



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN IV 2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

@Kemenhub151





KATA PENGANTAR

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

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

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

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

Jakarta, 10 Januari 2025
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal,

Novie Riyanto R.



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	v
RINGKASAN EKSEKUTIF	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan.....	1
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024.....	2
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	6
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2024	6
II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan IV Tahun 2024	80
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2024	92
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2024.....	94
BAB III PENUTUP	96
III.1 Kesimpulan	96
III.2 Saran Tindak Lanjut.....	98



DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024.....	3
Tabel I.2 Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024	4
Tabel II.1 Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Triwulan IV Tahun 2024	7
Tabel II.2 Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Triwulan IV Tahun 2024.....	8
Tabel II.3 Rasio Konektivitas Transportasi Darat Triwulan IV Tahun 2024	10
Tabel II.4 Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2024.....	24
Tabel II.5 Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan IV Tahun 2024	26
Tabel II.6 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan IV Tahun 2024	29
Tabel II.7 Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	32
Tabel II.8 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.....	34
Tabel II.9 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan.....	34
Tabel II.10 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan IV Tahun 2024	35
Tabel II.11 Prosentase Capaian On Time Performance Layanan Transportasi	37
Tabel II.12 OTP Angkutan Jalan Triwulan IV Tahun 2024	38
Tabel II.13 Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan Jalan	39
Tabel II.14 OTP Angkutan SDP Triwulan IV Tahun 2024.....	42
Tabel II.15 Pencapaian On Time Performance (OTP) Angkutan SDP	42
Tabel II.16 OTP Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2024	46
Tabel II.17 OTP Transportasi Udara Triwulan IV Tahun 2024.....	49
Tabel II.18 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	50
Tabel II.19 On Time Performance (OTP) Transportasi Perkeretaapian TW IV Tahun 2024.....	52
Tabel II.20 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Triwulan IV Tahun 2024.....	57
Tabel II.21 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan.....	59
Tabel II.22 Rasio Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.....	64
Tabel II.23 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran.....	68



Tabel II.24 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Triwulan IV Tahun 2024	71
Tabel II.25 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Triwulan IV Tahun 2024	75
Tabel II.26 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional	79
Tabel II.27 Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan Tahun 2024	81
Tabel II.28 Rekomendasi Kebijakan Yang Telah Terkonfirmasi Kemanfaatannya (T-2)	84
Tabel II.29 Capaian Persentase Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi	87
Tabel II.30 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Triwulan IV Tahun 2024	88
Tabel II.31 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan IV Terhadap Pagu Tahun 2024 Per Jenis Belanja.....	95
Tabel II.32 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan IV Terhadap Pagu Tahun 2024 Sesuai RSPP.....	95



DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024.....	3
Gambar I.2	Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024.....	5
Gambar II.1	Perbandingan On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api di Level Internasional	56
Gambar II.2	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	80
Gambar II.3	Kemenhub Raih Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024.....	94
Gambar II.4	Kemenhub Pertahankan Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat.....	94
Gambar II.5	Penghargaan Anugerah Manajemen ASN Kemenhub 2024.....	94
Gambar II.6	Penghargaan Sistem Merit Kemenhub 2024	94



RINGKASAN EKSEKUTIF

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

Adapun dalam perjalanannya, dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024 mengalami Revisi atau Penyesuaian sesuai maklumat Permenhub Nomor 85 Tahun 2020, yaitu dokumen Perjanjian Kinerja perlu dilakukan revisi jika mengalami pergantian pimpinan atau perubahan struktur anggaran, atau sasaran indikator, atau perubahan target kinerja. Mengacu pada pedoman tersebut, sejalan pada Bulan November 2024 terdapat transisi pemerintahan baru yaitu Kabinet Merah Putih. Adapun hal ini berpengaruh pada Kementerian Perhubungan, dimana Bapak Dudy Purwagandhi ditunjuk oleh Bapak Prabowo – Gibran untuk mengemban tugas dan amanah baru sebagai Menteri Perhubungan, menggantikan Bapak Budi Karya Sumadi. Tentunya dengan adanya transisi pejabat Menteri Perhubungan ini diharapkan dapat membawa organisasi Kementerian Perhubungan semakin bersinergi dan kolaborasi yang erat agar pelayanan kepada masyarakat, perbaikan infrastruktur, dan pengembangan transportasi yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan IV Tahun 2024 cukup baik, dikarenakan masih terdapat beberapa indikator kinerja yang belum mencapai target, diantaranya adalah Rasio Konektivitas Transportasi Udara, OTP Angkutan Jalan dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran. Adapun kendala yang dihadapi dalam ketidaktercapaian konektivitas transportasi udara yaitu berkurangnya jumlah armada yang dimiliki BUAU serta bandara baru yang sudah diresmikan pada tahun 2023 hanya bersifat relokasi. Sementara itu, kendala dari ketidaktercapaiannya OTP Angkutan Jalan yaitu adanya migrasi teknologi dari Teman Bus ke Mitra Darat memerlukan waktu penyesuaian komponen teknologi yang ada, belum terpadunya antara layanan angkutan umum perkotaan *Buy The Service* sebagai



Trunk Line, dan dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara. Adapun kendala dari ketidaktercapaiannya Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran yaitu cuaca buruk yang melanda alur pelayaran, kerusakan sarana kapal laut, maupun *human error*.

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Sasaran Strategis		Satuan	Target	Realisasi Tw IV	Capaian Tw IV (%)
SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional					
IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	0,777	100,677
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi					
IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,500	94,746	107,058
IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	74,834	75,884	101,403
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,262	19,242	88,530

Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2024 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar 85,12% yakni 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 anggaran 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).



TRIWULAN IV

BAB - I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

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

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

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

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

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



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

- a. **9 (sembilan) unit Eselon I.A**, yaitu:
 1. Sekretariat Jenderal;
 2. Inspektorat Jenderal;
 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 4. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
 6. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
 7. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan;
 8. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
 9. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek;
- b. **5 (lima) Staf Ahli Menteri Staf Ahli**, yang dalam melaksanakan tugasnya, secara administratif dikoordinasikan oleh Setjen, yaitu:
 1. Staf Ahli Bidang Teknologi, Lingkungan, dan Energi Perhubungan;
 2. Staf Ahli Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Perhubungan;
 3. Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Perhubungan;
 4. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan Perhubungan; dan
 5. Staf Ahli Bidang Keselamatan dan Konektifitas Perhubungan.
- c. Dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal juga terdapat **5 (lima) Pusat**, yaitu:
 1. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
 2. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
 3. Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
 4. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
 5. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

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



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

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



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

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

Tabel I.1
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

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



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

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

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

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

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

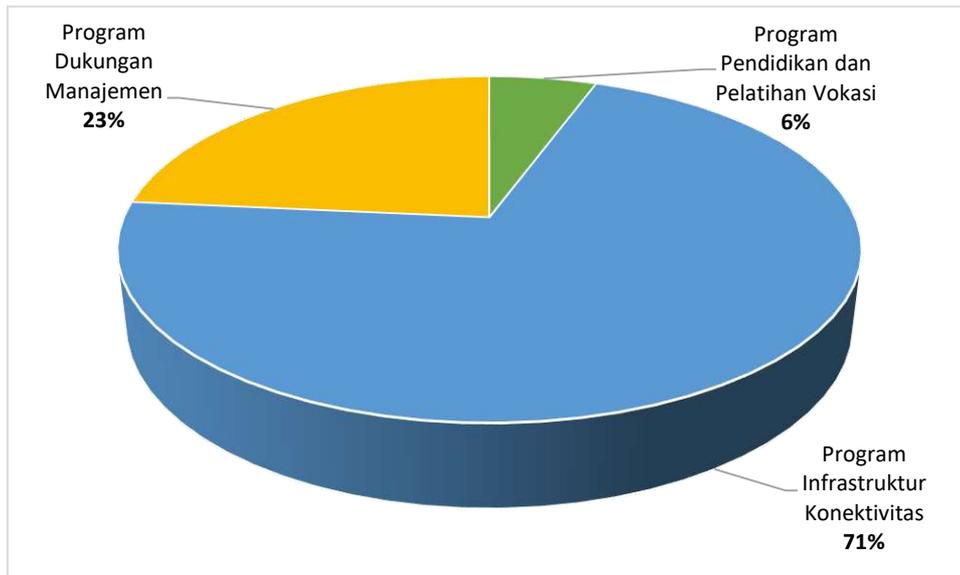
Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024

Kemudian berdasarkan adanya transisi pemerintahan Prabowo-Gibran pada Kabinet Merah Putih periode tahun 2025-2029, terdapat penyesuaian pejabat Menteri Perhubungan yang semula yaitu Bapak Budi Karya Sumadi menjadi Bapak Dudy Purwagandhi per 21 Oktober 2024 pada pelantikan menteri di Kabinet Merah Putih. Tentunya hal ini mempengaruhi pelaksanaan akuntabilitas kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan, tidak terkecuali pada dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan yang perlu dilakukan penyesuaian jika ada pergantian pejabat. Selain itu, adanya penyesuaian anggaran Kementerian Perhubungan juga menjadi faktor pendukung dilakukannya revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2024, sebagai berikut:



No.	Program	Alokasi Anggaran
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.844.414.286.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	32.317.187.927.000
3	Program Dukungan Manajemen	10.722.132.917.000
Total		45.883.735.130.000

Sumber: Biro Keuangan, 2024 (posisi 15 Januari 2025)



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



TRIWULAN IV

BAB - II

AKUNTABILITAS KINERJA

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

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

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

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

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

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2024

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



Sasaran 1 : Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional

Sasaran ini merupakan *stakeholder perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional. Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari rasio konektivitas transportasi perkotaan (5%), transportasi darat (23,75%), transportasi laut (23,75%), transportasi udara (23,75%), dan transportasi perkeretaapian (23,75%).

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional

Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2024, memiliki target 0,772 sedangkan target untuk Triwulan IV adalah sebesar 0,772 dan realisasi 0,777 atau mencapai 100,677% dari target Triwulan IV Tahun 2024 atau mencapai 100,677% dari target akhir Tahun 2024. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

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

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS1. Terwujudnya Konektivitas Nasional							
IKSS1 Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	Tw. I	0,768	0,763	99,351	98,852
1. Transportasi Darat							
a. Transportasi Perkotaan		0,450		0,420	0,458	109,048	101,778
b. Transportasi Darat		0,946		0,946	0,957	101,163	101,163
2. Transportasi Laut		0,950		0,950	0,950	100,000	100,000
3. Transportasi Udara		0,800		0,800	0,760	95,000	95,000
4. Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,450	0,450	100,000	97,826
Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	Tw. II	0,768	0,772	100,553	100,049
1. Transportasi Darat							
a. Transportasi Perkotaan		0,450		0,420	0,458	109,048	101,778
b. Transportasi Darat		0,946		0,946	0,957	101,163	101,163
2. Transportasi Laut		0,950		0,950	0,950	100,000	100,000
3. Transportasi Udara		0,800		0,800	0,799	99,863	99,863
4. Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,450	0,450	100,000	97,826
Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	Tw. III	0,772	0,772	100,049	100,049
Transportasi Darat							
Transportasi Perkotaan		0,450		0,450	0,458	101,778	101,778
Transportasi Darat		0,946		0,946	0,957	101,163	101,163
Transportasi Laut		0,950		0,950	0,950	100,000	100,000
Transportasi Udara		0,800		0,800	0,799	99,863	99,863
Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,450	97,826	97,826
Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,772	Tw. IV	0,772	0,777	100,677	100,677
Transportasi Darat							
Transportasi Perkotaan		0,450		0,450	0,507	122,667	122,667
Transportasi Darat		0,946		0,946	0,957	101,163	101,163
Transportasi Laut		0,950		0,950	0,950	100,000	100,000



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Transportasi Udara		0,800		0,800	0,799	99,875	99,875
Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Transportasi Darat

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

a) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

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

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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek	Rasio	0,421	Tw. I	0,420	0,458	109,048	101,778
			Tw. II	0,420	0,458	109,048	101,778
			Tw. III	0,450	0,458	101,778	101,778
			Tw. IV	0,450	0,507	112,667	112,667

Sumber: BPTJ, 2024

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

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = (0,3 \times 0,890) + (0,3 \times 0,0492) + (0,4 \times 0,563) = \mathbf{0,507}$$

Dari perhitungan didapat nilai Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek adalah sebesar 0,507. Hasil capaian dari Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek mencapai 112,667% dari target Triwulan IV Tahun 2024 yaitu sebesar 0,450.

