KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN III 2025



KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan III pada bulan Juli – September Tahun 2025.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 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 konsep dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Secara umum, target seluruh Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ditargetkan pada Triwulan III Tahun 2025 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 Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 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 Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 ini.

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

Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI ii

DAFTAR TABEL iii

DAFTAR GAMBAR iv

RINGKASAN EKSEKUTIF vi

BAB I PENDAHULUAN 1

I.1 Latar Belakang 1

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan 1

I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2025 2

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA 7

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 7

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan III Tahun 2025 71

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 80

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan III Tahun 2025 83

BAB III PENUTUP 86

III.1 Kesimpulan 86

III.2 Saran Tindak Lanjut 87

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	3
Tabel I.2	Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	4
Tabel I.3	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)	5
Tabel I.4	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)	5
Tabel II.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025	8
Tabel II.2	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan III Tahun 2025	9
Tabel II.3	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan III Tahun 2025	17
Tabel II.4	Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan III Tahun 2025	21
Tabel II.5	Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan III Tahun 2025	22
Tabel II.6	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan III Tahun 2025	25
Tabel II.7	Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	30
Tabel II.8	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025	31
Tabel II.9	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan III 2025	32
Tabel II.10	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan III 2025	34
Tabel II.11	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan III 2025	35
Tabel II.12	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	36
Tabel II.13	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	37
Tabel II.14	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan III Tahun 2025	37
Tabel II.15	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025	40
Tabel II.16	Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan III Tahun 2025	41
Tabel II.17	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan III Tahun 2025	60
Tabel II.18	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan III Tahun 2025	62
Tabel II.19	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA Triwulan III Tahun 2025	65
Tabel II.20	Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional	70
Tabel II.21	Capaian Indeks Peningkatan SDM Transportasi Triwulan III Tahun 2025	76
Tabel II.22	Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra	77
Tabel II.23	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan III Terhadap Pagu Tahun 2025 Per Jenis Belanja	84
Tabel II.24	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan III Terhadap Pagu Tahun 2025 Sesuai RSPP	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029	3
Gambar I.2	Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025	6
Gambar II.1	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	71

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 kinerjanya. 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 2025 mengalami revisi pasca adanya kebijakan efisiensi anggaran dan penyesuaian pada target kinerja dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, diantaranya:

1. Inpres RI Nomor 1 Tahun 2025 tanggal 22 Januari 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan APBN dan APBD TA 2025;
2. Surat Menteri Keuangan Nomor S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025 perihal Efisiensi Belanja K/L dalam Pelaksanaan APBN TA 2025;
3. Surat Menteri Perhubungan Nomor KU.001/1/3/MHB 2025 tanggal 31 Januari 2025 perihal Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN di Lingkungan Kemenhub TA. 2025;
4. Surat Menteri Keuangan Nomor S-57/MK.02/2025 tanggal 13 Februari 2025 perihal Tindak Lanjut Efisiensi Belanja K/L dalam Pelaksanaan APBN TA 2025;
5. Surat Menteri Perhubungan Nomor KU 001/1/7/MHB/2025 tanggal 14 Februari 2025 Hal Tindak Lanjut Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN di lingkungan Kemenhub TA 2025.

Hal ini sesuai maklumat Permenhub Nomor 85 Tahun 2020, yaitu dokumen Perjanjian Kinerja perlu dilakukan revisi jika mengalami perubahan struktur anggaran. Tentunya dengan adanya kebijakan efisiensi anggaran yang dirasakan seluruh Kementerian/Lembaga khususnya Kementerian Perhubungan berdampak pada keterbatasan pelaksanaan program dan kegiatan. Beberapa indikator kinerja seperti Rasio Konektivitas Transportasi

Jalan, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Tingkat Integrasi Transportasi Nasional, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, serta Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan III Tahun 2025, terutama pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan yang capaiannya masih sangat rendah yaitu dibawah 65%.

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan III Tahun 2025 cukup baik. Meskipun terdapat penyesuaian dalam efisiensi anggaran, Kementerian Perhubungan tetap berkomitmen untuk menjaga kinerja sesuai target yang telah ditetapkan. Dalam pelaksanaannya, efisiensi anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan diwujudkan melalui peninjauan kembali terhadap pelaksanaan kegiatan, pengendalian belanja operasional, serta optimalisasi anggaran untuk program yang mendukung konektivitas nasional, keselamatan transportasi, dan peningkatan pelayanan publik.

