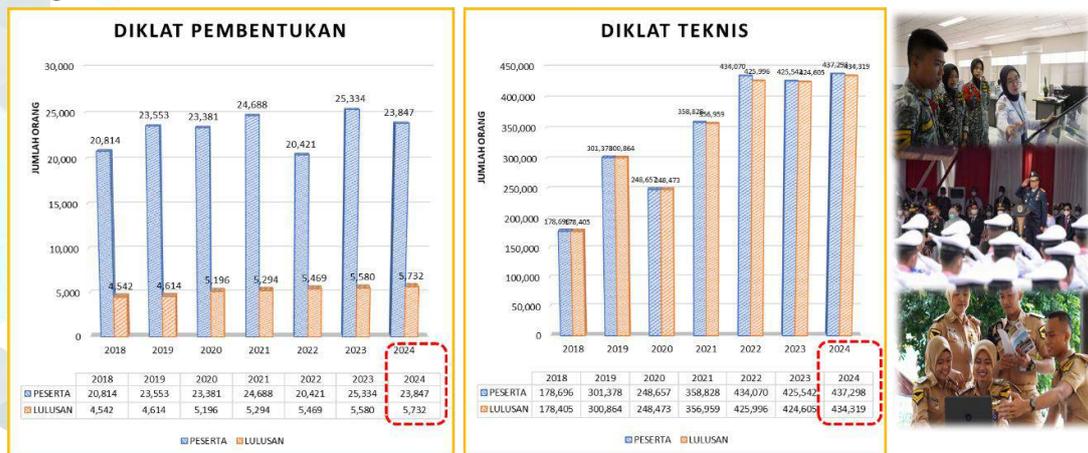
Capaian pembangunan terkait SDM Transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2024 terdiri atas peserta diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi dan diklat pembentukan transportasi. Target Peserta Diklat Transportasi Tahun 2024 sebanyak 471.892 orang dengan realisasi 545.896 orang atau 115,682%. Adapun rincian terkait peserta diklat transportasi adalah sebagai berikut:



Gambar III.63

Capaian Lulusan Peserta Diklat Transportasi Tahun 2024

Peserta Diklat Transportasi Tahun 2024 sebanyak 461.145 orang yang terdiri dari Diklat Pembentukan sebanyak 23.847 orang dan Diklat Teknis sebanyak 437.298 orang. Adapun dari total keseluruhan peserta diklat, hanya 440.051 orang atau sekitar 95,42% peserta lulusan diklat transportasi. Adapun rincian terkait lulusan diklat transportasi adalah sebagai berikut:



Gambar III.64

Capaian Realisasi Lulusan Diklat Vokasi Tahun 2018 s.d. 2024

G. KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Pada periode Angkutan Lebaran Tahun 2024, Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan melakukan survei untuk memproyeksikan potensi pergerakan masyarakat selama periode mudik Lebaran 2024. Hasil survei ini menunjukkan peningkatan signifikan dibandingkan tahun sebelumnya. Hasil survei tersebut diperkirakan sekitar 193,6 juta orang akan melakukan perjalanan mudik pada Lebaran 2024, yang setara dengan 71,7% dari total penduduk Indonesia. Angka ini menunjukkan peningkatan signifikan dibandingkan dengan tahun 2023, di mana jumlah pemudik mencapai 123,8 juta orang atau 45,67% dari total penduduk. Adapun moda transportasi yang paling diminati masyarakat/ pemudik tahun 2024 yaitu kereta api. Survei ini dilakukan oleh BKT Kemenhub bekerja sama dengan Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Komunikasi dan Informatika, serta melibatkan pakar dan akademisi di bidang transportasi. Tujuannya adalah untuk mempersiapkan kebijakan yang tepat dalam penanganan penyelenggaraan angkutan Lebaran 2024. Dengan adanya survei ini, pemerintah berharap dapat mengantisipasi lonjakan arus mudik dan balik, serta memastikan kelancaran dan keselamatan perjalanan bagi masyarakat selama periode Lebaran 2024.:



Gambar III.65

Capaian Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2024

III.5 REALISASI ANGGARAN

Secara umum, penyusunan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2024 telah memedomani ketentuan penyusunan anggaran yang berlaku secara nasional yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 90 Tahun 2010 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017

tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 208/PMK.02/2019 tentang Petunjuk Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (RKA K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA), serta Peraturan Direktur Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan Nomor PER-5/AG/2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/ Lembaga (RKA-K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

Selain itu, penyusunan anggaran juga dilaksanakan dengan mengacu pada kebijakan penyusunan anggaran lingkup Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 245 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 186 Tahun 2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran;
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 194 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 219 Tahun 2020 tentang Tata Cara Administrasi Pelaksanaan Anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan.



III.5.1 Alokasi Anggaran Tahun 2024

Sesuai Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024, dana DIPA yang semula diperoleh Kementerian Perhubungan senilai Rp38.604.826.459.000,00 (Tiga Puluh Delapan Triliun Enam Ratus Empat Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu Rupiah). Dalam pelaksanaan anggaran Tahun 2024 Kementerian Perhubungan beberapa kali mengalami perubahan pagu sehingga dana yang diperoleh Kementerian Perhubungan menjadi Rp45.883.735.130.000,00 (Empat Puluh Lima Triliun Delapan Ratus Delapan Puluh Tiga Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Tiga Puluh Ribu Rupiah). Perubahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Adanya pengesahan Lembaga Manajemen Aset Negara di bawah Ditjen KA dengan total senilai Rp75.755.192.000,00 (Tujuh Puluh Lima Miliar Tujuh Ratus Lima Puluh Lima Juta Seratus Sembilan Puluh Dua Ribu Rupiah);
2. Adanya luncluran anggaran sumber dana SBSN sebesar Rp1.112.463.880.000,00 (Satu Triliun Seratus Dua Belas Miliar Empat Ratus Enam Puluh Tiga Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Ribu Rupiah);
3. Penggunaan saldo awal BLU/PNBP sebesar Rp486.530.720.000,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Enam Miliar Lima Ratus Tiga Puluh Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Ribu Rupiah);
4. Luncluran anggaran sumber dana PHLN sebesar

- Rp1.562.982.647.000,00 (Satu Triliun Lima Ratus Enam Puluh Dua Miliar Sembilan Ratus Delapan Puluh Dua Juta Enam Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah);
5. Adanya penambahan pagu anggaran dengan penggunaan sumber dana PNPB sebesar Rp1.990.915.069.000,00 (Satu Triliun Sembilan Ratus Sembilan Puluh Miliar Sembilan Ratus Lima Belas

- Juta Enam Puluh Sembilan Ribu Rupiah);
6. Adanya penambahan pagu anggaran dengan penggunaan sumber dana PHLN sebesar Rp2.050.261.163.000,00 (Dua Triliun Lima Puluh Miliar Dua Ratus Enam Puluh Satu Juta Seratus Enam Puluh Tiga Ribu Rupiah).



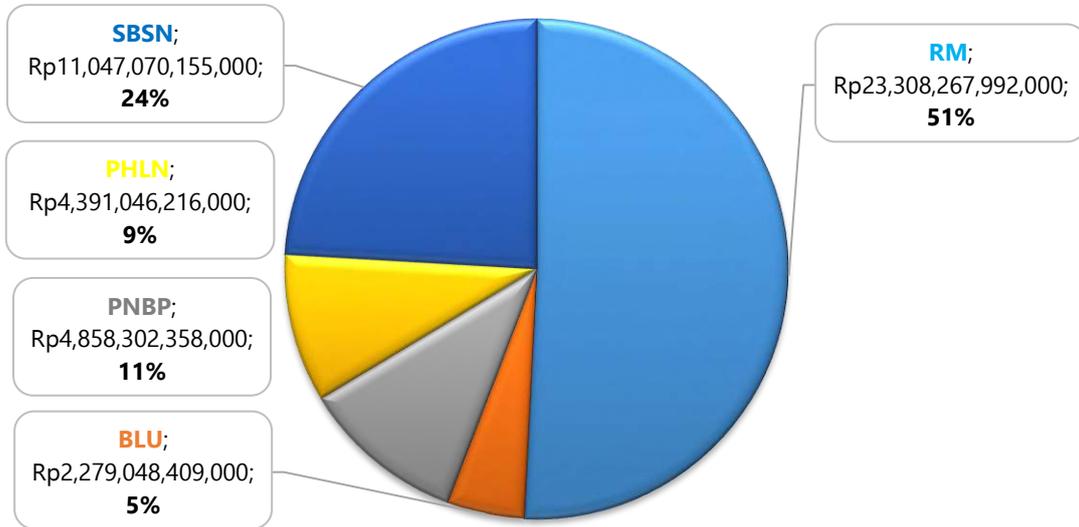
Tabel III.81
Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024