Analisis Pencapaian Target

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



- Nilai IKK 1 (Persentase Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan) dengan nilai capaian Triwulan IV sebesar 0,890;
- Nilai IKK 2 (Rasio Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel) dengan nilai capaian Triwulan IV sebesar 0,0492;
- Nilai IKK 3 (Persentase Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi) dengan nilai capaian Triwulan IV sebesar 0,563.

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

Analisis Pencapaian Kinerja

Selama tahun 2024, BPTJ secara aktif menjalankan serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk mendukung terwujudnya konektivitas transportasi di wilayah Jabodetabek. Beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan untuk menunjang Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek yaitu:

- a) Koordinasi Perencanaan dan Pelaksanaan Prasarana Transportasi di Jabodetabek;
- b) Monitoring dan Evaluasi Integrasi Prasarana Transportasi;
- c) Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Berbasis Jalan dan Perairan;
- d) Monitoring dan Evaluasi Prasarana Transportasi Berbasis Rel;
- e) Pelaksanaan Bimbingan Teknis Bidang Prasarana Berbasis Rel;
- f) Pembangunan Fasilitas Pendukung Layanan Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan;
- g) Pembangunan Fasilitas Pejalan Kaki/Sepeda di Wilayah Jabodetabek;
- h) Perencanaan Bidang Integrasi Prasarana Transportasi Perkotaan di Wilayah Jabodetabek;
- i) Perencanaan Bidang Prasarana Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan dan Perairan di Wilayah Jabodetabek;
- j) Perencanaan Bidang Prasarana Transportasi Perkotaan Berbasis Rel di Wilayah Jabodetabek;
- k) Perlengkapan Jalan di Ruas Jalan Nasional Jabodetabek;
- l) Rehabilitasi dan Pemeliharaan Stasiun.



Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

- 1) Melakukan koordinasi dan rapat dengan *stakeholder* terkait dalam rangka pengembangan prasarana perkeretaapian di wilayah Jabodetabek;
- 2) Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala serta koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait dengan integrasi pada simpul transportasi di Jabodetabek.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan di Jabodetabek pada Tahun 2024 adalah senilai Rp35.027.651.000,00 yang telah terealisasi pada Triwulan I sebesar 5,27%, yakni senilai Rp1.846.988.733,00. Alokasi anggaran untuk Triwulan II adalah senilai Rp37.900.784.000,00 yang telah terealisasi pada sebesar 5,27%, yakni senilai Rp9.008.134.141,00. Alokasi anggaran untuk Triwulan III adalah senilai Rp37.900.784.000,00 yang telah terealisasi pada sebesar 41,31%, yakni senilai Rp15.655.060.431,00. Alokasi anggaran untuk Triwulan IV adalah senilai Rp37.026.688.000,00 yang telah terealisasi pada sebesar 99,92%, yakni senilai Rp36.996.304.320,00.

b) Rasio Konektivitas Transportasi Darat

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

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

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

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

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

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



Keterangan:

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

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

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

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

Analisis Pencapaian Target

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

1. Keberhasilan Angkutan AKAP pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
 - a) 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;
- b) Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
 - c) Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.
2. Keberhasilan Angkutan ALBN pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
 - b) Adanya perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah di sekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara;
 - c) Peningkatan kerjasama pariwisata alam antar dua negara dikarenakan adanya dukungan konektivitas antar negara yang tertuang dalam surat perjanjian kerjasama bilateral.
3. Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
 - b) Adanya kegiatan survey usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan sebelum ditetapkan Surat Keputusan penetapan jaringan trayek angkutan jalan perintis Tahun 2024, dengan tujuan untuk melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan tersebut agar membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah–daerah yang belum terlayani angkutan umum;
 - c) Adanya kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.
4. Keberhasilan Angkutan Antarmoda pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:



- a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
 - b) Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi pada Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional serta pengawasan trayek Angkutan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui *Global Positioning System* (GPS) yang sejak tahun 2023 dilaksanakan oleh Setditjen Hubdat (aplikasi Mitra Darat);
 - c) Pembukaan layanan KSPN baru pada tahun 2024 yaitu KSPN Labuan Bajo di Nusa Tenggara Timur (tahun 2023 tidak ada layanan) dan KSPN Tondano di Sulawesi Utara.
5. Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) 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);
 - b) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dilakukan peningkatan pelaksanaan pemeliharaan terminal berbasis pelayanan prima (*excellent service*) pada Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi;
 - c) Telah dilakukan upaya peningkatan kompetensi petugas operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui pelaksanaan Bimbingan Teknis Pengelolaan dan Rancang Bangun Terminal serta Uji Kompetensi Manajemen dan Petugas Terminal;
 - d) Telah dilakukan peresmian revitalisasi Terminal Penumpang Tipe A oleh Presiden Republik Indonesia pada terminal-terminal berikut ini:
 - Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan, Kota Serang, Provinsi Banten;
 - Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Banjar, Kota Banjar, Provinsi Jawa Barat;
 - Terminal Penumpang Tipe A Samarinda Seberang, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.
6. Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum, pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:



- a) Pada Tahun Anggaran 2024 telah dianggarkan untuk proses pengadaan lahan pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) Terminal Barang Internasional Motaain;
 - b) Dilakukan pendampingan pihak BPTD untuk menghadapi gugatan warga;
 - c) Mempercepat proses sertifikasi lahan tahap 2 di Terminal Barang Internasional Entikong;
 - d) Telah ditandatangani Memorandum of Understanding (MoU) *cross-border movement* dengan Pemerintah Papua Nugini untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Skouw;
 - e) Sedang dilakukan *drafting* Memorandum of Agreement (MoA) SOP *cross-border movement* Sarawak-Kalimantan Barat untuk mempercepat proses pengoperasian Terminal Barang Internasional Entikong;
 - f) Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah berpartisipasi dalam Strategic Planning Meeting (SPM) Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP–EAGA) dalam rangka mendiskusikan perjanjian angkutan barang lintas negara agar Terminal Barang dapat segera beroperasi.
7. Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berhasil dicapai pada Triwulan IV Tahun 2024, yaitu:
- a) Pembangunan 9 halte dan 3 shelter di KSPN Tanjung Lesung dalam rangka mendukung layanan angkutan KSPN;
 - b) Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda dapat memudahkan masyarakat agar dalam mengakses layanan angkutan umum;
 - c) Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda membuka beberapa akses lokasi tempat wisata di KSPN Tanjung Lesung.
8. Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Adanya evaluasi pada beberapa lintas perintis yang memiliki *load factor* lebih dari 60%, sehingga menyebabkan peningkatan status menjadi komersil yaitu:
 - Lintas Sei Asam–Sunnyat, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Pontianak;
 - Lintas Nunukan–Sebatik, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Nunukan;



- Lintas Kendari–Langara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan Pusat Kegiatan Nasional Kendari.
- b) Adanya optimalisasi pada beberapa lintas, sehingga ditingkatkan statusnya menjadi lintasan komersil, yaitu:
- Lintas Baktiraja–Muara, yang meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada kawasan KSN Danau Toba;
 - Lintas Agats–Warse dan Lintas Warse–Yosakor meningkatkan capaian jumlah lintas komersil pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Timika.
- c) Melakukan monitoring perintis dalam rangka evaluasi pelayanan dan load factor terhadap lintas perintis yg berpotensi menjadi komersil.
9. Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Lamteng–Balohan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas) Sabang;
 - b) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Silalahi–Simanindo dan lintas Baktiraja–Sippinggan, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSN Danau Toba;
 - c) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Bau Bau–Talaga dan lintas Talaga–Dongkala, untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional Kendari;
 - d) Memberikan subsidi untuk layanan perintis lintas Sadai–Tanjung Gading, untuk menambah capaian lintas pada kawasan KSPN Tanjung Kelayang dan Kawasan Industri (KI) Sadai.
10. Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:
- a) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010–2030;
 - b) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - c) Melakukan monitoring pembangunan pelabuhan penyeberangan secara rutin sehingga dapat segera memberikan solusi atas masalah yang didapati.
11. Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan pada Triwulan IV Tahun 2024, dikarenakan:



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

Potensi Permasalahan

1. Angkutan AKAP

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

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

2. Angkutan ALBN

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

- a) Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- b) 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

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

- a) Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah Terdepan, Terluar, Tertinggal (3T);



- b) Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- c) Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.

4. Angkutan Antarmoda

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain:

- a) Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut;
- b) Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
- c) Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda;
- d) Tingginya harga tiket pesawat domestik menyebabkan berkurangnya kedatangan wisatawan domestik dari luar provinsi;
- e) Kurangnya *event* yang diadakan di destinasi wisata tujuan layanan angkutan KSPN;
- f) Terjadinya longsor di trayek KSPN Pacitan bulan Desember 2024 yang menyebabkan operasional sempat terhenti beberapa waktu.

5. Angkutan Penyeberangan Perintis

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

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

6. Angkutan Penyeberangan Komersil

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



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

7. Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis

Faktor kendala dalam Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis, yaitu:

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

8. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

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

- a) Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- b) Curah hujan yang tinggi;
- c) Kurangnya tenaga kerja;
- d) *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.

9. Terminal Tipe A

Adapun beberapa kendala yang dihadapi, antara lain:



- 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

Adapun beberapa kendala yang dihadapi, antara lain:

- a) Pengoperasian Terminal Barang masih terkendala adanya gugatan lahan oleh warga;
- b) Penyelesaian pembangunan jalur khusus (*dedicated lane*) 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

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

- 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 *E-catalog*.



Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

1. Adapun upaya yang akan dilakukan oleh **Direktorat Angkutan Jalan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) 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 yang dilakukan oleh **Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
- a) Membuka lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Jangkar–Lembar, Jangkar–Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;
 - b) Membuka lintas perintis Kamaru–Kaledupa, Kaledupa–Tomia dan Tomia–Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
 - c) Membuka lintas perintis Sri Menanti–Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
 - d) Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
 - e) 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. Adapun upaya yang akan dilakukan **Direktorat Prasarana Transportasi Jalan** untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
- a) Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing–masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
 - b) 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 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.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2.188.287.193.102,00. Anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 8,71% dari pagu Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp190.554.836.440,00. Alokasi anggaran untuk pagu Triwulan II adalah senilai Rp2.644.549.465,00. Anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 29,02% dari pagu Triwulan II Tahun 2024 yakni senilai Rp767.406.440,00. Alokasi anggaran untuk pagu Triwulan III adalah senilai Rp2.594.313.759.102,00. Anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 53,83% dari pagu Triwulan III Tahun 2024 yakni senilai Rp1.396.403.188.932,00. Alokasi anggaran untuk pagu Triwulan IV adalah senilai Rp2.533.339.209.150,00. Anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 87,03% dari pagu Triwulan IV Tahun 2024 yakni senilai Rp2.204.672.300.458.000,00.