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Sasaran Strategis		Satuan	Target	Realisasi Tw III	Capaian Tw III (%)
SS 1. Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional					
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,706	0,695	98,390
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491	16,117	97,734
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional					
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	95,730	95,690	99,958
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional					
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	83,457	85,225

Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar 38,52% yakni senilai Rp13.913.471.451.418,00 (Tiga Belas Triliun Sembilan Ratus Tiga Belas Miliar Empat Ratus Tujuh Puluh Satu Juta Empat Ratus Lima Puluh Satu Ribu Empat Ratus Delapan Belas Rupiah) dari anggaran Rp36.120.924.991.000,00 (Tiga Puluh Enam Triliun Seratus Dua Puluh Miliar Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah).



BAB - I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang
1.2 Struktur Organisasi
1.3 Perjanjian Kinerja

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 (SAKIP), kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP. 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 di*input* oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Kementerian Perhubungan Tahun 2025 disusun untuk melaporkan progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode Juli – September 2025 yang targetnya telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025 serta Rancangan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Peran Kementerian Perhubungan sebagai lembaga pemerintahan yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Pada awal tahun 2025, diterbitkan Permenhub Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang merupakan perubahan dari Permenhub Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Perubahan yang mendasar pada peraturan ini adalah transformasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Integrasi Transportasi dan Multimoda.

Namun demikian, struktur organisasi Kementerian Perhubungan dijabarkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 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 Integrasi Transportasi dan Multimoda;
   7. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
   8. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan; dan
   9. Badan Kebijakan Transportasi.

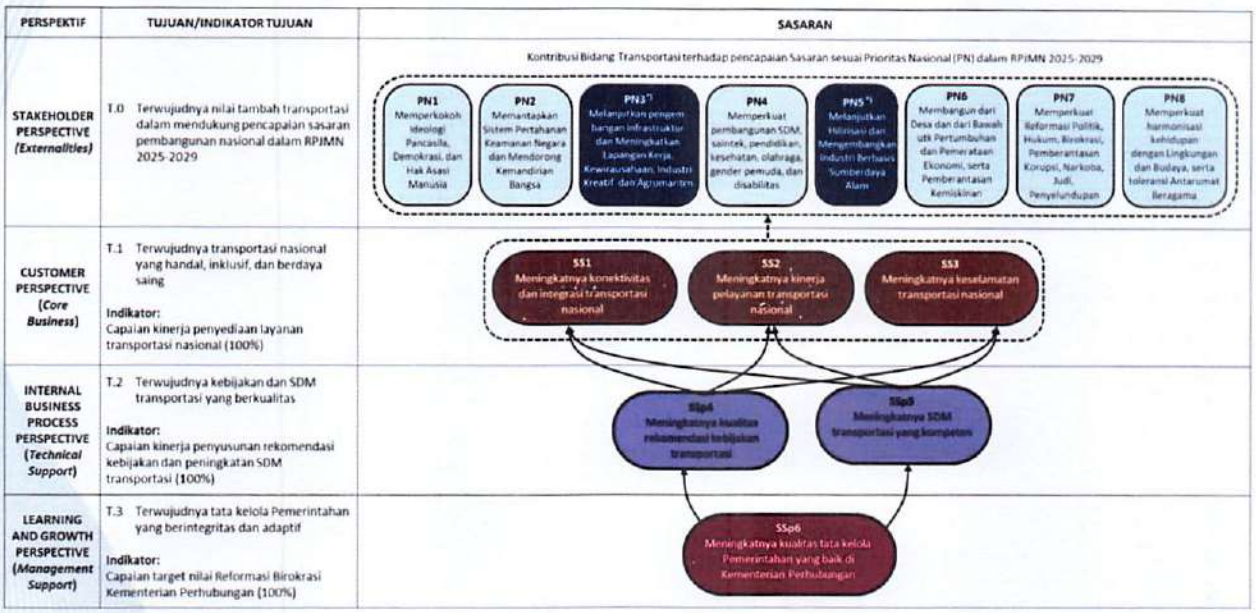
b. **5 (lima) Staf Ahli Menteri Staf Ahli**, yang dalam melaksanakan tugasnya, secara administratif dikoordinasikan oleh Sekretariat Jenderal, yaitu:
   1. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
   2. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
   3. Staf Ahli Bidang Logistik;
   4. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
   5. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.