(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	PAGU AWAL	LUNCURAN SBSN	LUNCURAN PHLN	SALDO AWAL/ AMBANG BATAS BLU	PENAMBAHAN PNBP	PENAMBAHAN PHLN	PENAMBAHAN LMAN	PAGU AKHIR
1	SETJEN	649.493.173.000							662.596.418.000
2	ITJEN	112.424.822.000							115.224.822.000
3	DITJEN HUBDAT	6.664.310.350.000	21.547.334.000	4.964.383.000		61.332.985.000			6.750.298.621.000
4	DITJEN HUBLA	9.550.026.444.000	47.724.400.000	1.558.018.264.000		1.473.452.381.000	2.017.261.163.000		14.638.480.234.000
5	DITJEN HUBUD	7.709.626.373.000	85.921.203.000		6.942.697.000	443.690.787.000			8.241.936.664.000
6	DITJEN KA	9.683.327.472.000	952.741.940.000		3.166.313.000	5.220.150.000	33.000.000.000	75.755.192.000	10.752.311.067.000
7	BKT	196.457.340.000							196.457.340.000
8	BPSDMP	3.708.986.474.000	4.529.003.000		476.421.710.000	7.218.766.000			4.196.255.953.000
9	BPTJ	330.174.011.000							330.174.011.000
JUMLAH		Rp38.604.826.459.000	Rp1.112.463.880.000	Rp1.562.982.647.000	Rp486.530.720.000	Rp1.990.915.069.000	Rp2.050.261.163.000	Rp75.755.192.000	Rp45.883.735.130.000

Sumber: Biro Keuangan, 2024

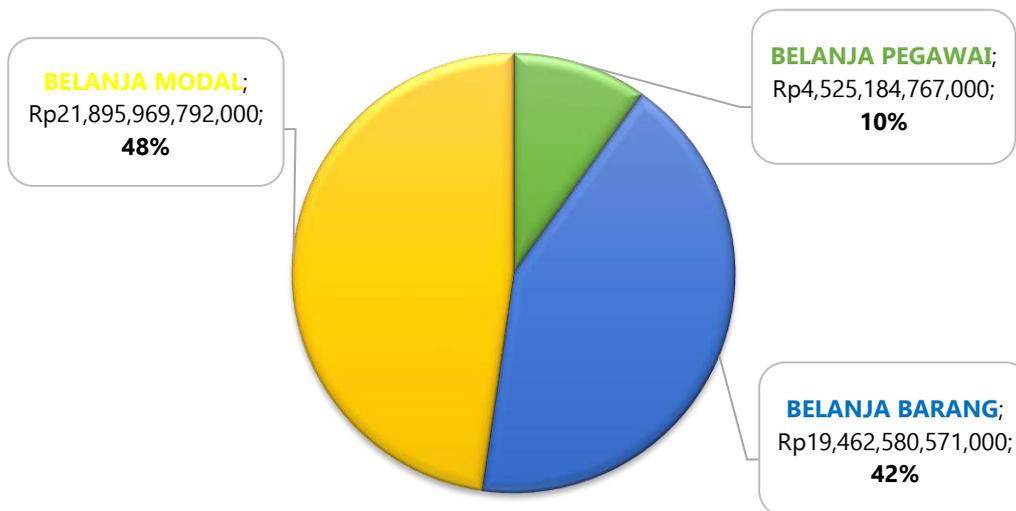
Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar **51%** bersumber dari Rupiah Murni (RM), **24%** bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), **9%** bersumber dari Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN), **11%** bersumber dari Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), dan **5%** bersumber dari Badan layanan Umum (BLU), sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.66

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

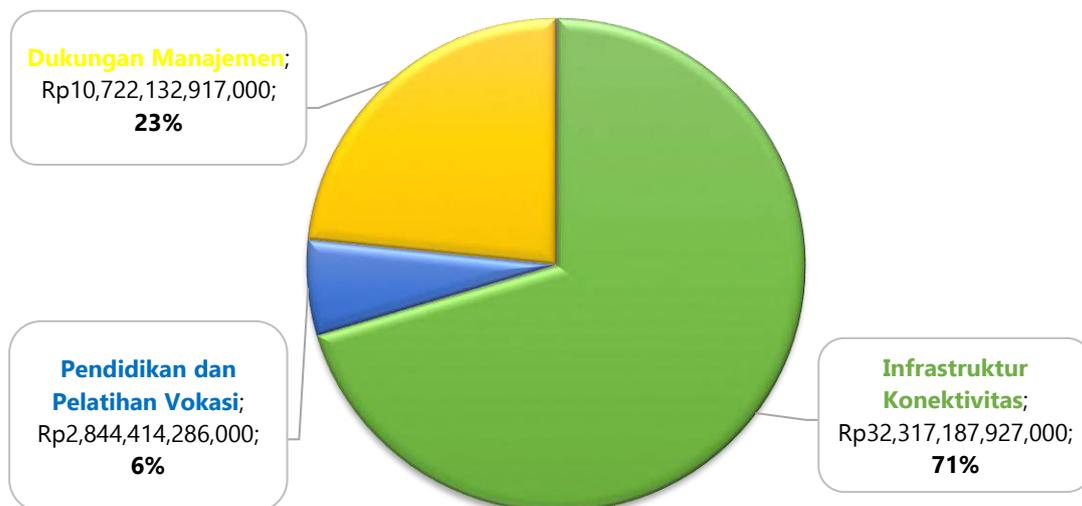
Bila diklasifikasikan berdasarkan jenis belanja total pagu akhir Kementerian Perhubungan Tahun 2024 terdiri dari **Belanja Pegawai** senilai Rp4.525.184.767.000,00 (Empat Triliun Lima Ratus Dua Puluh Lima Miliar Seratus Delapan Puluh Empat Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Tujuh Ribu Rupiah), **Belanja Barang** senilai Rp19.462.580.571.000,00 (Sembilan Belas Triliun Empat Ratus Enam Puluh Dua Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Satu Ribu Rupiah) dan **Belanja Modal** senilai Rp21.895.969.792.000,00 (Dua Puluh Satu Triliun Delapan Ratus Sembilan Puluh Lima Miliar Sembilan Ratus Enam Puluh Sembilan Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Dua Ribu Rupiah) sebagaimana Gambar III.67.



Gambar III.67

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja

Mengacu pada RSPP, anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 terdistribusi pada Program Infrastruktur Konektivitas sebesar **71%**, Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi sebesar **6%**, dan Program Dukungan Manajemen sebesar **23%**, yakni:



Gambar III.68

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Program RSP

Rincian penganggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSP Tahun 2024 adalah sebagaimana tabel dibawah ini.

Tabel III.82
Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	RM	BLU	PNBP	PHLN	SBSN	TOTAL
1	Sekretariat Jenderal	662.596.418.000			-		662.596.418.000
2	Inspektorat Jenderal	115.224.822.000			-		115.224.822.000
3	Ditjen Perhubungan Darat	5.697.601.764.000	18.911.320.000	601.805.597.000	64.963.772.000	367.016.168.000	6.750.298.621.000
4	Ditjen Perhubungan Laut	5.870.128.668.000	44.945.273.000	3.427.456.885.000	4.289.182.444.000	1.006.766.964.000	14.638.480.234.000
5	Ditjen Perhubungan Udara	4.745.321.433.000	472.371.522.000	802.995.536.000	-	2.221.248.173.000	8.241.936.664.000
6	Ditjen Perkeretaapian	3.367.962.479.000	77.225.560.000	5.220.150.000	36.900.000.000	7.265.002.878.000	10.752.311.067.000
7	Badan Kebijakan Transportasi	196.457.340.000			-		196.457.340.000
8	BPSDM Perhubungan	2.322.801.057.000	1.665.594.734.000	20.824.190.000	-	187.035.972.000	4.196.255.953.000
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	330.174.011.000			-		330.174.011.000
JUMLAH		Rp23.308.267.992.000	23.308.267.992.000	2.279.048.409.000	4.858.302.358.000	4.391.046.216.000	11.047.070.155.000