2. Transportasi Laut

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

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

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

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

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

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

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut. Pada Triwulan III Tahun 2024, terdapat penambahan pelabuhan yang terlayani angkutan laut sebanyak 8 pelabuhan. Secara keseluruhan realisasi jumlah pelabuhan yang dilayani selama Oktober s.d. Desember 2024 menjadi 603 pelabuhan dari target 636 pelabuhan. Pada Triwulan IV Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional pada Oktober sampai dengan Desember Tahun 2024 sebesar 0,95 dari target 0,95. Dengan demikian capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional mencapai 100%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{603 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0,950$$

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

Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan IV tahun 2024, tidak terdapat penambahan pelabuhan yang terlayani angkutan laut, dimana pelabuhan yang terlayani angkutan laut masih mengacu pada periode Triwulan I Tahun 2024, sebanyak 8 pelabuhan. Pada bulan Januari 2024, terdapat tambahan 7 pelabuhan, meliputi Teluk Sigintung (Seruyan), Pota, Pangandaran (Bojongsalawe), Mansinam,



Mempawah, Moru, Palipi, dengan demikian jumlah Pelabuhan yang dilayani selama Bulan Januari s.d Maret 2024 menjadi 603 pelabuhan dari target 636 pelabuhan. Maka dari itu rasio konektivitas transportasi laut nasional pada Juli sampai dengan September Tahun 2024 sebesar 0,95 sehingga persentase capaian kinerja sebesar 100%.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut pada Tahun 2024 adalah senilai Rp1.636.817.135.358,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut belum terealisasi untuk dimanfaatkan. Pada Triwulan II Tahun 2024, alokasi anggaran yang digunakan untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut senilai Rp2.077.212.663.358,00 dengan realisasi senilai Rp260.570.068.308,00 atau sekitar 12,54%. Pada Triwulan III Tahun 2024, alokasi anggaran yang digunakan untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut senilai Rp2.291.402.368.347,00 dengan realisasi senilai Rp1.359.418.725.400,00 atau sekitar 59,33%. Pada Triwulan IV Tahun 2024, alokasi anggaran yang digunakan untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut senilai Rp1.220.912.805.922,00 dengan realisasi senilai Rp1.220.892.507.055,00 atau sekitar 100,00% yang dimanfaatkan untuk kegiatan layanan angkutan rede, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional (PEN), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, dan layanan angkutan ternak prioritas nasional.

3. Transportasi Udara

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



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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	0,800	Tw. I	0,800	0,760	95,000	95,000
			Tw. II	0,800	0,799	99,863	99,863
			Tw. III	0,800	0,799	99,863	99,863
			Tw. IV	0,800	0,799	99,863	99,863

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

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

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

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

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **59** (lima puluh sembilan) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **185** (seratus delapan puluh lima) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **58** (lima puluh delapan) bandar udara;
- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 166 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Nasional Bandar Udara, sejumlah **301** (tiga ratus satu) bandar udara;
- **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah **77** (tujuh puluh tujuh) bandar udara.

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

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,799}{0,800} \times 100\% = 99,863\%$$



Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan IV Tahun 2024, capaian indikator kinerja rasio konektivitas transportasi udara sebesar 99,86% dengan nilai realisasi sebesar 0,799 terhadap target sebesar 0,80. Capaian ini menyamai capaian pada triwulan II dan triwulan III tahun 2024 sebesar 0,799, namun belum mencapai target yang telah ditetapkan pada tahun 2024.

Potensi Permasalahan

Capaian pada Triwulan IV Tahun 2024 mencapai 99,86%, berhasil mengalami peningkatan dari tahun 2023 namun belum mencapai target yang ditetapkan di tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja Ditjen Perhubungan Udara masih dapat ditingkatkan. Belum tercapainya target konektivitas transportasi udara pada triwulan IV tahun 2024 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara, mengakibatkan jumlah rute yang harus dilayani tidak sebanding dengan jumlah pesawat udara yang beroperasi;
- 2) Terdapat Bandar Udara baru yang sudah diselesaikan dan diresmikan di tahun 2023 namun hanya bersifat relokasi.

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

- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;
- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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



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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp4.357.998.757.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran Rasio Konektivitas Udara sebesar Rp400.180.439.398,00 atau sekitar 9,18%. Pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2024, sebesar Rp3.778.630.570.000,00 dengan realisasi sebesar Rp1.361.981.781.311,00 atau sekitar 36,04%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024, sebesar Rp4.447.005.119.000,00 dengan realisasi sebesar Rp2.865.245.672.221,00 atau sekitar 64,43%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024, sebesar Rp4.493.184.715.000,00 dengan realisasi sebesar Rp4.214.693.172.158,00 atau sekitar 93,80% yang dialokasikan untuk kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal serta pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024.

4. Transportasi Perkeretaapian

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



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

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

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

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

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

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

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

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

Rasio Konektivitas Perkeretaapian pada Triwulan IV Tahun 2024, diperoleh sebesar 0,46 dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional 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).

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



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

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

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

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

Analisis Pencapaian Target

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

- a. 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.

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;

- b. 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;

- c. 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;
- d. 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%);
- e. 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.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

- a. Penyelesaian tindak lanjut temuan hasil pengujian prasarana perkeretaapian lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu untuk selanjutnya dukungan pengoperasian jalur kereta api tersebut dengan berkoordinasi dengan operator/PT. KAI.
- b. Monitoring dan evaluasi reaktivasi jalur KA lintas Sawahlunto – Muaralaban dengan melibatkan PMU, termasuk menindaklanjuti penyampaian teguran kepada Direksi PT. KAI untuk memenuhi ketentuan yang berlaku terkait kegiatan reaktivasi jalur KA antara Sawahlunto – Muaro Kalaban.
- c. Percepatan penyelesaian ketentuan teknis penyelenggaraan trem otonom termasuk koordinasi lanjut hasil *Proof Of Concept* (PoC) yang telah dilaksanakan guna mendukung persiapan *showcase* trem otonom di wilayah IKN.



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

Percepatan penyelesaian penyiapan lahan pada kegiatan pendukung konektivitas (diantaranya Bandar Tinggi – Kuala Tanjung, Pondok S5 - Kota Pinang, dan lokasi lainnya).

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

- 1) Optimalisasi anggaran kegiatan pendukung konektivitas untuk peningkatan penyerapan anggaran unit kerja, termasuk memenuhi kebutuhan anggaran untuk pengoperasian hasil pembangunan mendukung konektivitas;
- 2) Penyiapan data dukung dan koordinasi intensif dengan Kementerian Keuangan terkait usulan perubahan skema penganggaran (SYC menjadi MYC, perpanjangan MYC) pada beberapa kegiatan pendukung konektivitas (diantaranya peningkatan akses dan fasilitas pendukung KA Makassar – Parepare).

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Penempatan pegawai yang kompeten (inspektur perkeretaapian) untuk peningkatan pengawasan kegiatan pembangunan prasarana perkeretaapian.

Perbandingan Kinerja di Level Nasional/Internasional

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

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

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,772
2	Perkeretaapian	0,460



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).

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2.332.798.208.000,00. Untuk Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp360.034.653.768,00 atau 15,43% dari alokasi Triwulan III Tahun 2024. Pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2024 senilai Rp2.470.016.987.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp560.966.762.512,00 atau sekitar 22,71%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024 senilai Rp2.496.466.956.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp760.849.991.451,00 atau sekitar 30,48%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024 senilai Rp2.495.893.242.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp1.018.679.412.559,00 atau sekitar 40,81%.

Sasaran 2 : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

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

IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

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



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

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi								
IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	%	88,500	Tw. I	88,500	94,310	106,565	106,565
				Tw. II	88,500	94,080	106,305	106,305
				Tw. III	88,500	94,440	106,712	106,712
				Tw. IV	88,500	94,746	107,058	107,058

Sumber: PPTB, 2024

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

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

Tabel II.9 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

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

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017

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

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



Analisis Pencapaian Target

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024, bahwa capaian perhitungan dilakukan terhadap 4 (empat) layanan transportasi yaitu Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara dan Transportasi 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 II.10 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan IV Tahun 2024

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS	% PARTISIPASI
Januari	93,88	A	8.417	329	29,96%
Februari	94,5	A	10.619	418	38,07%
Maret	94,54	A	11.512	472	42,99%
April	94,8	A	10.545	428	38,70%
Mei	94,18	A	9.278	295	26,67%
Juni	92,63	A	8.034	275	24,86%
Juli	94,68	A	12.885	433	36,79%
Agustus	95,22	A	13.047	433	36,79%
September	95,53	A	5.959	269	22,85%
Oktober	95,62	A	10.834	352	29,91%
November	95,54	A	11.301	365	31,01%
Desember	95,83	A	11.245	381	32,37%
Rata-Rata	94,746	A	115.259	370	33,94%

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

Capaian nilai indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan sepanjang Triwulan IV Tahun 2024 adalah sebesar 94,746 dengan Kategori A (Sangat Baik) sehingga capaian kinerja menjadi 107,058%.



Kendala Permasalahan

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 Kinerja di Masa Mendatang

Untuk meningkatkan kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi di masa mendatang, akan dilakukan upaya meliputi:

- 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.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2024 adalah senilai Rp316.528.000,00 yang akan dialokasikan sampai akhir tahun. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran sebesar Rp85.656.951,00 atau sekitar 27,06%. Sementara itu, realisasi anggaran pada Triwulan II senilai Rp132.444.151,00 atau sekitar 41,84%. Adapun realisasi anggaran pada Triwulan III senilai Rp258.712.700,00 atau sekitar 81,73%. Sementara itu, alokasi anggaran pada Triwulan IV senilai Rp358.723.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp326.497.000,00 atau sekitar 91,02%.

IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi

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

Capaian *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi pada Triwulan IV Tahun 2024, memiliki target 73,834% dan realisasinya sebesar 75,884% atau mencapai 101,403% dari target Triwulan IV Tahun 2024. Pencapaian IKSS ini merupakan kontribusi dari sub sektor transportasi darat (baik transportasi jalan maupun SDP), laut, udara dan perkeretaapian, dan semua sektor transportasi telah mencapai target yang ditetapkan dengan rinciannya adalah sebagai berikut:



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

IKSS	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi								
IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	Tw. I	73,034	80,661	110,444	110,444
	2) Transportasi Darat							
	a. Angkutan Jalan		33,655		33,655	48,411	143,845	143,845
	b. Angkutan SDP		83,513		83,513	83,535	100,026	100,026
	3) Transportasi Laut		85,000		85,000	94,700	111,412	111,412
	4) Transportasi Udara		72,500		72,500	81,490	112,400	112,400
	5) Transportasi Perkeretaapian		90,500		90,500	95,170	105,160	105,160
	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	Tw. II	73,034	80,661	110,444	110,444
	Transportasi Darat							
	Angkutan Jalan		33,655		33,655	48,411	143,845	143,845
	Angkutan SDP		83,513		83,513	83,535	100,026	100,026
	Transportasi Laut		85,000		85,000	94,700	111,412	111,412
	Transportasi Udara		72,500		72,500	81,490	112,400	112,400
	Transportasi Perkeretaapian		90,500		90,500	95,170	105,160	105,160
	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,034	Tw. III	73,034	79,115	108,327	108,327
	Transportasi Darat							
	Angkutan Jalan		33,655		33,655	42,053	124,953	124,953
	Angkutan SDP		83,513		83,513	83,513	100,000	100,000
	Transportasi Laut		85,000		85,000	94,600	111,294	111,294
	Transportasi Udara		72,500		72,500	79,450	109,586	109,586
Transportasi Perkeretaapian		90,500		90,500	95,960	106,033	106,033	
<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,834	Tw. IV	73,834	75,884	101,403	101,403	
Transportasi Darat								
Angkutan Jalan		33,655		33,655	31,840	94,607	94,607	
Angkutan SDP		83,513		83,513	83,513	100,000	100,000	
Transportasi Laut		94,000		94,000	94,100	100,106	100,106	
Transportasi Udara		72,500		72,500	73,780	101,766	101,766	
Transportasi Perkeretaapian		90,500		90,500	96,185	106,282	106,282	

Sumber: Hasil Analisis, 2024

1. Transportasi Darat

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

1) OTP Angkutan Jalan

Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Data ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan



yang dilaksanakan melalui *Fleet Management System*, yakni proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Sistem ini mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Direktorat Angkutan Jalan. Perangkat telematika akan mencatat waktu tiba setiap bus pada masing-masing halte yang dilewati dan kemudian sistem akan melakukan kalkulasi berdasarkan waktu *headway* antar bus yang telah ditentukan.

Tabel II.12 OTP Angkutan Jalan Triwulan IV Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2. OTP Angkutan Jalan	%	33,655	Tw. I	33,655	40,086	145,851	145,851
			Tw. II	33,655	48,411	143,845	143,845
			Tw. III	33,655	42,053	124,953	124,953
			Tw. IV	33,655	31,840	94,607	94,607

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

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

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

Keterangan :

- Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi *Fleet Management* yang dapat diakses melalui Mitra Darat;
- 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;
- Jumlah Pelayanan BTS tahun 2024 dilakukan pada 11 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu:
 - BTS Kota Medan;
 - BTS Kota Denpasar;
 - BTS Kota Palembang;
 - BTS Kota Yogyakarta;
 - BTS Kota Surakarta;
 - BTS Kota Makassar;
 - BTS Kota Banyumas;
 - BTS Kota Bandung;
 - BTS Kota Banjarmasin;
 - BTS Kota Surabaya;
 - BTS Kota Balikpapan.