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 2025

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 Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Konsep sasaran strategis yang akan dicapai pada tahun 2025 telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2025 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 Business Process Perspective*, dan *Learning and Growth Perspective*. Peta sasaran strategis Kemenhub dapat dilihat pada Gambar I.1 berikut:



Gambar I.1
Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029

Adapun rincian target kinerja dan alokasi anggaran yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
SS 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,82
		IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	0,60
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan	IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	90,00

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
	Transportasi Nasional				
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	99,9980

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp23.242.054.847.000,00 (Dua Puluh Tiga Triliun Dua Ratus Empat Puluh Dua Miliar Lima Puluh Empat Juta Delapan Ratus Empat Puluh Tujuh 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 2025

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.099.575.034.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	13.777.921.466.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.364.558.347.000
	Total	**23.242.054.847.000**

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Sementara itu, berdasarkan Konsep Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (posisi Juli, 2025) terdapat penyesuaian target kinerja pada indikator kinerja Kementerian Perhubungan. Adapun target kinerja tersebut telah disampaikan melalui Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.101/1/2/MHB/2025 tanggal 9 Juli 2025 Hal Forum Penyesuaian Renstra Kemenhub 2025-2029 kepada Menteri PPN/Kepala Bappenas, yang berisi tentang substansi yang tertuang dalam Konsep Renstra Kemenhub 2025-2029. Adapun rincian target kinerja tersebut yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (pasca efisiensi), sebagai berikut:

Tabel I.3
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
SS 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707
		IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	95,169
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925

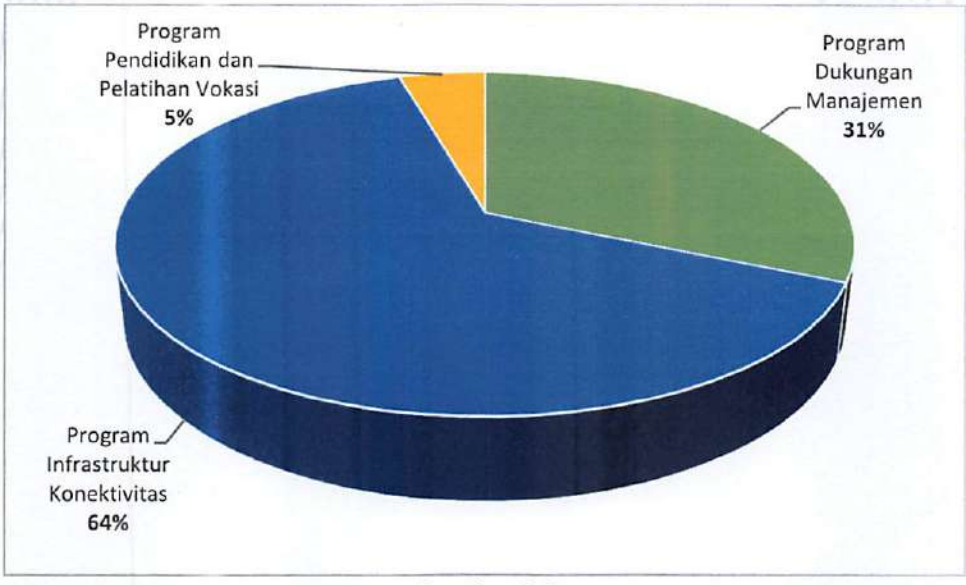
Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp26.762.117.474.000,00 (Dua Puluh Enam Triliun Tujuh Ratus Enam Puluh Dua Miliar Seratus Tujuh Belas Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Empat 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.4 berikut.

Tabel I.4
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.188.855.129.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	17.190.295.915.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.382.966.430.000
	Total	**26.762.117.474.000**

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)



Gambar I.2
Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025



BAB - II

AKUNTABILITAS KINERJA

2.1 Capaian Kinerja
2.2 Capaian Kinerja Lainnya
2.3 Prestasi
2.4 Realisasi Anggaran

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.

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025

Perwujudan visi pembangunan nasional dalam sektor transportasi yaitu dengan "Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045". Hal tersebut merupakan perwujudan Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Misi Kementerian Perhubungan, kemudian dijabarkan dalam tujuan dan sasaran strategis pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan. Capaian Indikator Kinerja Utama Triwulan III Tahun 2025 Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

SASARAN 1 : MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 1.1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional. Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Darat, Rasio Konektivitas Transportasi Laut, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, dan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian serta IKSS 1.2 yaitu Tingkat Integrasi Transportasi

Nasional yang merupakan kontribusi indikator kinerja dari Direktorat Jenderal Integrasi dan Transportasi Multimoda.