Sumber: Biro Keuangan, 2024

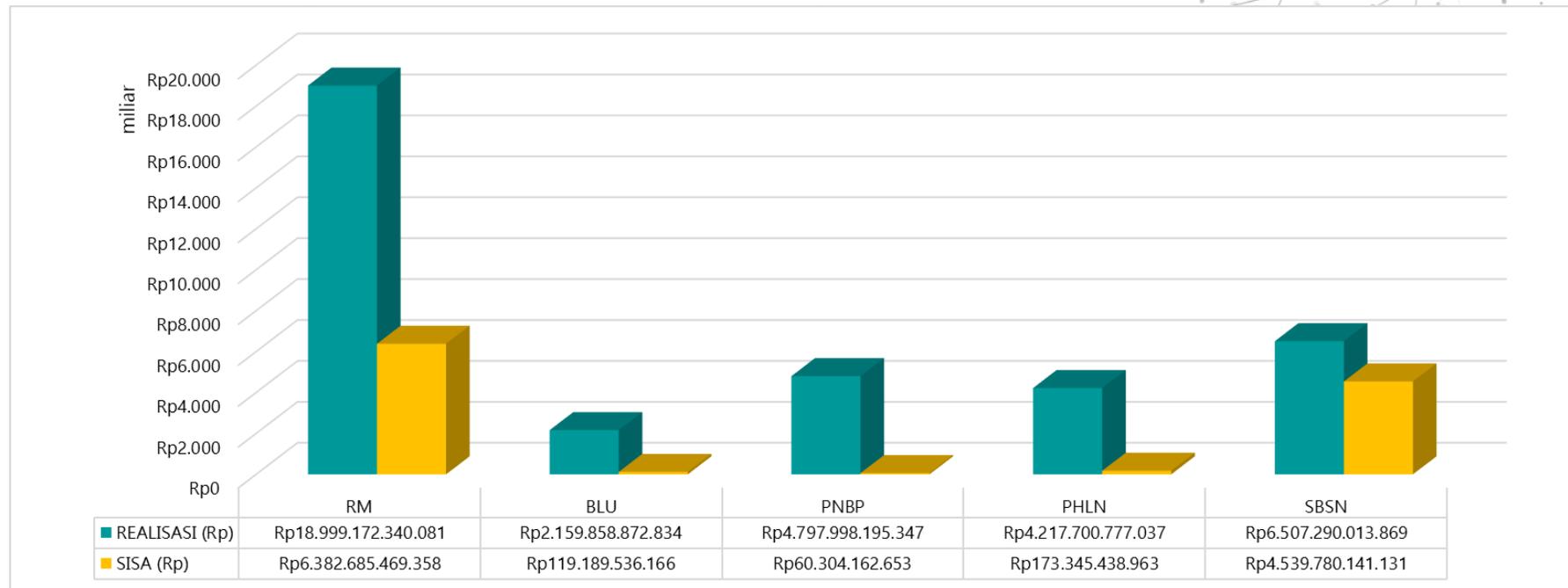
Tabel III.83
Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja

(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	TOTAL
1	Sekretariat Jenderal	153.147.106.000	450.495.032.000	58.954.280.000	662.596.418.000
2	Inspektorat Jenderal	50.227.251.000	61.075.818.000	3.921.753.000	115.224.822.000
3	Ditjen Perhubungan Darat	665.206.211.000	3.797.185.479.000	2.287.906.931.000	6.750.298.621.000
4	Ditjen Perhubungan Laut	1.963.838.533.000	5.528.150.745.000	7.146.490.956.000	14.638.480.234.000
5	Ditjen Perhubungan Udara	1.065.947.653.000	3.297.259.507.000	3.878.729.504.000	8.241.936.664.000
6	Ditjen Perkeretaapian	189.147.790.000	2.880.697.829.000	7.682.465.448.000	10.752.311.067.000
7	Badan Kebijakan Transportasi	41.936.254.000	147.709.606.000	6.811.480.000	196.457.340.000
8	BPSDM Perhubungan	358.576.891.000	3.071.443.402.000	766.235.660.000	4.196.255.953.000
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	37.157.078.000	228.563.153.000	64.453.780.000	330.174.011.000
JUMLAH		4.525.184.767.000	19.462.580.571.000	21.895.969.792.000	45.883.735.130.000

Sumber: Biro Keuangan, 2024

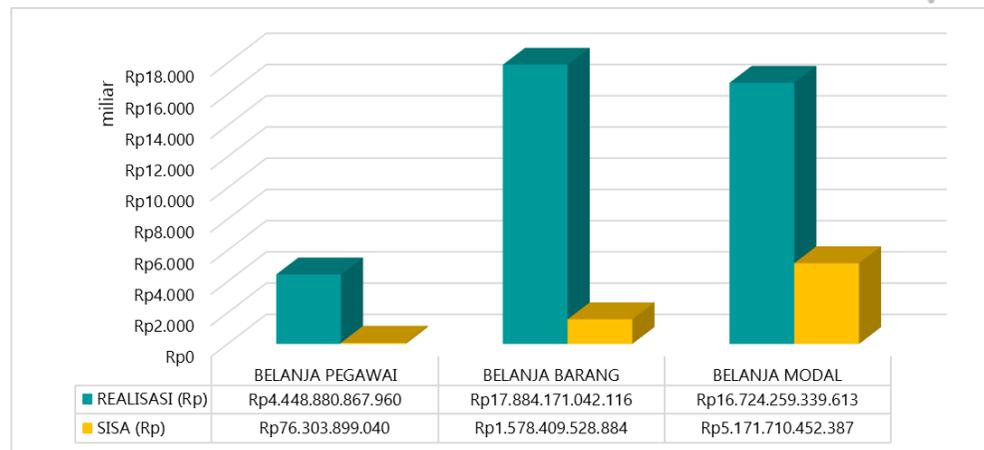
Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 tersebut telah terealisasi senilai Rp39.057.311.249.689,00 (Tiga Puluh Sembilan Triliun Lima Puluh Tujuh Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Dua Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah), sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp6.826.423.880.311,00 (Enam Triliun Delapan Ratus Dua Puluh Enam Miliar Empat Ratus Dua Puluh Tiga Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Ribu Tiga Ratus Sebelas Rupiah) atau sebesar 14,88%.



Gambar III.69

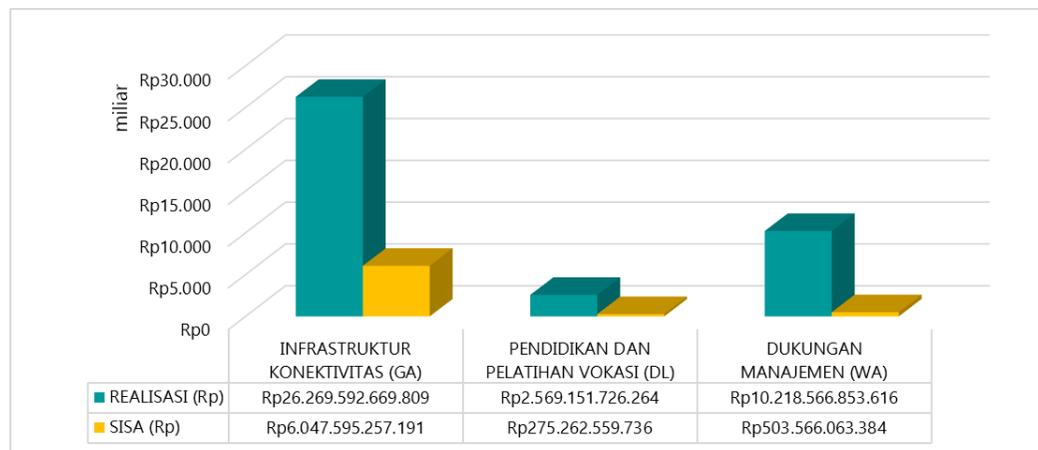
Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

Sumber: Biro Keuangan, 2024



Gambar III.70

Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja



Gambar III.71

Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Program RSPP

Sumber: Biro Keuangan, 2024

Rincian realisasi anggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana dan jenis belanja Tahun 2024 adalah sebagaimana dibawah ini:

Tabel III.84

Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	Rp662.596.418.000	Rp484.490.358.383	73,12%	Rp178.106.059.617	26,88%
	RM	Rp662.596.418.000	Rp484.490.358.383	73,12%	Rp178.106.059.617	26,88%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
2	Inspektorat Jenderal	Rp115.224.822.000	Rp61.414.059.610	53,30%	Rp53.810.762.390	46,70%
	RM	Rp115.224.822.000	Rp61.414.059.610	53,30%	Rp53.810.762.390	46,70%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
3	Ditjen Perhubungan Darat	Rp6.750.298.621.000	Rp5.677.627.878.392	93,19%	Rp1.072.670.742.608	6,81%
	RM	Rp5.697.601.764.000	Rp4.653.014.868.633	81,67%	Rp1.044.586.895.367	18,33%
	PHLN	Rp64.963.772.000	Rp58.770.889.703	90,47%	Rp6.192.882.297	9,53%
	PNBP	Rp601.805.597.000	Rp594.080.773.826	98,72%	Rp7.724.823.174	1,28%
	BLU	Rp18.911.320.000	Rp18.706.251.410	98,92%	Rp205.068.590	1,08%
	SBSN	Rp367.016.168.000	Rp353.055.094.820	96,20%	Rp13.961.073.180	3,80%
4	Ditjen Perhubungan Laut	Rp14.638.480.234.000	Rp12.098.718.553.991	90,07%	Rp2.539.761.680.009	9,93%
	RM	Rp5.870.128.668.000	Rp3.581.834.366.791	61,02%	Rp2.288.294.301.209	38,98%
	PHLN	Rp4.289.182.444.000	Rp4.122.924.056.648	96,12%	Rp166.258.387.352	3,88%