Dari hasil *output* sistem *fleet management system* diperoleh capaian OTP Transportasi Perkotaan Triwulan III Tahun 2024 pada 11 (sebelas) kota adalah sebagai berikut:

Tabel II.13 Pencapaian *On Time Performance (OTP)* Angkutan Jalan Triwulan IV 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: *OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan, 2024*

Sebagaimana rincian dalam Tabel II.13, jumlah total nilai realisasi OTP dari 11 (sebelas) kota di atas sebesar 318,37%, sehingga realisasi *On Time Performance (OTP)* Transportasi Perkotaan Triwulan IV Tahun 2024 adalah sebagai berikut :

$$\text{OTP Angkutan Jalan} = \frac{318,37}{11} \times 100\% = 28,94\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{31,84}{33,655} \times 100\% = 94,607\%$$



Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan IV Tahun 2024, dari total 11 (sebelas) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, terdapat 2 (dua) layanan BTS Perkotaan dengan realisasi OTP di bawah rata-rata yaitu BTS Kota Surabaya dan BTS 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).

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

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

Potensi Permasalahan

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

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



3. Dinamika masyarakat di lapangan yang sering terjadi sehingga sering dilakukan pengalihan rute sementara.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

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

Pemanfaatan Anggaran

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat Tahun 2024 untuk mendukung capaian indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan adalah senilai Rp505.396.575.000,00 yang telah terealisasi sebesar 99,73% atau senilai Rp504.011.278.272,00, yakni:

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



2) OTP Angkutan SDP

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

Tabel II.14 OTP Angkutan SDP Triwulan IV Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2. OTP Angkutan SDP	%	83,513	Tw. I	83,513	83,533	100,024	100,024
			Tw. II	83,513	83,535	100,026	100,026
			Tw. III	83,513	83,513	100,000	100,000
			Tw. IV	83,513	83,513	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Untuk menghitung Persentase OTP Angkutan SDP digunakan rumus sebagai berikut:

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

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

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

Tabel II.15 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP Triwulan IV 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%
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%
Jumlah		342.073	285.674	83,513%

Sumber: Direktorat TSDP, 2024



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

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

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

Analisis Pencapaian Target

Pada Triwulan IV tahun 2024, IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,513. Namun demikian, tahun 2024 terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan yang realisasi *On Time Performance* (OTP) nya dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama yaitu pada Lintas Merak–Bakauheni dan Padangbai–Lembar, dikarenakan:

- 1) Lintas Merak–Bakauheni, dikarenakan:
 - a. Karena 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, dikarenakan:
 - 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*.

Analisis Keberhasilan

Keberhasilan tercapainya indikator *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, 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.

Potensi Permasalahan

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

1. Pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan baru diterapkan pada Pelabuhan Penyeberangan Merak, Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk tetapi belum diterapkan pada pelabuhan penyeberangan lain yang terdapat pada PM 19 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;



2. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

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

Pemanfaatan Anggaran

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

- a) Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi yaitu senilai Rp.369.324.000,- realisasi anggaran sebesar Rp.367.683.659,- atau 99,56%;
- b) Persetujuan Pengoperasian Kapal Angkutan Penyeberangan Baru yaitu senilai Rp.159.528.000,- realisasi anggaran sebesar Rp.159.526.595,- atau 99,99%.

2. Transportasi Laut

Persentase Pencapaian Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan (*On Time Performance*/ OTP) transportasi laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di pelabuhan yang



terdiri dari pencapaian kinerja pelayanan kapal (pencapaian *Waiting Time* (WT) dan pencapaian *Approach Time* (AT)) dan pencapaian kinerja di terminal (pencapaian *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT)).

Tabel II.16 OTP Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2 OTP Transportasi Laut	%	85,000	Tw. I	85,000	96,000	112,941	112,941
			Tw. II	85,000	94,700	111,412	111,412
			Tw. III	85,000	94,600	111,294	111,294
			Tw. IV	94,000	94,100	100,106	100,106

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

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

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

Keterangan:

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

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

- Approach Time* (AT) merupakan waktu perjalanan untuk kapal masuk dan/atau kapal keluar dari dan/atau ke pelabuhan untuk kapal masuk ke pelabuhan dihitung saat kapal mulai bergerak dari lokasi lego jangkar sampai saat ikat tali di tambatan (*first line*), sedangkan untuk kapal keluar dihitung mulai lepas tali (*last line*) sampai kapal mencapai area ambang luar (keluar dari area lego jangkar). *Approach Time* (AT) disajikan dalam satuan jam;

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

- Effective Time Berthing Time* (ET:BT) atau rasio waktu kerja kapal di tambatan merupakan perbandingan waktu kapal bekerja efektif di dermaga (terminal) dengan waktu kapal selama



di tambahan dermaga (terminal). *Effective Time Berthing Time* (ET:BT) disajikan dalam satuan persentase (%).

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

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

$$\text{Capaian AT Pelabuhan} = \frac{92,200\%}{94,000\%} \times 100\% = 98,100\%$$

$$\text{Capaian WT Pelabuhan} = \frac{99,200\%}{94,000\%} \times 100\% = 105,531\%$$

$$\text{Capaian (ET:BT) Pelabuhan} = \frac{91,000\%}{94,000\%} \times 100\% = 96,808\%$$

Sehingga diperoleh:

$$\text{OTP Angkutan Laut} = \frac{95,2\% + 93,4\% + 100\% + 93,3\% + 93\% + 93,3\% + 95\% + 93,9\% + 94,1\% + 92,7\% + 93,2\% + 92,3\%}{9} \times 100\% = 94,100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{98,100\% + 105,531\% + 96,808\%}{3} \times 100\% = 100,106\%$$

Perhitungan *Approach Time* (AT) di peroleh dari Capaian AT pada Pelabuhan dibagi standar AT pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *approach time* sebesar 112,941%. Pada Triwulan II Tahun 2024, realisasi *approach time* sebesar 111,412%. Pada Triwulan III Tahun 2024, realisasi *approach time* sebesar 110,470%. Pada Triwulan IV Tahun 2024, realisasi *approach time* sebesar 98,100%.

Perhitungan *Waiting Time* (WT) diperoleh dari Capaian WT pada Pelabuhan dibagi standar WT pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *waiting time* sebesar 116,470%. Pada Triwulan II Tahun 2024, realisasi *waiting time* sebesar 116,705%.



Pada Triwulan III Tahun 2024, realisasi *waiting time* sebesar 116,470%. Pada Triwulan IV Tahun 2024, realisasi *waiting time* sebesar 105,531%.

Effective Time Berthing (ET:BT) diperoleh dari Capaian ET:BT pada Pelabuhan dibagi standar pada Pelabuhan dikali 100 persen. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi *effective time berthing* sebesar 109,411%. Pada Triwulan II Tahun 2024, realisasi *effective time berthing* sebesar 106,117%. Pada Triwulan III Tahun 2024, realisasi *effective time berthing* sebesar 106,823%. Pada Triwulan IV Tahun 2024, realisasi *effective time berthing* sebesar 96,808%.

Analisis Pencapaian Target

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

Adapun target Persentase *On Time Performance* pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul Tahun 2024, sebesar 85,00%. Pencapaian pada Triwulan I, sebesar 96,00% sehingga prosentase pencapaian terhadap target sebesar 112,941%. Sementara pencapaian pada Triwulan II, sebesar 94,700% sehingga prosentase pencapaian terhadap target sebesar 111,412%. Adapun pencapaian pada Triwulan III, sebesar 94,600% sehingga prosentase pencapaian terhadap target sebesar 111,294%. Sementara itu pencapaian pada Triwulan IV, sebesar 94,100% sehingga prosentase pencapaian terhadap target sebesar 100,106%.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

Adapun upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja dimasa mendatang adalah dengan melakukan kegiatan Bimbingan Teknis Standar Kinerja Operasional Pelabuhan untuk meningkatkan angka realisasi yang tercatat, dan juga menghimbau UPT



di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk menerbitkan/merubah standar kinerja yang disesuaikan kondisi operasional pelabuhan.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Indikator *On Time Performance* Transportasi Laut pada Tahun 2024 adalah senilai Rp1.560.972.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 23,00% yakni senilai Rp364.357.000,00. Pada Triwulan II Tahun 2024, alokasi anggaran yang ditetapkan sebesar Rp956.941.000,00 dengan realisasi sebesar Rp364.357.000,00 atau sekitar 38,08%. Pada Triwulan III Tahun 2024, alokasi anggaran yang ditetapkan sebesar Rp1.560.972.000,00 dengan realisasi sebesar Rp364.357.000,00 atau sekitar 23,34%. Pada Triwulan IV Tahun 2024, alokasi anggaran yang ditetapkan sebesar Rp1.124.941.000,00 dengan realisasi sebesar Rp887.279.000,00 atau sekitar 78,87% yang dimanfaatkan untuk Evaluasi Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, Bimtek Standar Kinerja Operasional Pelabuhan, serta Studi Penyusunan Pedoman Teknis Perhitungan, Penetapan dan, Pelaporan Capaian Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

3. Transportasi Udara

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

Tabel II.17 OTP Transportasi Udara Triwulan IV Tahun 2024

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 2.2 OTP Transportasi Udara	%	72,500	Tw. I	72,500	85,430	117,834	117,834
			Tw. II	72,500	81,490	112,400	112,400
			Tw. III	72,500	79,450	109,586	109,586
			Tw. IV	72,500	73,780	101,766	101,766

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

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

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



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

Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri (PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Sriwijaya Air) yang menjadi tolok ukur capaian OTP pada periode 1 Januari s/d 31 Desember Tahun 2024, tingkat ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance*) diperoleh sebesar 101,766%. Secara lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, *Delay* dan *Cancel* periode 1 Januari s/d 31 Desember Tahun 2024 di Grafik sebagai berikut:

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

NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN	
			JUMLAH	%	JUMLAH	%	JUMLAH	%
1	PT. Batik Air Indonesia	62.257	51.963	83,47	10.258	16,48	36	0,06
2	PT. Citilink Indonesia	74.333	55.468	74,62	18.784	25,27	81	0,11
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	94.463	64.902	68,71	29.426	31,15	135	0,14
4	PT. Indonesia AirAsia	4.907	3.661	74,61	1.056	21,52	190	3,87
5	PT. Lion Mentari Airlines	4.219	1.984	47,03	1.560	36,98	675	16,00
6	PT. Nam Air	4.743	3.198	67,43	1.545	32,57	0	0,00
7	PT. Sriwijaya Air	46.096	33.529	72,74	11.968	25,96	599	1,30
TOTAL		291.018	214.705	73,78	64.339	22,11	1.680	0,58

Sumber: Direktorat Angkutan Udara, 2024

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%, dengan capaian kinerja sebesar 101,766% dari target OTP yang ditetapkan Triwulan IV Tahun 2024 sebesar 72,500%. Adapun perhitungannya sebagai berikut:

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

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



Analisis Pencapaian Target

Dari target *On Time Performance* Tahun 2024 yang ditetapkan sebesar 72,500%, diperoleh realisasi *On Time Performance* pada Triwulan IV Tahun 2024 sebesar 73,780% dengan persentase capaian sebesar 101,766%, menurun dari triwulan III Tahun 2024 sebesar 79,45% namun masih mencapai target yang diharapkan. Penyebab menurunnya capaian *On Time Performance* di Triwulan IV tahun 2024 yakni karena adanya event Natal dan Tahun Baru yang menyebabkan peningkatan frekuensi penumpang dan pesawat.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

1. Regulator (Ditjen Perhubungan Udara)

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

2. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)

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

3. Penyelenggara Bandar Udara

- a. Menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara berfungsi dengan baik;



b. Menyediakan dan memastikan terpenuhinya fasilitas *pre flight* dan *post flight* sesuai jumlah penerbangan.