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	PNBP	Rp3.427.456.885.000	Rp3.385.188.621.326	98,77%	Rp42.268.263.674	1,23%
	BLU	Rp44.945.273.000	Rp44.337.401.252	98,65%	Rp607.871.748	1,35%
	SBSN	Rp1.006.766.964.000	Rp964.434.107.974	95,80%	Rp42.332.856.026	4,20%
5	Ditjen Perhubungan Udara	Rp8.241.936.664.000	Rp6.659.252.226.273	86,80%	Rp1.582.684.437.727	13,20%
	RM	Rp4.745.321.433.000	Rp3.390.403.085.176	71,45%	Rp1.354.918.347.824	28,55%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	Rp802.995.536.000	Rp794.150.537.382	98,90%	Rp8.844.998.618	1,10%
	BLU	Rp472.371.522.000	Rp392.707.587.639	83,14%	Rp79.663.934.361	16,86%
	SBSN	Rp2.221.248.173.000	Rp2.081.991.016.076	93,73%	Rp139.257.156.924	6,27%
6	Ditjen Perkeretaapian	Rp10.752.311.067.000	Rp5.667.498.021.524	77,53%	Rp5.084.813.045.476	22,47%
	RM	Rp3.367.962.479.000	Rp2.636.313.337.340	78,28%	Rp731.649.141.660	21,72%
	PHLN	Rp36.900.000.000	Rp36.005.830.686	97,58%	Rp894.169.314	2,42%
	PNBP	Rp5.220.150.000	Rp4.372.035.968	83,75%	Rp848.114.032	16,25%
	BLU	Rp77.225.560.000	Rp67.811.183.093	87,81%	Rp9.414.376.907	12,19%
	SBSN	Rp7.265.002.878.000	Rp2.922.995.634.437	40,23%	Rp4.342.007.243.563	59,77%
7	Badan Kebijakan Transportasi	Rp196.457.340.000	Rp146.554.375.932	74,60%	Rp49.902.964.068	25,40%
	RM	Rp196.457.340.000	Rp146.554.375.932	74,60%	Rp49.902.964.068	25,40%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
8	BPSDM Perhubungan	Rp4.196.255.953.000	Rp3.532.783.297.561	91,73%	Rp663.472.655.439	8,27%
	RM	Rp2.322.801.057.000	Rp1.691.466.460.714	72,82%	Rp631.334.596.286	27,18%
	PHLN	-	-	-	-	-

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	PNBP	Rp20.824.190.000	Rp20.206.226.845	97,03%	Rp617.963.155	2,97%
	BLU	Rp1.665.594.734.000	Rp1.636.296.449.440	98,24%	Rp29.298.284.560	1,76%
	SBSN	Rp187.035.972.000	Rp184.814.160.562	98,81%	Rp2.221.811.438	1,19%
9	BPTJ	Rp330.174.011.000	Rp280.091.610.063	84,83%	Rp50.082.400.937	15,17%
	RM	Rp330.174.011.000	Rp280.091.610.063	84,83%	Rp50.082.400.937	15,17%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-

Sumber: Biro Keuangan, 2024

Tabel III.85
Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja

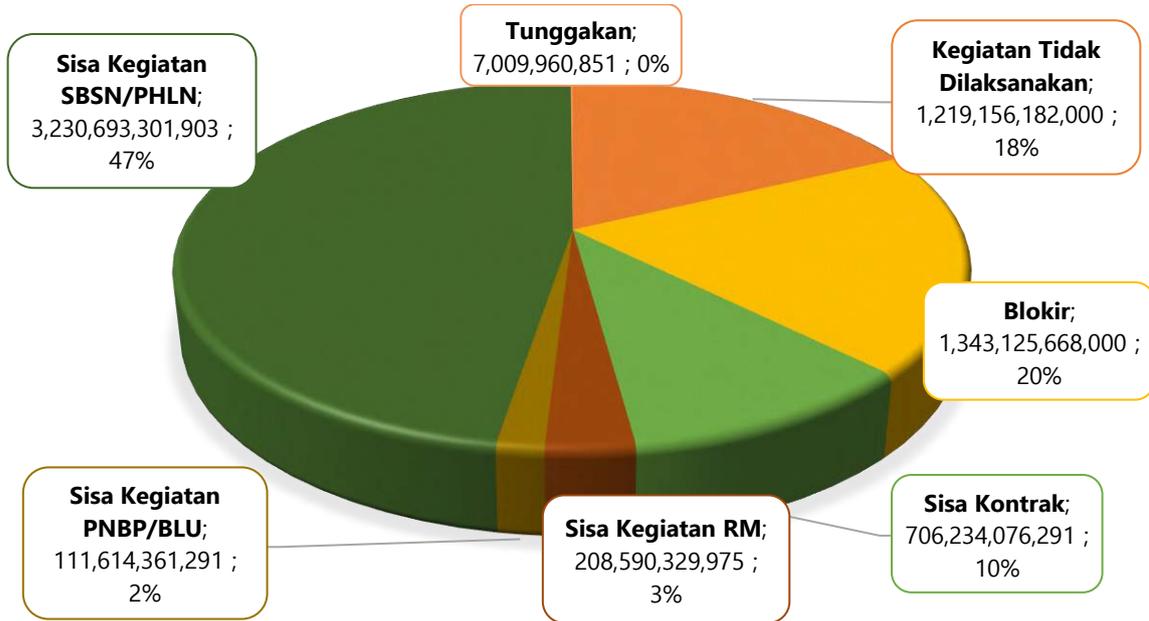
No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	Rp662.596.418.000	Rp636.991.280.673	97,41%	Rp25.605.137.327	2,59%
	Belanja Pegawai	Rp153.147.106.000	Rp152.500.922.290	99,58%	Rp646.183.710	0,42%
	Belanja Barang	Rp450.495.032.000	Rp426.755.929.074	94,73%	Rp23.739.102.926	5,27%
	Belanja Modal	Rp58.954.280.000	Rp57.734.429.309	97,93%	Rp1.219.850.691	2,07%
2	Inspektorat Jenderal	Rp115.224.822.000	Rp111.602.270.586	97,68%	Rp3.622.551.414	2,32%
	Belanja Pegawai	Rp50.227.251.000	Rp50.188.210.976	99,92%	Rp39.040.024	0,08%
	Belanja Barang	Rp61.075.818.000	Rp57.534.690.263	94,20%	Rp3.541.127.737	5,80%
	Belanja Modal	Rp3.921.753.000	Rp3.879.369.347	98,92%	Rp42.383.653	1,08%
3	Ditjen Perhubungan Darat	Rp6.750.298.621.000	Rp6.339.348.518.250	95,35%	Rp410.950.102.750	4,65%
	Belanja Pegawai	Rp665.206.211.000	Rp661.720.639.858	99,48%	Rp3.485.571.142	0,52%
	Belanja Barang	Rp3.797.185.479.000	Rp3.545.374.992.202	93,37%	Rp251.810.486.798	6,63%
	Belanja Modal	Rp2.287.906.931.000	Rp2.132.252.886.190	93,20%	Rp155.654.044.810	6,80%

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
4	Ditjen Perhubungan Laut	Rp14.638.480.234.000	Rp14.014.994.590.573	96,06%	Rp623.485.643.427	3,94%
	Belanja Pegawai	Rp1.963.838.533.000	Rp1.916.276.036.582	97,58%	Rp47.562.496.418	2,42%
	Belanja Barang	Rp5.528.150.745.000	Rp5.199.324.293.150	94,05%	Rp328.826.451.850	5,95%
	Belanja Modal	Rp7.146.490.956.000	Rp6.899.394.260.841	96,54%	Rp247.096.695.159	3,46%
5	Ditjen Perhubungan Udara	Rp8.241.936.664.000	Rp7.709.945.623.447	94,69%	Rp531.991.040.553	5,31%
	Belanja Pegawai	Rp1.065.947.653.000	Rp1.050.693.397.174	98,57%	Rp15.254.255.826	1,43%
	Belanja Barang	Rp3.297.259.507.000	Rp3.039.344.827.390	92,18%	Rp257.914.679.610	7,82%
	Belanja Modal	Rp3.878.729.504.000	Rp3.619.907.398.883	93,33%	Rp258.822.105.117	6,67%
6	Ditjen Perkeretaapian	Rp10.752.311.067.000	Rp5.853.727.114.371	74,73%	Rp4.898.583.952.629	25,27%
	Belanja Pegawai	Rp189.147.790.000	Rp186.229.092.847	98,46%	Rp2.918.697.153	1,54%
	Belanja Barang	Rp2.880.697.829.000	Rp2.394.793.524.082	83,13%	Rp485.904.304.918	16,87%
	Belanja Modal	Rp7.682.465.448.000	Rp3.272.704.497.442	42,60%	Rp4.409.760.950.558	57,40%
7	BKT	Rp196.457.340.000	Rp188.043.279.980	97,83%	Rp8.414.060.020	2,17%
	Belanja Pegawai	Rp41.936.254.000	Rp41.488.904.048	98,93%	Rp447.349.952	1,07%
	Belanja Barang	Rp147.709.606.000	Rp139.746.630.921	94,61%	Rp7.962.975.079	5,39%
	Belanja Modal	Rp6.811.480.000	Rp6.807.745.011	99,95%	Rp3.734.989	0,05%
8	BPSDM Perhubungan	Rp4.196.255.953.000	Rp3.885.416.083.938	93,13%	Rp310.839.869.062	6,87%
	Belanja Pegawai	Rp358.576.891.000	Rp352.632.786.377	98,34%	Rp5.944.104.623	1,66%
	Belanja Barang	Rp3.071.443.402.000	Rp2.858.814.332.905	93,08%	Rp212.629.069.095	6,92%
	Belanja Modal	Rp766.235.660.000	Rp673.968.964.656	87,96%	Rp92.266.695.344	12,04%
9	BPTJ	Rp330.174.011.000	Rp317.242.487.871	95,57%	Rp12.931.523.129	4,43%
	Belanja Pegawai	Rp37.157.078.000	Rp37.150.877.808	99,98%	Rp6.200.192	0,02%
	Belanja Barang	Rp228.563.153.000	Rp222.481.822.129	97,34%	Rp6.081.330.871	2,66%
	Belanja Modal	Rp64.453.780.000	Rp57.609.787.934	89,38%	Rp6.843.992.066	10,62%

Sumber: Biro Keuangan, 2024

III.5.2 Analisis Dana Yang Tidak Terserap

Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 senilai Rp45.883.735.130.000,00 (Empat Puluh Lima Triliun Delapan Ratus Delapan Puluh Tiga Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Tiga Puluh Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi senilai Rp39.057.311.249.689,00 (Tiga Puluh Sembilan Triliun Lima Puluh Tujuh Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Dua Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah) atau sebesar 85,12%, sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp6.826.423.880.311,00 (Enam Triliun Delapan Ratus Dua Puluh Enam Miliar Empat Ratus Dua Puluh Tiga Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Ribu Tiga Ratus Sebelas Rupiah) atau sebesar 14,88%, yakni sebagai berikut:



Gambar III.72

Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Rincian sisa anggaran tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2024 adalah sebagaimana Tabel III.86 berikut:

Tabel III.86

Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2024 per Belanja dan Sumber Dana

Efisiensi Penyerapan Anggaran Tahun 2024	JENIS BELANJA			JUMLAH	%
	PEGAWAI	BARANG	MODAL		
PAGU	4.525.184.767.000	19.462.580.571.000	21.895.969.792.000	45.883.735.130.000	100,00%
REALISASI	4.448.880.867.960	17.884.171.042.116	16.724.259.339.613	39.057.311.249.689	85,12%
EFISIENSI	SISA KONTRAK	-	336.997.526.879	369.236.549.412	5,54%
	SISA KEGIATAN RM	76.303.899.040	121.041.866.998	11.244.563.937	
	SISA KEGIATAN PNB/BLU	-	85.966.330.156	25.648.031.135	
	BLOKIR	-	965.453.178.000	377.672.490.000	
				1.343.125.668.000	

Efisiensi Penyerapan Anggaran Tahun 2024		JENIS BELANJA			JUMLAH	%
		PEGAWAI	BARANG	MODAL		
	SISA KEGIATAN PHLN	-	-	172.340.878.551	172.340.878.551	
NON EFISIENSI	KEGIATAN TIDAK DILAKSANAKAN	-	61.940.666.000	1.157.215.516.000	1.219.156.182.000	9,34%
	SISA KEGIATAN SBSN (KEGIATAN BELUM SELESAI)	-	-	3.058.352.423.352	3.058.352.423.352	
	TUNGGAKAN	-	7.009.960.851	-	7.009.960.851	
JUMLAH ANGGARAN TIDAK TERSERAP		76.303.899.040	1.578.409.528.884	5.171.710.452.387	6.826.423.880.311	14,88%
%		1,69%	8,11%	23,62%	14,88%	

Sumber: Biro Keuangan, 2024

Rincian dana tidak terserap untuk tiap unit Eselon I adalah sebagai berikut:

1. Sekretariat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Sekretariat Jenderal adalah senilai Rp636.991.280.673,00 (Enam Ratus Tiga Puluh Enam Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Satu Juta Dua Ratus Delapan Puluh Ribu Enam Ratus Tujuh Puluh Tiga Rupiah) dari pagu senilai Rp662.596.418.000,00 (Enam Ratus Enam Puluh Dua Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Empat Ratus Delapan Belas Ribu Rupiah) atau sebesar 96,14% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp25.605.137.327,00 (Dua Puluh Lima Miliar Enam Ratus Lima Juta Seratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Tiga Ratus Dua Puluh Tujuh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

a. Sisa belanja pegawai senilai Rp646.183.710,00 (Enam Ratus Empat Puluh Enam Juta Seratus Delapan Puluh Tiga Ribu Tujuh Ratus Sepuluh Rupiah);

- b. Sisa belanja barang senilai Rp23.739.102.926,00 (Dua Puluh Tiga Miliar Tujuh Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Seratus Dua Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Enam Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp1.219.850.691,00 (Satu Miliar Dua Ratus Sembilan Belas Juta Delapan Ratus Lima Puluh Ribu Enam Ratus Sembilan Puluh Satu Rupiah).

2. Inspektorat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Inspektorat Jenderal adalah senilai Rp111.602.270.586,00 (Seratus Sebelas Miliar Enam Ratus Dua Juta Dua Ratus Tujuh Puluh Ribu Lima Ratus Delapan Puluh Enam Rupiah) dari pagu senilai Rp115.224.822.000,00 (Seratus Lima Belas Miliar Dua Ratus Dua Puluh Empat Juta Delapan Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah) atau sebesar 96,86% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp3.622.551.414,00 (Tiga Miliar Enam Ratus Dua Puluh Dua Juta Lima Ratus Lima Puluh Satu Ribu Empat

Ratus Empat Belas Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp39.040.024,00 (Tiga Puluh Sembilan Juta Empat Puluh Ribu Dua Puluh Empat Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp3.541.127.737,00 (Tiga Miliar Lima Ratus Empat Puluh Satu Juta Seratus Dua Puluh Tujuh Ribu Tujuh Ratus Tiga Puluh Tujuh Rupiah);
- c. Sisa modal senilai Rp42.383.653,00 (Empat Puluh Dua Juta Tiga Ratus Delapan Puluh Tiga Ribu Enam Ratus Lima Puluh Tiga Rupiah).

3. Ditjen Perhubungan Darat

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat adalah senilai Rp6.339.348.518.250,00 (Enam Triliun Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Delapan Juta Lima Ratus Delapan Belas Ribu Dua Ratus Lima Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp6.750.298.621.000,00 (Enam Triliun Tujuh Ratus Lima Puluh Miliar Dua Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Enam Ratus Dua Puluh Satu Ribu Rupiah) atau sebesar 93,91% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp410.950.102.750,00 (Empat Ratus Sepuluh Miliar Sembilan Ratus Lima Puluh Juta Seratus Dua Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp3.485.571.142,00 (Tiga Miliar Empat Ratus Delapan Puluh Lima Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Satu Ribu Seratus Empat Puluh Dua Rupiah);

- b. Sisa belanja barang senilai Rp251.810.486.798,00 (Dua Ratus Lima Puluh Satu Miliar Delapan Ratus Sepuluh Juta Empat Ratus Delapan Puluh Enam Ribu Tujuh Ratus Sembilan Puluh Delapan Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp155.654.044.810,00 (Seratus Lima Puluh Lima Miliar Enam Ratus Lima Puluh Empat Juta Empat Puluh Empat Ribu Delapan Ratus Sepuluh Rupiah).

4. Ditjen Perhubungan Laut

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut adalah senilai Rp14.014.994.590.573,00 (Empat Belas Triliun Empat Belas Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Empat Juta Lima Ratus Sembilan Puluh Empat Ribu Lima Ratus Tujuh Puluh Tiga Rupiah) dari pagu senilai Rp14.638.480.234.000,00 (Empat Belas Triliun Enam Ratus Tiga Puluh Delapan Miliar Empat Ratus Delapan Puluh Juta Dua Ratus Tiga Puluh Empat Ribu Rupiah) atau sebesar 95,74% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp623.485.643.427,00 (Enam Ratus Dua Puluh Tiga Miliar Empat Ratus Delapan Puluh Lima Juta Enam Ratus Empat Puluh Tiga Ribu Empat Ratus Dua Puluh Tujuh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp47.562.496.418,00 (Empat Puluh Tujuh Miliar Lima Ratus Enam Puluh Dua Juta Empat Ratus Sembilan Puluh Enam Ribu Empat Ratus Delapan Belas Rupiah);

- b. Sisa belanja barang senilai Rp328.826.451.850,00 (Tiga Ratus Dua Puluh Delapan Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Enam Juta Empat Ratus Lima Puluh Satu Ribu Delapan Ratus Lima Puluh Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp523.569.606,00 (Lima Ratus Dua Puluh Tiga Juta Lima Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Enam Rupiah).