4. Penyelenggara Navigasi Penerbangan

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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk OTP Transportasi Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp784,228,527,000,00. Pada Triwulan I, realisasi anggaran untuk OTP Transportasi Udara pada Tahun 2024 sebesar 8,53% yakni senilai Rp66,910,411,485,00, sementara pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2024, senilai Rp784.022.951.000,00 dengan realisasi anggaran sebesar Rp271.241.517.071,00 atau sekitar 34,60%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024, senilai Rp774.583.961.000,00 dengan realisasi anggaran sebesar Rp469.187.693.448,00 atau sekitar 60,57%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024, senilai Rp772.394.565.000,00 dengan realisasi anggaran sebesar Rp734.456.726.646,00 atau sekitar 95,09% yang dimanfaatkan untuk kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara meliputi monitoring serta evaluasi operasional angkutan udara, kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan meliputi monitoring serta evaluasi armada angkutan udara, pemenuhan standar pelayanan minimal dalam penyelenggaraan bandar udara, serta kegiatan pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi *Air Traffic Flow Management* dan *Airport Collaborative Decision Making*.

4. Transportasi Perkeretaapian

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

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

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



Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
OTP Transportasi Perkeretaapian			Tw. II	90,500	95,170	105,160	105,160
			Tw. III	90,500	95,960	106,033	106,033
			Tw. IV	90,500	96,185	106,282	106,282

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

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

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

Dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api secara kumulatif sampai dengan Triwulan IV Tahun 2024 sebesar 96,185%, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 106,282% dari target Tahun 2024 dan target Triwulan IV Tahun 2024 sebesar 90,500%. Hal ini merupakan perbandingan antara jumlah total realisasi perjalanan KA penumpang dan barang tepat waktu dari total perjalanan KA penumpang dan barang.

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

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

Analisis Pencapaian Target

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

- 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;



- d. 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;
- e. 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.

Potensi Permasalahan

Selain itu, terdapat kendala/permasalahan mengacu data andil keterlambatan perjalanan kereta api periode Triwulan IV Tahun 2024 antara lain faktor operasi perjalanan KA seperti taktis pengendalian perjalanan KA, penambahan/pelepasan sarana di stasiun antara, penentuan pemindahan persilangan dan lain-lain. Faktor cuaca/alam juga berpengaruh dengan adanya gangguan operasional berupa bencana banjir di beberapa lokasi yang dilalui layanan KA.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- 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

Upaya meningkatkan capaian kinerja pada periode berikutnya, antara lain:



- a. Lanjutan kegiatan peningkatan jalur dan jembatan KA (diantaranya Jember – Kalisat, Semarang – Gambringan, 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 untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan

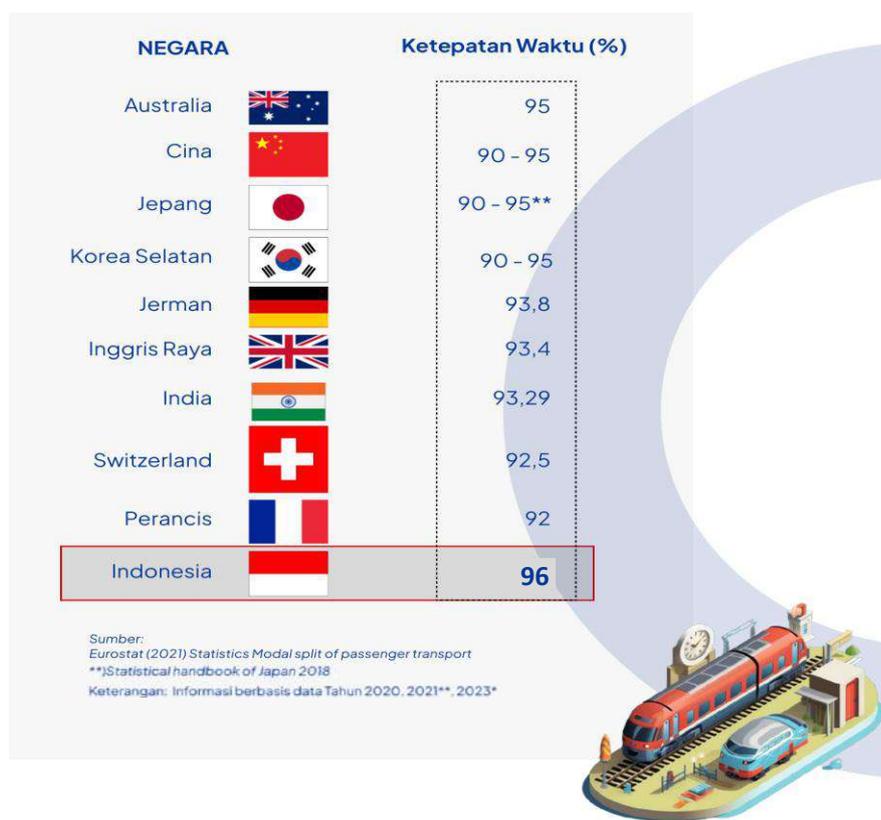
Penetapan dan pengawasan intensif terhadap implementasi GAPEKA Tahun 2025 agar perjalanan KA sesuai jadwal dan keterlambatan KA dapat diminimalisir terutama andil keterlambatan dari operasional/persilangan/penambahan/pelepasan sarana/lainnya.

b. Penyesuaian aktivitas dan anggaran

- 1) Melakukan percepatan proses revisi anggaran luncturan 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.

Perbandingan Kinerja OTP Perkeretaapian di Level Internasional

Perbandingan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) dilakukan dengan membandingkan OTP di beberapa negara lain diantaranya mengacu pada publikasi *Eurostat (Statistics Modal Split of Passenger Transport)* dan *Statistical Handbook of Japan*. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kinerja OTP perjalanan kereta api di Indonesia 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%.



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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk OTP Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp2,765,291,460,000,00. Pada Triwulan I, realisasi anggaran untuk OTP transportasi perkeretaapian pada Tahun 2024 sebesar 1,65% yakni senilai Rp45,569,873,535,00. Pada Triwulan II Tahun 2024, alokasi anggaran senilai Rp4.846.372.034.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp654.737.487.168,00 atau sekitar 13,51%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024 senilai Rp4.864.170.272.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp1.152.215.916.327,00 atau sekitar 23,69%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024 senilai Rp4.860.150.516.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp2.142.407.389.190,00 atau sekitar 44,08%.

Sasaran 3 : Meningkatnya Keselamatan Transportasi

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



Transportasi Jalan Maupun Penyeberangan), Transportasi Laut, Transportasi Udara, dan Transportasi Perkeretaapian.

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

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi								
IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	Tw. I	17,268	17,428	100,927	100,927
	1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008		0,008	0,000	200,000	200,000
	2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033		0,033	0,000	200,000	200,000
	3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800		0,800	0,870	91,250	91,250
	4) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150		2,150	0,000	200,000	200,000
	5) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,090		0,090	0,140	44,444	44,444
	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	Tw. II	17,268	12,118	70,176	70,176
	1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008		0,008	0,015	12,500	12,500
	2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033		0,033	0,000	200,000	200,000
	3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800		0,800	0,590	126,25	126,25
	4) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150		2,150	0,000	200,000	200,000
	5) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,090		0,090	0,090	100,000	100,000



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	Tw. III	17,268	19,680	86,032	86,032
1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008		0,008	0,010	75,000	75,000
2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033		0,033	0,023	129,697	129,697
3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800		0,800	0,950	81,250	81,250
4) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150		2,150	0,000	200,000	200,000
5) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,090		0,090	0,800	111,111	111,111
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	17,268	Tw. IV	17,262	19,242	88,530	88,530
1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,008		0,008	0,007	112,500	112,500
2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,033		0,033	0,033	100,000	100,000
3) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,800		0,800	0,900	87,500	87,500
4) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150		2,150	2,150	100,000	100,000
5) Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,060		0,060	0,060	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2024



1. Transportasi Darat

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

a) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan

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

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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3. Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan	%	0,008	Tw. I	0,008	0,000	200,000	200,000
			Tw. II	0,008	0,015	12,500	12,500
			Tw. III	0,008	0,010	75,000	75,000
			Tw. IV	0,008	0,007	112,500	112,500

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

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

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

Keterangan:

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



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, dan;
2. Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari–Desember tahun 2024 sebanyak 66.493 (Enam Puluh Enam Ribu Empat Ratus Sembilan Puluh Tiga).

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 penyeberangan merupakan indikator yang bersifat *minimize*, dimana semakin tinggi realisasi menunjukkan kinerja yang semakin buruk.

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



Analisis Pencapaian Target

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

- 1) Pelaksanaan monitoring keselamatan transportasi jalan;
- 2) Pelaksanaan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
- 3) Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
- 4) Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
- 5) Adanya sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;
- 6) Pengajuan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat dilakukan melalui web <https://smk-pau.kemenuh.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.

Potensi Permasalahan

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

- 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.

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

1. Kebijakan atau regulasi

- a. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
- b. Akan diatur regulasi 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.

Pemanfaatan Anggaran

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Triwulan I Tahun 2024 yaitu senilai Rp6.200.000.000,00 dan sampai dengan bulan Maret tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp805.736.774,00 atau sebesar 13,00%. Sementara itu anggaran untuk Triwulan II yaitu senilai Rp6.203.400.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp1.910.263.322,00 atau sebesar 30,79%. Adapun anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan III yaitu senilai Rp6.058.956.000,00 dan realisasi anggaran senilai Rp4.096.152.592,00 atau sebesar 67,60%. Sementara itu, anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan IV yaitu senilai Rp6.641.721.000,00 dan sampai dengan bulan Desember tahun 2024 realisasi anggaran senilai Rp6.175.522.273,00 atau sebesar 92,98%.

b) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran

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

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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3. Rasio kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran	%	0,033	Tw. I	0,033	0,000	200,000	200,000
			Tw. II	0,033	0,000	200,000	200,000
			Tw. III	0,033	0,023	129,697	129,697
			Tw. IV	0,033	0,033	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2024

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



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

Keterangan:

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

Pada tahun 2024, tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran Sungai, Danau dan Penyeberangan (SDP) sampai dengan Bulan September 2024, sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2024 sebesar 430.711 pelayaran.

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

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran} = \frac{2 \text{ Kejadian}}{603.332 \text{ Pelayaran}} \times 10.000 \text{ Pelayaran} = 0,033$$

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

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



Analisis Pencapaian Target

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

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

Potensi Permasalahan

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

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

Upaya Peningkatan Kinerja Masa Mendatang

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

1. Segera melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan 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.



Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2024 adalah senilai Rp350.000.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 2,88% dari alokasi Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp27.350.000,00. Sementara itu untuk alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2024 adalah senilai Rp859.796.000,00 dengan realisasi senilai Rp440.338.043,00 atau sekitar 51,21%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024 adalah senilai Rp859.796.000,00 dengan realisasi senilai Rp661.040.534,00 atau sekitar 76,88%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024 adalah senilai Rp864.942.000,00 dengan realisasi senilai Rp843.333.994,00 atau sekitar 97,50% yang dimanfaatkan untuk Monitoring dan Evaluasi Bidang Kesyahbandaran, Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakkan Hukum, dan Monitoring dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan.

2. Transportasi Laut

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran target tahun 2024 sebesar 0,80/10.000 Pelayaran, yang terdiri dari kegiatan program/ kegiatan asistensi, *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal, *monitoring* terkait permasalahan surat persetujuan berlayar, *monitoring* dan evaluasi kinerja pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing (PSCO), dan sosialisasi keselamatan pelayaran.

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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,800	Tw. I	0,800	0,870	91,250	91,250
			Tw. II	0,800	0,590	126,250	126,250
			Tw. III	0,800	0,949	81,250	81,250
			Tw. IV	0,800	0,900	87,500	87,500

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2024

Pada tahun 2024, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan IV sebanyak 273.584 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 11 kejadian, faktor penyebab manusia sebesar 3 kejadian dan faktor penyebab teknis 16 kejadian, yang berarti setiap penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan



yang terjadi sebanyak 0,90 Kecelakaan/ 10.000 *freight* (pelayaran) sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 87,500%.