5. Ditjen Perhubungan Udara

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara adalah senilai Rp7.709.945.623.447,00 (Tujuh Triliun Tujuh Ratus Sembilan Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Lima Juta Enam Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Empat Ratus Empat Puluh Tujuh Rupiah) dari pagu senilai Rp8.241.936.664.000,00 (Delapan Triliun Dua Ratus Empat Puluh Satu Miliar Sembilan Ratus Tiga Puluh Enam Juta Enam Ratus Enam Puluh Empat Ribu Rupiah) atau sebesar 93,55% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp531.991.040.553,00 (Lima Ratus Tiga Puluh Satu Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Satu Juta Empat Puluh Ribu Lima Ratus Lima Puluh Tiga Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp15.254.255.826,00 (Lima Belas Miliar Dua Ratus Lima Puluh Empat Juta Dua Ratus Lima Puluh Lima Ribu Delapan Ratus Dua Puluh Enam Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp257.914.679.610,00 (Dua Ratus Lima Puluh Tujuh Miliar Sembilan

Ratus Empat Belas Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Sepuluh Rupiah);

- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp258.822.105.117,00 (Dua Ratus Lima Puluh Delapan Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Dua Juta Seratus Lima Ribu Seratus Tujuh Belas Rupiah).

6. Ditjen Perkeretaapian

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Ditjen Perkeretaapian adalah senilai Rp5.853.727.114.371,00 (Lima Triliun Delapan Ratus Lima Puluh Tiga Miliar Tujuh Ratus Dua Puluh Tujuh Juta Seratus Empat Belas Ribu Tiga Ratus Tujuh Puluh Satu Rupiah) dari pagu senilai Rp10.752.311.067.000,00 (Sepuluh Triliun Tujuh Ratus Lima Puluh Dua Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Enam Puluh Tujuh Ribu Rupiah) atau sebesar 54,44% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp4.898.583.952.629,00 (Empat Triliun Delapan Ratus Sembilan Puluh Delapan Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Dua Ribu Enam Ratus Dua Puluh Sembilan Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp2.918.697.153,00 (Dua Miliar Sembilan Ratus Delapan Belas Juta Enam Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Seratus Lima Puluh Tiga Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp485.904.304.918,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Sembilan Ratus Empat Juta Tiga Ratus Empat

- Ribu Sembilan Ratus Delapan Belas Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp4.409.760.950.558,00 (Empat Triliun Empat Ratus Sembilan Miliar Tujuh Ratus Enam Puluh Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Ribu Lima Ratus Lima Puluh Delapan Rupiah).

7. Badan Kebijakan Transportasi

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi adalah senilai Rp188.043.279.980,00 (Seratus Delapan Puluh Delapan Miliar Empat Puluh Tiga Juta Dua Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Sembilan Ratus Delapan Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp196.457.340.000,00 (Seratus Sembilan Puluh Enam Miliar Empat Ratus Lima Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) atau sebesar 95,72% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp8.414.060.020,00 (Delapan Miliar Empat Ratus Empat Belas Juta Enam Puluh Ribu Dua Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp447.349.952,00 (Empat Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Sembilan Ratus Lima Puluh Dua Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp7.962.975.079,00 (Tujuh Miliar Sembilan Ratus Enam Puluh Dua Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Tujuh Puluh Sembilan Rupiah);

- c. Sisa belanja modal senilai Rp3.734.989,00 (Tiga Juta Tujuh Ratus Tiga Puluh Empat Ribu Sembilan Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah).

8. Badan Pengembangan SDM Perhubungan

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan BPSDM Perhubungan adalah senilai Rp3.885.416.083.938,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Empat Ratus Enam Belas Juta Delapan Puluh Tiga Ribu Sembilan Ratus Tiga Puluh Delapan Rupiah) dari pagu senilai Rp4.196.255.953.000,00 (Empat Triliun Seratus Sembilan Puluh Enam Miliar Dua Ratus Lima Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau sebesar 92,59% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp310.839.869.062,00 (Tiga Ratus Sepuluh Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Enam Puluh Dua Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp5.944.104.623,00 (Lima Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Empat Juta Seratus Empat Ribu Enam Ratus Dua Puluh Tiga Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp212.629.069.095,00 (Dua Ratus Dua Belas Miliar Enam Ratus Dua Puluh Sembilan Juta Enam Puluh Sembilan Ribu Sembilan Puluh Lima Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp92.266.695.344,00 (Sembilan Puluh Dua Miliar Dua Ratus Enam Puluh Enam Juta Enam Ratus

Sembilan Puluh Lima Ribu Tiga Ratus Empat Puluh Empat Rupiah).

9. Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek

Realisasi anggaran Tahun 2024 di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek adalah senilai Rp317.242.487.871,00 (Tiga Ratus Tujuh Belas Miliar Dua Ratus Empat Puluh Dua Juta Empat Ratus Delapan Puluh Tujuh Ribu Delapan Ratus Tujuh Puluh Satu Rupiah) dari pagu senilai Rp330.174.011.000,00 (Tiga Ratus Tiga Puluh Miliar Seratus Tujuh Puluh Empat Juta Sebelas Ribu Rupiah) atau sebesar 96,08% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp12.931.523.129,00 (Dua Belas Miliar Sembilan Ratus Tiga Puluh Satu Juta Lima Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Seratus Dua Puluh Sembilan Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp6.200.192,00 (Enam Juta Dua Ratus Ribu Seratus Sembilan Puluh Dua Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp6.081.330.871,00 (Enam Miliar Delapan Puluh Satu Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Ribu Delapan Ratus Tujuh Puluh Satu Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp6.843.992.066,00 (Enam Miliar

Delapan Ratus Empat Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Dua Ribu Enam Puluh Enam Rupiah).

Adapun justifikasi terkait realisasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang baru terserap sebesar 85,12%, diantaranya:

- 1) Adanya *Automatic Adjustment* dan blokir Penghematan perjadi yang menjadi pembagi pagu penyerapan;
- 2) Terdapat kegiatan yang masih membutuhkan kajian kembali karena adanya permasalahan teknis di lapangan;
- 3) Terdapat Pekerjaan sumber dana SBSN yang tidak dapat diselesaikan sampai akhir tahun 2024 sehingga membutuhkan persetujuan perpanjangan waktu penyelesaian pekerjaan;
- 4) Terdapat sisa anggaran sumber dana SBSN yang tidak dapat dilakukan optimalisasi karena tidak mendapat persetujuan Kemenkeu;
- 5) Terdapat sisa pagu kontrak pekerjaan sumber dana RM yang tidak dapat dioptimalisasi;
- 6) Terdapat pengajuan penurunan Pagu sumber dana BLU yang tidak disetujui oleh Kemenkeu.





PERESMIAN STASIUN KERETA CEPAT KARAWANG

Menhub Dudy bersama Menko AHY pada Selasa, 24 Desember 2024 meresmikan Stasiun Kereta Cepat Karawang di Karawang, Jawa Barat. Pada tahap pertama pengoperasian, Stasiun Karawang akan melayani 20 perjalanan Whoosh per hari, dari total 48 perjalanan kereta cepat Jakarta - Bandung. Lalu pada tahap kedua yang direncanakan mulai awal Februari 2025, perjalanan Whoosh akan ditambah menjadi 62 kereta per hari, dengan 31 perjalanan berhenti di stasiun Karawang.



BAB - IV



BANDARA BANGGAI LAUT

Sulawesi Tengah



BAB - IV PENUTUP



IV.1 KESIMPULAN

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Tahun 2024 dinilai sangat baik yaitu sebesar 78,85 dengan predikat “BB” atau Sangat Baik berdasarkan surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan, Kementerian PAN RB nomor B/596/AA.05/2024 tanggal 19 Desember 2024 Hal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2024. Meskipun nilai ini mengalami penurunan sebesar 0,04 poin bila dibanding Nilai AKIP Tahun 2023 yaitu sebesar 78,89. Adapun beberapa catatan dan rekomendasi salah satunya yaitu Dokumen Laporan Kinerja di tingkat Kementerian dan unit kerja belum menyajikan perbandingan capaian indikator kinerja Kementerian/unit kerja dengan rata-rata capaian di tingkat internasional, analisis efisiensi, serta analisis ketidaktercapaian target. Pencapaian SS dan IKSS Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dapat diuraikan sebagai berikut:

1. SS 1 Terwujudnya Konektivitas Nasional, dengan IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional, dengan capaian kinerja 100,677%;
2. SS 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi dengan,
 - a. IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan

Publik Sektor Transportasi, dengan capaian kinerja 107,058%;

- b. IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi, dengan capaian kinerja 100,629%;
3. SS 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi dengan IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan, dengan capaian kinerja 88,530%.

Meskipun beberapa SS Kementerian Perhubungan telah tercapai, namun bila dilihat komponen pembentuknya masih ada target kinerja sektor transportasi yang kurang optimal, yakni Rasio Konektivitas Transportasi Udara, OTP Angkutan Jalan, dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran.

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 85,12% atau senilai Rp39.057.311.249.689,00 (Tiga Puluh Sembilan Trilyun Lima Puluh Tujuh Milyar Tiga Ratus Sebelas Juta Dua Ratus Lima Puluh Ribu Rupiah), dari total pagu senilai Rp45.883.735.130.000,00 (Empat Puluh Lima Trilyun Delapan Ratus Delapan Puluh Tiga Milyar Tujuh Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Tiga Puluh Ribu Rupiah).

Tabel IV.1
Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target Tahun 2024		Realisasi	Capaian Tahun 2024			
				Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi)		Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi)	Capaian Sasaran Strategis	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,763	0,772	0,777	101,834%	100,677%	100,677%
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500	88,500	94,746	107,058%	107,058%	103,843%
		IKSS 2.2	On Time Performance Layanan Transportasi	%	82,080	74,834	75,304	91,744%	100,629%	
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	23,710	17,262	19,242	118,844%	88,530%	88,530%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Tabel IV.2
Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Program	Pagu Anggaran	Realisasi		Sisa	
		Jumlah (Rp)	%	Jumlah (Rp)	%
Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL)	2.844.414.286.000	2.569.151.726.264	90,32%	275.262.559.736	9,68%
Program Infrastruktur Konektivitas (GA)	32.317.187.927.000	26.269.592.669.809	81,29%	6.047.595.257.191	18,71%
Program Dukungan Manajemen (WA)	10.722.132.917.000	10.218.566.853.616	95,30%	503.566.063.384	4,70%
Jumlah	45.883.735.130.000	39.057.311.249.689	85,12%	6.826.423.880.311	14,88%

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Sepanjang 2024, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Meraih Predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) Selama 11 Kali Berturut-turut;
- 2) Berhasil Mempertahankan Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat;
- 3) Meraih Penghargaan Kolaborasi Aktif Arus Mudik Lebaran dari Polri;
- 4) Meraih Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024;

- 5) Meraih Predikat Baik Pada Evaluasi Penerapan Pengawasan Sistem Merit 2024;
- 6) Menteri Perhubungan menerima penghargaan *The Most Supportive Leadership in Indonesia's Maritime Growth* dari PT Pertamina International Shipping;
- 7) Menteri Perhubungan menerima penghargaan Tokoh Inspiratif Transportasi Inklusif Terintegrasi dalam DTKJ Award 2024;
- 8) DPR Mengapresiasi Kementerian Perhubungan dalam menurunkan harga tiket pesawat sebesar 10% selama periode Nataru 2024/2025.



IV.2 SARAN TINDAK LANJUT

Dalam mengatasi setiap permasalahan yang terjadi pada Tahun 2024, Kementerian Perhubungan secara dinamis telah melakukan perbaikan dengan mengedepankan kerjasama yang baik antar seluruh unit kerja dan terus melakukan identifikasi langkah-langkah perbaikan yang akan dilakukan ke depan. Pemetaan risiko setiap unit kerja di Kementerian Perhubungan perlu dilakukan sebagai suatu langkah awal untuk memperbaiki kondisi internal. Hasil pemetaan tersebut dapat dijadikan panduan bagi Kementerian Perhubungan untuk meminimalisir risiko yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

1. Melaksanakan langkah-langkah strategis dalam pelaksanaan anggaran, diantaranya:
 - a. Melakukan evaluasi untuk melakukan lelang tidak mengikat;
 - b. Melakukan percepatan pada kegiatan-kegiatan yang dapat segera dilaksanakan;
 - c. Melakukan optimalisasi penyerapan anggaran melalui revisi anggaran untuk pemanfaatan sisa kontrak dan kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan;
 - d. Melakukan evaluasi untuk mengidentifikasi anggaran sisa kegiatan yang dapat

- dimanfaatkan untuk kegiatan lain yang lebih prioritas;
 - e. Memperbaiki perencanaan dan eksekusi kegiatan secara relevan dan terjadwal, serta tidak menumpuk pencairan pada akhir tahun;
 - f. Melakukan perpanjangan terhadap kegiatan kontrak tahun jamak yang mengalami kendala dalam pelaksanaan di lapangan ataupun kendala dalam ketersediaan anggaran;
 - g. Berkoordinasi dengan Instansi terkait terhadap permasalahan lahan maupun hal lain terkait pihak eksternal;
 - h. Memonitor rencana penarikan dana sesuai jadwal/termin;
 - i. Melakukan percepatan penarikan anggaran agar realisasi anggaran dapat terserap maksimal pada akhir tahun berjalan.
2. Terkait pencapaian target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan, perlu mempertahankan kinerja yang telah mencapai target, dan juga penetapan target mengacu pada realisasi pada tahun sebelumnya. Selain itu juga diperlukan langkah-langkah sebagai berikut:
- a. Pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Udara yang belum mencapai target, dapat diupayakan pada masa mendatang yaitu menerapkan *multi-airlines system*, sinkronisasi antara bandara-

- bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis, meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah, serta menyusun program penyelenggaraan angkutan udara perintis dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah yang sulit aksesibilitas;
- b. Pada indikator OTP Angkutan Jalan yang belum mencapai target dapat diupayakan pada masa mendatang seperti adanya *push strategy* dari Pemda terhadap layanan angkot eksisting menjadi *feeder*, perlu dilakukan rerouting, dan perlu adanya konsolidasi terkait halte yang tidak bisa digunakan karena resistensi beberapa kelompok masyarakat;
- c. Pada indikator Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran yang belum mencapai target, adapun upaya yang telah dilakukan Kementerian Perhubungan salah satunya adalah penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem, evaluasi monitoring dalam penerbitan SPB, serta peningkatan pelayanan kapal penumpang tradisional dan sosialisasi

- keselamatan pelayaran kepada beberapa UPT.
3. Melakukan penyesuaian target kinerja berdasarkan realisasi pada periode sebelumnya, agar target kinerja dinilai menantang dan memenuhi kriteria SMART sesuai rekomendasi Kementerian PANRB;
 4. Meningkatkan komitmen Pimpinan unit-unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam penerapan manajemen berbasis kinerja khususnya dalam hal perencanaan kinerja, maupun monitoring dan evaluasi capaian kinerja;
 5. Secara berkesinambungan terus diupayakan penciptaan inovasi guna mendukung perbaikan kinerja di masa mendatang, termasuk optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam pelaksanaan kinerja;
 6. Melaksanakan *monitoring* dan evaluasi perjanjian kinerja melalui aplikasi kinerja secara berkesinambungan guna meningkatkan kualitas pengukuran kinerja, termasuk melakukan penyempurnaan sistem perangkat *monitoring* yang relevan;
 7. Dalam rangka peningkatan nilai SAKIP khususnya pada komponen Perencanaan Kinerja, perlu dilakukan reviu dokumen Renstra Kementerian secara berkala setiap 2 (dua) tahun dalam periode renstra kedepannya;

8. Mengingat beban APBN yang cukup berat, diperlukan skema pendanaan melalui KPBU dalam pembiayaan infrastruktur transportasi guna meningkatkan nilai rasio konektivitas.

Seluruh upaya perbaikan yang dilakukan secara berkesinambungan, diharapkan mampu menjadi penggerak utama dalam pencapaian target kinerja Tahun 2024. Sebagai bentuk pertanggungjawaban dan komitmen akan akuntabilitas kinerja pelaksanaan tugas dan fungsi, Kementerian Perhubungan menyusun Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024. Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 ini diharapkan dapat memberikan informasi yang komprehensif dan transparan atas capaian kinerja dan strategi organisasi dalam mencapai tujuan organisasi. Laporan ini juga diharapkan menjadi bahan evaluasi dalam meningkatkan capaian kinerja Kementerian Keuangan sehingga berdampak positif dalam mendukung terwujudnya visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong.