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

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

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

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,800 - (0,90 - 0,800)}{0,800} \times 100\% = 87,500\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Oktober – Desember Tahun 2024, yaitu sebanyak 1.428.955 SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Triwulan IV Tahun 2024 sebesar 0,90 atau mencapai 87,500% dari target.

Analisis Pencapaian Target

Pada tahun 2024, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan IV sebanyak 273.584 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 11 kejadian, faktor penyebab manusia sebesar 3 kejadian dan faktor penyebab teknis 16 kejadian, yang berarti setiap penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan yang terjadi sebanyak 0,90 Kecelakaan/ 10.000 *freight* (pelayaran) sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 87,500%.



Potensi Permasalahan

Faktor Penyebab terjadinya kecelakaan transportasi laut:

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

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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2024 adalah senilai Rp2.017.013.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar 14% dari alokasi Triwulan I Tahun 2024 yakni senilai Rp272.956.000,00. Sementara itu pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2024, senilai Rp2.687.488.000,00 yang telah terealisasi senilai Rp1.167.093.908,00 atau sebesar 0,43%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2024, senilai Rp2.532.708.000,00 yang telah terealisasi senilai Rp1.321.283.908,00 atau sebesar 52,17%. Sementara itu alokasi anggaran Triwulan IV Tahun 2024, senilai Rp2.353.570.000,00 yang telah terealisasi senilai Rp2.352.520.655,00 atau sebesar 99,96%.

Upaya Peningkatan Kinerja Masa Mendatang

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

1. Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
2. Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
3. Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
4. Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
5. Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;



7. Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;
8. Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

3. Transportasi Udara

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

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

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

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

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2024

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

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

Keterangan:

- **AOC 121** yaitu Pesawat dengan kapasitas penumpang di atas 30 penumpang;
- **AOC 135** yaitu Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang;



- **Jumlah Accident**, yaitu jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (kejadian kecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*);
- **Aircraft Departure** merupakan jumlah pergerakan pesawat pada jenis pesawat AOC 121 dan 135.

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

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

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

Analisis Pencapaian Target

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

- 1) Melakukan evaluasi dan sosialisasi secara rutin terhadap:
 - a) Penanganan kerusakan pesawat udara yang berulang (*repetitive problem*);
 - b) Pelaksanaan *training* bagi pilot dalam penanganan kondisi *emergency* selama penerbangan.
- 2) Menitikberatkan area *maintenance record*, *maintenance report*, penanganan kerusakan pesawat udara, *training* kondisi *emergency* bagi pilot pada program pengawasan rutin tahunan (*surveillance* dan *audit*).
- 3) Penerapan program pengawasan berbasis resiko (*risk based surveillance*) melalui pengumpulan dan analisa data hasil audit, *surveillance*, *ramp check* dan inspeksi.
- 4) Melakukan evaluasi pengecualian selama COVID-19, sesuai dengan panduan ICAO "back to new normal operations".



Upaya Peningkatan Kinerja Masa Mendatang

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

a) Bidang Bandar Udara:

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

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

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

c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

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



- Peningkatan kinerja pengendalian di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;
- Peningkatan kinerja pembinaan dan pengaturan di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;
- Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan.

d) Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan:

Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 125 Bandar Udara untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi sebanyak 53 unit dan fasilitas pendaratan pesawat sebanyak 130 unit guna peningkatan keselamatan penerbangan.

e) Bidang Kesehatan Penerbangan:

- Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
- Pelaksanaan pengujian narkoba (NAPZA) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara pada Tahun 2024 adalah senilai Rp534,799,102,000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran senilai Rp28,631,148,132,00 atau sebesar 5,35%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2024 sebesar Rp2.726.090.363.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp214.573.764.924,00 atau sekitar 7,87%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2024 sebesar Rp524.027.264.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp311.518.027.007,00 atau sekitar 59,45%. Sementara itu, alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2024 sebesar Rp259.181.383.500,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp233.747.761.035,00 atau sekitar 90,19% yang dimanfaatkan untuk:

- 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.

4. Transportasi Perkeretaapian

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

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

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2024	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2024 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKP 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	Rasio	0,090	Tw. I	0,090	0,140	44,444	44,444
			Tw. II	0,090	0,090	100,000	100,000
			Tw. III	0,090	0,080	111,111	111,111
			Tw. IV	0,060	0,060	133,333	133,333

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2024

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

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

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (revisi terakhir), target rasio kejadian kecelakaan kereta api (*Rate of Accident*) sebesar 0,06 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, maka:

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

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

Analisis Pencapaian Target

Beberapa faktor tercapainya target kinerja pada periode Triwulan IV 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.

Potensi Permasalahan

Pada Triwulan IV Tahun 2024, juga terdapat beberapa kendala/permasalahan yang perlu penyelesaian diantaranya:

- 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*).

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- a. 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;
- b. 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);
- c. Pelaksanaan bimbingan teknis/pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian dengan bekerjasama dengan lembaga pendidikan/akademisi/ perguruan tinggi

Upaya Peningkatan Kinerja Masa Mendatang

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

- 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;
- d. 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 dan 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.

Perbandingan Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Kereta Api di Level Internasional

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.

Tabel II.26 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Amerika Serikat	148.574	570	0,0038
2	Belgia	8.298	6	0,0007
3	Indonesia	6.927	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	5
Korea Selatan	20
Perancis	24
Jerman	24
India	33
Australia	168
Amerika Serikat	570

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

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

Pemanfaatan Anggaran

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2024 adalah senilai Rp4.085.373.686.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2024, realisasi anggaran senilai Rp108.073.689.509,00 atau sebesar 2,65%. Alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2024 senilai Rp2.726.090.363.000,00 dengan realisasi senilai Rp214.573.764.924,00 atau sekitar 7,87%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2024 senilai Rp2.760.189.087.000,00 dengan realisasi senilai Rp446.778.134.920,00 atau sekitar 16,19%. Sementara itu, alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2024 senilai Rp2.710.592.510.000,00 dengan realisasi senilai Rp2.067.322.661.652,00 atau sekitar 76,27%.

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan IV Tahun 2024

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 5 (lima) Sasaran Strategis Program dengan 5 (lima) Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:

1. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang diukur dengan IKSp Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang merupakan komposit dari pengukuran dari 3 (tiga) unsur,



yaitu: Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action* (65%), Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan (25%) dan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya (10%).

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

Rincian komponen pembentuk IKSp dimaksud sebagai berikut:

1) Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action*

Rasio Permenhub yang mendapat class action dari masyarakat diukur melalui:

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

Pada Triwulan IV Tahun 2024, Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan sebanyak 34 (tiga puluh empat) Peraturan Menteri. Penetapan tersebut tidak terdapat peraturan yang mendapat *Class Action* dari masyarakat sehingga perhitungan Rasio Permenhub yang mendapat *Class Action* pada tahun 2024 menjadi $0/34 = 0$, maka:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0.00}{34} \times 100\% = 100\%$$

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

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

No.	Nomor PM	Perihal	Tgl Penetapan
1	PM 1 Tahun 2024	Kelas Jabatan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	03 Januari 2024
2	PM 2 Tahun 2024	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi	03 Januari 2024
3	PM 3 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi Tipe B Tanjung Priok	03 Januari 2024
4	PM 4 Tahun 2024	Pedoman Penyusunan Formasi Jabatan Fungsional Penguji Kendaraan Bermotor	04 Januari 2024



No.	Nomor PM	Perihal	Tgl Penetapan
5	PM 5 Tahun 2024	Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut	28 Februari 2024
6	PM 6 Tahun 2024	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok	19 Maret 2024
7	PM 7 Tahun 2024	Harmonisasi Sistem Pemeriksaan dan Sertifikasi Pada Kapal Berbendera Indonesia	21 Maret 2024
8	PM 8 Tahun 2024	Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian	11 Juni 2024
9	PM 9 Tahun 2024	Keamanan Penerbangan Nasional	02 April 2024
10	PM 10 Tahun 2024	Program Fasilitas (FAL) Udara Nasional	29 April 2024
11	PM 11 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi	07 Juni 2024
12	PM 12 Tahun 2024	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 tahun 203 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelolaan Transportasi Darat	07 Juni 2024
13	PM 13 Tahun 2024	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan PM 74 Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor	25 Juni 2024
14	PM 14 Tahun 2024	Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian	25 Juni 2024
15	PM 15 Tahun 2024	Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan	04 Juli 2024
16	PM 16 Tahun 2024	Persyaratan, Kualifikasi, dan Sertifikasi Assesor Sumber Daya Manusia Perkeretaapian	08 Juli 2024
17	PM 17 Tahun 2024	Pengelolaan Barang Milik Negara di Lingkungan Kementerian Perhubungan	18 Agustus 2024
18	PM 18 Tahun 2024	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi	15 Agustus 2024
19	PM 19 Tahun 2024	Penyelenggaraan Pelayanan Publik Jasa Transportasi Laut Melalui Sistem	03 September 2024
20	PM 20 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto	06 September 2024
21	PM 21 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Domine Eduard Osok	06 September 2024
22	PM 22 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Haluoleo	06 September 2024



No.	Nomor PM	Perihal	Tgl Penetapan
23	PM 23 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Mozes Kilangin	06 September 2024
24	PM 24 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Rendani	06 September 2024
25	PM 25 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Babullah	06 September 2024
26	PM 26 Tahun 2024	Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	06 September 2024
27	PM 27 Tahun 2024	Persyaratan, Kualifikasi, dan Sertifikasi Tenaga Pelaksana Pembangunan Prasarana Perkeretaapian	27 September 2024
28	PM 28 Tahun 2024	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	07 Oktober 2024
29	PM 29 Tahun 2024	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2024 tentang Peta Jabatan	10 Oktober 2024
30	PM 30 Tahun 2024	Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Khusus Ibu Kota Nusantara	17 Oktober 2024
31	PM 31 Tahun 2024	Penilaian Sistem Keselamatan Perkeretaapian	29 November 2024
32	PM 32 Tahun 2024	Tata Cara Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi	09 Desember 2024
33	PM 33 Tahun 2024	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2014 tentang Hari dan Jam Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2014 tentang Hari dan Jam Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan	09 Desember 2024
34	PM 34 Tahun 2024	Formulasi dan Mekanisme Penetapan Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan	18 Desember 2024

Sumber: Biro Hukum, 2024



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

Indikator Kinerja Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) yaitu jumlah rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (T-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/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:

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

Sampai dengan Triwulan IV, diperoleh realisasi tahun 2024 sebesar 35,135%. Nilai tersebut diperoleh dari perbandingan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/ Sub Sektor/ *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%. Berikut judul rekomendasi kebijakan yang telah terkonfirmasi kemanfaatannya:

Tabel II.28 Rekomendasi Kebijakan Yang Telah Terkonfirmasi Kemanfaatannya (T-2)

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 Demand 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 Buy The Service (BTS).



Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	1. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan <i>Buy The Service</i> (BTS); 2. Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar-Parepare melalui Sinergitas dan Konektivitas.

Sumber: BKT, 2024

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.

2. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

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

Dengan alokasi anggaran senilai Rp4.168.026.993.000,00 yang terealisasi sebesar 93,21% yaitu senilai Rp3.884.889.357.158,00 yang telah tercapai hingga Triwulan IV Tahun 2024.

1) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi

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

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



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

$$\% \text{ Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{4.530 \text{ orang}}{5.619 \text{ orang}} \times 100 \% = 80,619\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{80,619\%}{87,916\%} \times 100\% = 91,700\%$$

Pada Triwulan I Tahun 2024, dengan anggaran senilai Rp73.716.425.000,00 telah terealisasi sebesar Rp8.433.994.237,00 atau sebesar 11,44%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2024, alokasi anggaran senilai Rp34.656.496.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp14.020.679.259,00 atau sekitar 40,46%. Adapun realisasi pada Triwulan III Tahun 2024, alokasi anggaran senilai Rp38.937.247.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp23.139.258.768,00 atau sekitar 59,43%. Adapun realisasi pada Triwulan IV Tahun 2024, alokasi anggaran senilai Rp39.385.338.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp34.562.384.734,00 atau sekitar 87,75%.

2) Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi

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

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

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

Tabel II.29 Capaian Persentase Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi

No	Matra	Target Lulusan Tahun 2024			Realisasi Lulusan Tahun 2024		
		Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%	Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	21.359	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

Pada Triwulan IV Tahun 2024, dengan target 97,441% mencapai realisasi sebesar 116,615% sehingga persentase capaian adalah sebesar 119,677%, yakni:

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{116,615\%}{97,441\%} \times 100\% = 119,677\%$$

Sedangkan pada Triwulan I Tahun 2024 dengan anggaran senilai Rp2.405.516.316.000,00 telah terealisasi sebesar 10,15% atau senilai Rp244.250.520.203,00. Sementara alokasi anggaran untuk Triwulan II Tahun 2024 senilai Rp2.441.223.668.000,00 dengan realisasi anggaran Rp791.761.479.302,00 atau sekitar 32,43%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2024 senilai Rp2.441.223.668.000,00 dengan realisasi anggaran Rp791.761.479.302,00 atau sekitar 32,43%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2024 senilai Rp2.784.424.063.000,00 dengan realisasi anggaran Rp2.534.153.260.530,00 atau sekitar 91,01%.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatkan Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan, yang diukur dengan IKSp Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan merupakan koordinator sektor bagi tercapainya target Indikator Kinerja Utama Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi yang bertugas untuk melakukan pendampingan, koordinasi, pemantauan, evaluasi



dan pelaporan mitigasi perubahan iklim dalam upaya penurunan emisi GRK sektor transportasi dilaksanakan oleh masing-masing sub sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian.

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

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

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

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

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

Analisis Pencapaian Target

Analisis Capaian Triwulan IV Tahun 2024

Pada tahun 2024, target Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sebesar 100% dari 5,13 Juta Ton CO₂e. Selama periode Triwulan IV Tahun 2024 dapat disampaikan potensi perhitungan capaian penurunan emisi gas rumah kaca sub sektor transportasi tahun 2024 adalah sebesar 5.190.470,20 ton CO₂. Rincian capaian aksi mitigasi dari masing – masing sub sektor pada Triwulan IV Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel II.30 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Triwulan IV 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%



NO	AKSI MITIGASI SUB SEKTOR	CAPAIAN AKSI MITIGASI (Ton CO ₂ e)	%
3	Perhubungan Udara	1.148.811,13	22,39%
4	Perkeretaapian	2.759.562,05	53,79%%
Total		5.190.470,20	101,18%

Sumber: PPTB, 2024

Per Triwulan IV Tahun 2024 dapat disampaikan potensi perhitungan capaian penurunan emisi gas rumah kaca sub sektor transportasi tahun 2024 adalah sebesar 5.190.470,20 ton CO₂. Adapun penghitungan capaiannya adalah sebagai berikut:

$$\text{Prosentase Penurunan Emisi (\%)} = \frac{5.190.470,20}{5.130.000,00} \times 100\% = 101,18\%$$

$$\text{Prosentase Capaian Triwulan III} = \frac{101,18}{100} \times 100\% = 101,18\%$$

Upaya Peningkatan Kinerja Di Masa Mendatang

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

1. Melakukan evaluasi pelaksanaan aksi mitigasi tahun sebelumnya dan periode pelaporan 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 dengan Kementerian/Lembaga Terkait (Kementerian ESDM, BAPPENAS dan KLHK);
5. Melakukan diskusi/penyusunan/perbaikan baseline dan target capaian aksi mitigasi;
6. Melakukan FGD terkait upaya dekarbonisasi di sektor transportasi dan isu terkait lainnya.
7. Melakukan penyusunan draft peta jalan dekarbonisasi transportasi darat dan perkeretaapian;
8. Melakukan penyusunan buku panduan inventarisasi GRK transportasi.

Analisis Keberhasilan

Capaian penurunan emisi gas rumah kaca pada Triwulan IV ini adalah tercapai sebesar 5.190.470,20 ton CO₂ dari target tahun 2024 sebesar 5.130.000 ton CO₂. Angka capaian tersebut



merupakan hasil dari aksi mitigasi dari masing-masing sub sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian. Penurunan emisi gas rumah kaca pada triwulan IV dapat dicapai dengan dukungan beberapa kegiatan meliputi pembentukan & sosialisasi Kelompok Kerja Tim Pelaksanaan, Pemantauan, dan Pelaporan Inventarisasi Emisi Gas Rumah Kaca dan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim di Lingkungan Kementerian Perhubungan (KP-PHB 34 Tahun 2024), peningkatan kapasitas terkait upaya dekarbonisasi di Kementerian Perhubungan, dan koordinasi penyusunan *baseline* dan target bidang darat dan perkeretaapian untuk mendukung *Enhanced Nationally Determined Contributions* (ENDC), serta monitoring rutin dan pengumpulan data aktivitas untuk perhitungan emisi GRK transportasi sesuai aksi mitigasi yang tercantum di dalam KM. 8 Tahun 2023.

4. Pencapaian Sasaran Strategis Program Ketujuh

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

Sampai dengan akhir Triwulan IV Tahun 2024, Kementerian Perhubungan kembali memperoleh Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" untuk ke-11 (sebelas) kalinya, melalui surat Anggota I BPK nomor: 68/S/III//05/2024 tanggal 22 Mei 2024 tentang Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2023. Adapun acara penyerahan Laporan Hasil Pemeriksaan BPK RI atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan *ceremony* peraih Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" diselenggarakan di Ruang Nanggala, Gedung Cipta Kementerian Perhubungan pada tanggal 25 Juli 2024.

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.



5. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan

Kementerian Perhubungan pada tahun 2023 menargetkan Indeks RB sebesar 80,5, namun sesuai hasil LHE dari Kementerian PAN dan RB bahwa Kementerian Perhubungan mendapatkan nilai penyesuaian RB sebesar 85,26. Nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sampai dengan saat ini masih belum ada penetapan hasil penilaian dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. Sehingga untuk nilai indeks reformasi birokrasi menggunakan hasil penilaian tahun 2023. Kementerian Perhubungan pada tahun 2023 menargetkan Indeks RB sebesar 80,5 namun sesuai hasil LHE dari Kementerian PAN dan RB bahwa Kementerian Perhubungan mendapatkan Nilai Indeks RB 77,82 yang sebelumnya mendapatkan Nilai Indeks RB 75,82. Perubahan Nilai Indeks RB mengalami penyesuaian dikarenakan adanya penambahan Skor pada Indikator Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi. Adapun nilai capaian RB tahun 2024 saat ini masih dalam proses penilaian dan akan dirilis secara resmi sekitar bulan Maret 2025.

Pada Triwulan IV Kementerian Perhubungan telah mendapatkan kembali penyesuaian Nilai Indeks RB tahun 2023 sebesar 85,26 yang sebelumnya mendapatkan nilai indeks 77,82. Penyesuaian tersebut diperoleh dari afirmasi pada nilai RB General dan RB Tematik yang telah disetujui oleh Kementerian PAN dan RB. Adapun hasil Afirmasi Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dijadikan dasar sebagai pengajuan usulan Kenaikan Tunjangan Kinerja Pegawai Kementerian Perhubungan dan telah disetujui Kementerian PAN dan RB dengan telah diterbitkannya Surat Permohonan Izin Prinsip oleh Kementerian PAN dan RB. Sebagai data dukung dalam kurun waktu Oktober sampai dengan Desember 2024 telah dilaksanakan kegiatan antara lain:

- a. Telah dilaksanakan verifikasi dan validasi untuk formasi Jabatan Fungsional Dosen dengan jumlah kebutuhan 1.491 formasi beserta dengan data dukung sebagai bahan pertimbangan yang ditujukan kepada Kemendibud Ristek;
- b. Telah dilaksanakan Pengusulan Uji Kompetensi Jabatan Fungsional;
- c. Telah dilaksanakan Pelantikan dan Pengambilan Sumpah/Janji Jabatan Fungsional;
- d. Telah dilaksanakan pengadministrasian dan pengusulan Uji Kompetensi Jabatan Fungsional;
- e. Melaksanakan evaluasi dan pengisian kuesioner Jabatan Fungsional dari Kementerian PAN dan RB untuk memperoleh gambaran terkait dampak dan efektivitas kebijakan pasca diundangkannya Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 1 Tahun 2023 tentang Jabatan



Fungsional;

- f. Telah dilaksanakan verifikasi dan validasi untuk formasi Jabatan Fungsional Pengendali Dampak Lingkungan dan Jabatan Fungsional Analisis Kerja Sama di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- g. Telah dilaksanakan surat penyampaian informasi pembinaan Jabatan Fungsional bidang kesehatan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- h. Telah dilaksanakan Pelantikan dan Pengambilan sumpah/janji Jabatan Fungsional pada tanggal 23 Desember 2024 dengan jumlah pejabat fungsional sebanyak 83 (delapan puluh tiga) orang dari beberapa unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Upaya Peningkatan Kinerja Masa Mendatang

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

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

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2024

Hingga periode Oktober s.d. Desember Tahun 2024, Kementerian Perhubungan meraih Penghargaan Nasional yaitu penghargaan Pelayanan Publik pada kategori Penyelenggaraan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan. Adapun dalam hal ini, unit kerja yang meraih penghargaan adalah Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan (LRT Sumsel), yang berada di bawah Kemenhub, meraih penghargaan dalam 10 Kementerian terbaik dengan pelayanan prima. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menerima penghargaan tersebut



pada acara Gebyar Pelayanan Prima yang diselenggarakan oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, di Jakarta, Selasa 8 Oktober 2024.

Selain itu, Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat (KIP) yang telah diraih sejak 2019 ditingkat pusat. Tahun ini, Kemenhub meraih peringkat ke-6 dengan nilai sebesar 98,05. Angka tersebut naik dari tahun lalu sebesar 95,76. Penghargaan diterima langsung Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Budi Rahardjo, pada acara Anugerah Keterbukaan Informasi Publik, di Jakarta, Selasa 17 Desember 2024. Dalam aspek pengelolaan manajemen ASN, Kementerian Perhubungan juga meraih predikat "BAIK" dengan skor 296 pada Pengawasan Penerapan Sistem Merit Tahun 2024 yang diselenggarakan oleh Badan Kepegawaian Negara (BKN). Penghargaan ini diserahkan langsung oleh BKN melalui Evaluasi Pengawasan Penerapan Sistem Merit tahun 2024, di Jakarta, Kamis (19/12). Evaluasi Pengawasan Penerapan Sistem Merit sendiri merupakan penilaian atas pengawasan penerapan sistem merit dalam pengelolaan manajemen ASN di seluruh instansi pemerintah pusat dan daerah. Adapun salah satu upaya untuk mendorong implementasi sistem merit yakni dengan membangun sistem e-kinerja, yang mengintegrasikan penilaian kinerja pegawai di lingkungan Kemenhub dengan sistem yang ada di BKN. Di samping itu, Kemenhub memiliki aplikasi Si Jago, sistem pengembangan karir yang memungkinkan evaluasi terhadap ASN berdasarkan perilaku dan kinerja mereka.

Selain itu, dalam kegiatan evaluasi pelaksanaan SKD CPNS dan persiapan jelang seleksi kompetensi PPPK Periode I 2024 yang diselenggarakan oleh Badan Kepegawaian Negara tanggal 13 November 2024 yang bertempat di Surakarta, Jawa Tengah. BKN (Badan Kepegawaian Negara) memberikan penghargaan Anugerah Manajemen ASN bagi instansi pemerintah pusat dan daerah atas kinerja pengelolaan ASN di lingkup instansinya. Kementerian Perhubungan berhasil meraih penghargaan sebagai peringkat ketiga pada kategori Pengelolaan Sistem Informasi dan Data. Tidak hanya itu, Kementerian Perhubungan mendapatkan penghargaan atas keberhasilan menerapkan sistem merit dalam manajemen aparatur sipil negara dengan predikat "Baik". manajemen ASN (Aparatur Sipil Negara) di seluruh instansi Pemerintah Pusat dan Daerah telah dilaksanakan. Evaluasi dilakukan terhadap penerapan sistem merit yang dilakukan di sepanjang tahun 2024. Terhitung ada 98 Kementerian/Lembaga/Daerah yang memperoleh sangat baik dan baik. Atas perolehan penilaian tersebut, BKN (Badan Kepegawaian Negara) menyerahkan hasil evaluasi pengawasan penerapan sistem merit kepada instansi melalui Evaluasi Pengawasan



Penerapan Sistem Merit tahun 2024, pada hari Kamis tanggal 19 Desember 2024 di Jakarta. Apresiasi berupa penghargaan ini dilakukan untuk meningkatkan penerapan sistem merit pada instansi pemerintah, khususnya dalam pelaksanaan meritokrasi.