Tahun 2024 merupakan tahun terakhir pelaksanaan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Memasuki tahap penting dalam siklus perencanaan, saat ini tengah disusun naskah teknokratik Renstra Kemenhub 2025–2029 sebagai landasan awal dalam memulai periode

perencanaan kinerja yang baru. Dokumen ini akan menjadi dasar dalam merumuskan arah kebijakan, program prioritas, dan sasaran strategis yang sejalan dengan visi pembangunan nasional. Adapun rekomendasi dari tantangan pada Renstra periode sebelumnya terhadap Renstra periode 2025-2029 nantinya, yaitu:

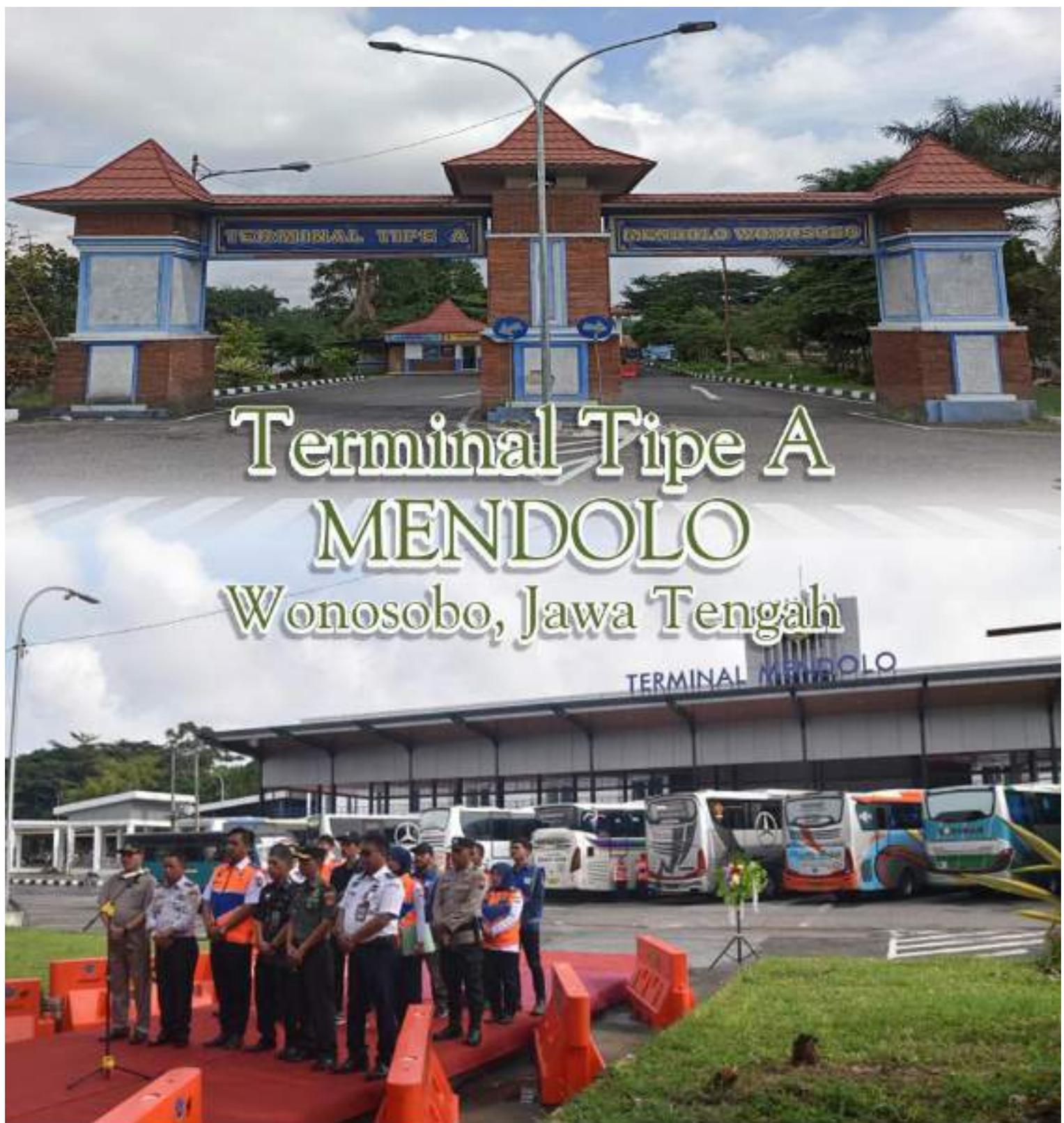
- a) Diperlukan upaya untuk melakukan transformasi struktural dalam penyelenggaraan transportasi nasional yang lebih modern/ berteknologi dengan sistem pengelolaan dan perusahaan yang professional (berkelas dunia) untuk mendukung daya saing dan ketahanan nasional;
- b) Pemerintah diharapkan lebih fokus menjalankan fungsi regulator untuk mengarahkan interaksi antar pemangku kepentingan menuju tujuan pembangunan transportasi nasional;
- c) Diperlukan upaya untuk melakukan Revisi terhadap UU moda-moda transportasi untuk mengantisipasi perkembangan teknologi dan perubahan ekosistem penyelenggaraan sektor transportasi ke depan, serta menjamin ketersediaan pendanaan bagi penyediaan transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan dasar;
- d) Perlu penguatan kelembagaan dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan dan

pengelolaan pendanaan alternatif (non-APBN) di sektor transportasi.





LAMPIRAN





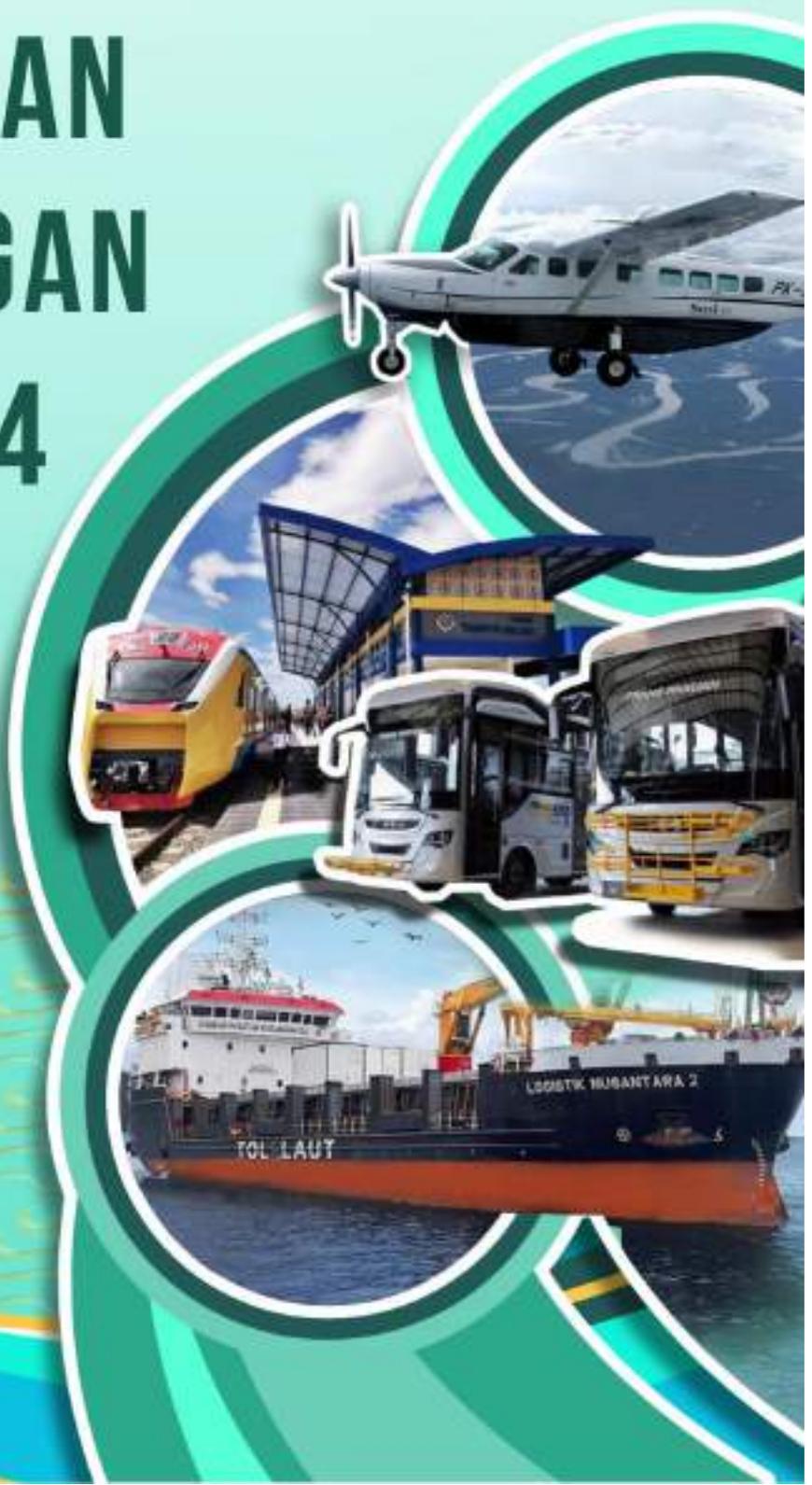
LAMPIRAN

LAPORAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2024

Jl. Merdeka Barat No. 8,
Jakarta Pusat



@Kemenhub151



Lampiran LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2024

dapat diunduh melalui tautan berikut :

<https://bit.ly/LampiranLKIPKemenhub2024>



SCAN ME



@Kemenhub151