Gambar II.3 Kemenhub Raih Penghargaan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan Tahun 2024



Gambar II.4 Kemenhub Pertahankan Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat



Gambar II.5 Penghargaan Anugerah Manajemen ASN Kemenhub 2024



Gambar II.6 Penghargaan Sistem Merit Kemenhub 2024

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2024

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi per 15 Januari 2025 adalah sebagai berikut:

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

NO	UNIT ESELON I	BELANJA PEGAWAI		BELANJA BARANG		BELANJA MODAL		TOTAL		
		PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	%
1	SETJEN	153.147.106.000	152.500.922.290	450.495.032.000	426.755.929.074	58.954.280.000	57.734.429.309	662.596.418.000	636.991.280.673	96,14%
2	ITJEN	50.227.251.000	50.188.210.976	61.075.818.000	57.534.690.263	3.921.753.000	3.879.369.347	115.224.822.000	111.602.270.586	96,86%
3	DITJEN HUBDAT	665.206.211.000	661.720.639.858	3.797.185.479.000	3.545.374.992.202	2.287.906.931.000	2.132.252.886.190	6.750.298.621.000	6.339.348.518.250	93,91%
4	DITJEN HUBLA	1.963.838.533.000	1.916.276.036.582	5.528.150.745.000	5.199.324.293.150	7.146.490.956.000	6.899.394.260.841	14.638.480.234.000	14.014.994.590.573	95,74%
5	DITJEN HUBUD	1.065.947.653.000	1.050.693.397.174	3.297.259.507.000	3.039.344.827.390	3.878.729.504.000	3.619.907.398.883	8.241.936.664.000	7.709.945.623.447	93,55%
6	DITJEN KA	189.147.790.000	186.229.092.847	2.880.697.829.000	2.394.793.524.082	7.682.465.448.000	3.272.704.497.442	10.752.311.067.000	5.853.727.114.371	54,44%
7	BKT	41.936.254.000	41.488.904.048	147.709.606.000	139.746.630.921	6.811.480.000	6.807.745.011	196.457.340.000	188.043.279.980	95,72%
8	BPSDMP	358.576.891.000	352.632.786.377	3.071.443.402.000	2.858.814.332.905	766.235.660.000	673.968.964.656	4.196.255.953.000	3.885.416.083.938	92,59%
9	BPTJ	37.157.078.000	37.150.877.808	228.563.153.000	222.481.822.129	64.453.780.000	57.609.787.934	330.174.011.000	317.242.487.871	96,08%
JUMLAH		4.525.184.767.000	4.448.880.867.960	19.462.580.571.000	17.884.171.042.116	21.895.969.792.000	16.724.259.339.613	45.883.735.130.000	39.057.311.249.689	85,12%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (15 Januari 2025)

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

NO	UNIT ESELON I	VOKASI (DL)		INFRASTRUKTUR (GA)		DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)		TOTAL		
		PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	PAGU	REALISASI	%
1	SETJEN					662.596.418.000	636.991.280.673	662.596.418.000	636.991.280.673	96,14%
2	ITJEN					115.224.822.000	111.602.270.586	115.224.822.000	111.602.270.586	96,86%
3	DITJEN HUBDAT			5.360.508.014.000	4.995.726.208.505	1.389.790.607.000	1.343.622.309.745	6.750.298.621.000	6.339.348.518.250	93,91%
4	DITJEN HUBLA			11.079.521.633.000	10.637.976.627.124	3.558.958.601.000	3.377.017.963.449	14.638.480.234.000	14.014.994.590.573	95,74%
5	DITJEN HUBUD			5.383.111.116.000	5.010.181.306.797	2.858.825.548.000	2.699.764.316.650	8.241.936.664.000	7.709.945.623.447	93,55%
6	DITJEN KA			10.151.163.728.000	5.301.437.442.560	601.147.339.000	552.289.671.811	10.752.311.067.000	5.853.727.114.371	54,44%
7	BKT			107.005.845.000	99.780.162.395	89.451.495.000	88.263.117.585	196.457.340.000	188.043.279.980	95,72%
8	BPSDMP	2.844.414.286.000	2.569.151.726.264			1.351.841.667.000	1.316.264.357.674	4.196.255.953.000	3.885.416.083.938	92,59%
9	BPTJ			235.877.591.000	224.490.922.428	94.296.420.000	92.751.565.443	330.174.011.000	317.242.487.871	96,08%
JUMLAH		2.844.414.286.000	2.569.151.726.264	32.317.187.927.000	26.269.592.669.809	10.722.132.917.000	10.218.566.853.616	45.883.735.130.000	39.057.311.249.689	85,12%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (15 Januari 2025)



TRIWULAN IV

BAB - III PENUTUP

III.1 Kesimpulan

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

1. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2024 Kementerian Perhubungan telah disusun sesuai dengan amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah;
2. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan selama periode Triwulan IV ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan IV ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Udara, OTP Angkutan Jalan, dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran;
Faktor pendukung keberhasilan pencapaian sasaran adalah upaya penguatan kelembagaan baik arahan pimpinan dengan melibatkan unsur tim kepatuhan internal lainnya dan subsektor lainnya, sarana pendukung komunikasi untuk memastikan koordinasi dan kerja sama yang baik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan pembinaan tetap berjalan secara kontinu berkesinambungan.

Hingga periode Triwulan IV Tahun 2024, Kementerian Perhubungan meraih Penghargaan Nasional yaitu penghargaan Pelayanan Publik pada kategori Penyelenggaraan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan. Adapun dalam hal ini, unit kerja yang meraih penghargaan adalah Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan (LRT Sumsel), yang berada di bawah Kemenhub,



meraih penghargaan dalam 10 Kementerian terbaik dengan pelayanan prima. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menerima penghargaan tersebut pada acara Gebyar Pelayanan Prima yang diselenggarakan oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, di Jakarta, Selasa 8 Oktober 2024.

Selain itu, Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat Badan Publik Informatif dari Komisi Informasi Pusat (KIP) yang telah diraih sejak 2019 ditingkat pusat. Tahun ini, Kemenhub meraih peringkat ke-6 dengan nilai sebesar 98,05. Angka tersebut naik dari tahun lalu sebesar 95,76. Penghargaan diterima langsung Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Budi Rahardjo, pada acara Anugerah Keterbukaan Informasi Publik, di Jakarta, Selasa 17 Desember 2024. Dalam aspek pengelolaan manajemen ASN, Kementerian Perhubungan juga meraih predikat "BAIK" dengan skor 296 pada Pengawasan Penerapan Sistem Merit Tahun 2024 yang diselenggarakan oleh Badan Kepegawaian Negara (BKN). Penghargaan ini diserahkan langsung oleh BKN melalui Evaluasi Pengawasan Penerapan Sistem Merit tahun 2024, di Jakarta, Kamis (19/12). Evaluasi Pengawasan Penerapan Sistem Merit sendiri merupakan penilaian atas pengawasan penerapan sistem merit dalam pengelolaan manajemen ASN di seluruh instansi pemerintah pusat dan daerah. Adapun salah satu upaya untuk mendorong implementasi sistem merit yakni dengan membangun sistem e-kinerja, yang mengintegrasikan penilaian kinerja pegawai di lingkungan Kemenhub dengan sistem yang ada di BKN. Di samping itu, Kemenhub memiliki aplikasi Si Jago, sistem pengembangan karir yang memungkinkan evaluasi terhadap ASN berdasarkan perilaku dan kinerja mereka.

Selain itu, dalam kegiatan evaluasi pelaksanaan SKD CPNS dan persiapan jelang seleksi kompetensi PPPK Periode I 2024 yang diselenggarakan oleh Badan Kepegawaian Negara tanggal 13 November 2024 yang bertempat di Surakarta, Jawa Tengah. BKN (Badan Kepegawaian Negara) memberikan penghargaan Anugerah Manajemen ASN bagi instansi pemerintah pusat dan daerah atas kinerja pengelolaan ASN di lingkup instansinya. Kementerian Perhubungan berhasil meraih penghargaan sebagai peringkat ketiga pada kategori Pengelolaan Sistem Informasi dan Data. Tidak hanya itu, Kementerian Perhubungan mendapatkan penghargaan atas keberhasilan menerapkan sistem merit dalam manajemen aparatur sipil negara dengan predikat "Baik". manajemen ASN (Aparatur Sipil Negara) di seluruh instansi Pemerintah Pusat dan Daerah telah dilaksanakan. Evaluasi dilakukan terhadap penerapan sistem merit yang dilakukan di sepanjang tahun 2024. Terhitung ada 98 Kementerian/Lembaga/Daerah yang memperoleh sangat



baik dan baik. Atas perolehan penilaian tersebut, BKN (Badan Kepegawaian Negara) menyerahkan hasil evaluasi pengawasan penerapan sistem merit kepada instansi melalui Evaluasi Pengawasan Penerapan Sistem Merit tahun 2024, pada hari Kamis tanggal 19 Desember 2024 di Jakarta. Apresiasi berupa penghargaan ini dilakukan untuk meningkatkan penerapan sistem merit pada instansi pemerintah, khususnya dalam pelaksanaan meritokrasi.

III.2 Saran Tindak Lanjut

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

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

1. Rasio Konektivitas Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:
 - a) Menerapkan *multi-airlines system*, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
 - 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.
2. Rasio Konektivitas Transportasi KA dapat ditingkatkan melalui:
 - a) Penyelesaian tindak lanjut temuan hasil pengujian prasarana perkeretaapian lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu untuk selanjutnya dukungan pengoperasian jalur kereta api tersebut dengan berkoordinasi dengan operator/PT. KAI;
 - b) Monitoring dan evaluasi reaktivasi jalur KA lintas Sawahlunto – Muaralaban dengan melibatkan PMU, termasuk menindaklanjuti penyampaian teguran kepada Direksi PT. KAI untuk memenuhi ketentuan yang berlaku terkait kegiatan reaktivasi jalur KA antara Sawahlunto – Muaro Kalaban;
 - c) Percepatan penyelesaian ketentuan teknis penyelenggaraan trem otonom termasuk koordinasi lanjut hasil *Proof Of Concept* (PoC) yang telah dilaksanakan guna mendukung persiapan *showcase* trem otonom di wilayah IKN.
 3. *On Time Performance* Angkutan Jalan dapat ditingkatkan melalui:
 - a) Upaya *Push Strategy* oleh Pemerintah Daerah salah satunya dengan mengakomodir layanan angkot eksisting untuk menjadi *Feeder* Layanan BTS;
 - b) Perlu dilakukan *rerouting* untuk meningkatkan fasilitas integrasi antar koridor sehingga *ridership* bisa meningkat;
 - c) Perlu konsolidasi terkait halte yang tidak bisa digunakan karena resistensi beberapa kelompok masyarakat.
 4. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran dapat ditingkatkan melalui:
 - a) Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
 - b) Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
 - c) Evaluasi monitoring perwira jaga dalam penerbitan SPB;
 - d) Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
 - e) Pelaksanaan monitoring dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - f) Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;



- g) Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;
- h) Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

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

1. Melakukan akselerasi pelaksanaan program/kegiatan/proyek;
2. Memastikan setiap proses pelaksanaan anggaran dapat tercapai sesuai dengan rencana dan ketentuan yang berlaku;
3. Memperhatikan dan mematuhi aturan terkait langkah-langkah dalam menghadapi akhir tahun anggaran 2024; dan
4. Melakukan monitoring rencana penarikan dana setiap bulannya dan mendorong pembayaran termin kegiatan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

@Kemenhub151



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation

Jl. W. dan Merdeka Barat No. 8 Jakarta 10110

<http://www.dephub.go.id>