IKSS 1.1 RASIO KONEKTIVITAS TRANSPORTASI NASIONAL

Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025 berdasarkan penyesuaian target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 memiliki target 0,707 sedangkan untuk target kinerja Triwulan III adalah sebesar 0,706 dengan realisasi 0,695 atau mencapai 98,390% dari target Triwulan III Tahun 2025 atau mencapai 98,182% dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1 Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 1.1	**Rasio Konektivitas Transportasi Nasional**	**Rasio**	**0,820**	**Tw. I**	**0,630**	**0,627**	**99,581**	**76,483**
	1. Transportasi Jalan		0,374		0,374	0,267	71,390	71,390
	2. Transportasi SDP		0,565		0,565	0,631	111,681	111,681
	3. Transportasi Laut		0,960		0,960	0,959	99,906	99,906
	4. Transportasi Udara		0,790		0,790	0,819	103,633	103,633
	5. Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
IKSS 1.1	**Rasio Konektivitas Transportasi Nasional**	**Rasio**	**0,707**	**Tw. II**	**0,676**	**0,673**	**99,486**	**95,126**
	Transportasi Darat		0,490		0,496	0,450	90,716	91,828
	Transportasi Laut		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,972		0,960	0,961	100,073	98,837
	Transportasi Perkeretaapian		0,908		0,790	0,821	103,975	90,463
IKSS 1.1	**Rasio Konektivitas Transportasi Nasional**	**Rasio**	**0,707**	**Tw. III**	**0,706**	**0,695**	**98,390**	**98,182**
	Transportasi Darat		0,490		0,496	0,514	103,784	105,056
	Transportasi Laut		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,972		0,908	0,843	92,852	92,852
	Transportasi Perkeretaapian		0,908		0,960	0,961	100,073	98,837

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Berdasarkan dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP. Adapun pada Triwulan III Tahun 2025, target Rasio Konektivitas Transportasi Darat sebesar 0,496 dengan komposit dari masing-masing target Rasio Konektivitas Transportasi Jalan sebesar 0,426 dan target Rasio Konektivitas Transportasi ASDP sebesar 0,565. Rumus perhitungan pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Darat dijabarkan sebagai berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{\text{Rasio Konektivitas Transp. Jalan} + \text{Rasio Konektivitas Transp. ASDP}}{2}$$

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0{,}426 + 0{,}565}{2} = 0{,}496$$

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0{,}397 + 0{,}631}{2} = 0{,}450$$

$$\text{\% Capaian} = \frac{0{,}450}{0{,}496} \times 100\% = 90{,}716\%$$

a) Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

Rasio Konektivitas Transportasi Jalan merupakan rasio konektivitas untuk seluruh wilayah di Indonesia, baik perkotaan Jabodetabek maupun wilayah lainnya. Rasio Konektivitas Transportasi Jalan mengukur tingkat konektivitas transportasi jalan secara keseluruhan dengan mempertimbangkan empat segmen utama yang mencakup angkutan penumpang perkotaan, angkutan di daerah tertinggal, angkutan antar kota dan pusat kegiatan, serta angkutan barang.

Tabel II.2 Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,411	Tw. I	0,374	0,267	71,390	71,390
			Tw. II	0,426	0,268	62,911	65,207
			Tw. III	0,426	0,397	93,240	96,643

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{\text{RKPP} + \text{RKDTPK} + \text{RKAKAP} + \text{RKAB}}{4}$$

Keterangan:

- **RKPP** merupakan rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota yang dihitung berdasarkan tingkat konektivitas kota-kota dengan layanan angkutan umum massal, serta integrasi moda transportasi;
- **RKDTPK** merupakan rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK yang diukur berdasarkan pengukuran konektivitas ke wilayah-wilayah yang masuk dalam kategori daerah tertinggal, terdepan, dan perbatasan dengan layanan angkutan perintis;
- **RKAKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas transportasi antar kota dan pusat kegiatan, termasuk trayek angkutan antar kota antar provinsi;
- **RKAB** merupakan rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang yang diukur berdasarkan kapasitas layanan angkutan barang dan terminal barang yang memenuhi standar.

Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan III Tahun 2025 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,397, yang diperoleh dari perhitungan berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transfvc portasi Jalan} = \frac{61{,}90\% + 30{,}88\% + 66{,}09\% + 0}{4} = 0{,}397$$

$$\%\ \text{Capaian} = \frac{0{,}397}{0{,}426} \times 100\% = 93{,}240\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Target rasio konektivitas transportasi jalan Triwulan III Tahun 2025 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Keberhasilan konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota (RKPP) pada Triwulan II Tahun 2025, dikarenakan beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan, yaitu:
   a) Persentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang tercover BTS atau BRT sebanyak 13 Kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 13 kota;

b) Pemanfaatan teknologi telematika untuk pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker*, *Fleet Management System*, *Cashless Payment*, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi dapat memberikan data yang cukup akurat;

c) Adanya kegiatan evaluasi pelaksanaan layanan angkutan umum massal perkotaan sehingga membantu mobilisasi masyarakat perkotaan yang dapat meningkatkan layanan angkutan umum perkotaan dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.

2. Keberhasilan konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK) pada Triwulan III Tahun 2025, dikarenakan tersedianya Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK, yaitu:

   a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;

   b) Adanya kegiatan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada;

   c) Pelaksanaan subsidi angkutan jalan perintis melalui 32 Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5958 Tahun 2024 tanggal 31 Oktober 2024 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025;

   d) Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum.

3. Keberhasilan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi pada Triwulan III Tahun 2025, dikarenakan beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Penilaian Minimum (SPM) , yaitu:

   a) Persentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh terminal-terminal yang telah memenuhi SPM jalur keberangkatan serta memiliki kapasitas yang besar terutama terminal-terminal di Pulau Jawa yang telah direvitalisasi/direhabilitasi;

b) Frekuensi keberangkatan bus yang cukup tinggi di beberapa terminal besar seperti Purabaya, Leuwipanjang dan Giwangan juga berkontribusi pada tingginya rasio;

c) Pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal cukup berperan dalam meningkatkan pencapaian pemenuhan SPM dan peningkatan kapasitas terminal.

POTENSI PERMASALAHAN

1. Konektivitas Jaringan Angkutan Penumpang Perkotaan dengan Wilayah Kota (RKPP)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKPP, antara lain:

a) Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan:

- Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota penerima subsidi *Buy The Service*;
- Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
- Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat.

b) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Sesuai SPM:

- Perubahan organisasi dan tata kelola serta penghematan anggaran di tahun 2025 yang berdampak pada tertundanya kegiatan pembangunan pada kota yang terlayani BTS (Kota Banyumas);
- Fokus pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada wilayah KSPN pada tahun sebelumnya mencapai 50% (KSPN Borobudur, KSPN Mandalika, KSPN Labuan Bajo, KSPN Danau Toba, dan KSPN Tanjung Lesung) dari jumlah total 10 lokasi KSPN sebagai dukungan konektivitas pariwisata;
- Baru tersusunnya regulasi terkait fasilitas pendukung dan integrasi moda di wilayah perkotaan sehingga penerapan di wilayah kurang maksimal;
- Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota penerima subsidi *Buy The Service*;

- Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
- Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat;
- Seiring dengan dinamika kebijakan dan penataan kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan, terjadi perubahan tugas dan fungsi yang berimplikasi langsung pada pelaksanaan program serta indikator kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Salah satu perubahan strategis tersebut adalah pengalihan sebagian tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD), khususnya terkait dengan fasilitas integrasi moda dan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), kepada Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi Multimoda (DJITM) yang baru dibentuk. Dalam konteks tersebut, indikator kinerja kegiatan "Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM", yang sebelumnya menjadi bagian dari pengukuran kinerja DJPD, dinilai sudah tidak relevan untuk dilanjutkan. Hal ini disebabkan karena tanggung jawab atas pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi terkait fasilitas integrasi moda kini sepenuhnya menjadi kewenangan DJITM. Dengan demikian, indikator tersebut tidak lagi mencerminkan *output* yang menjadi tanggung jawab DJPD dan berpotensi menimbulkan bias dalam pengukuran kinerja organisasi secara keseluruhan. Atas dasar itu, pada Triwulan III indikator "Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM" akan dihapus dari dokumen perencanaan kinerja DJPD, baik pada level Renstra, Rencana Kinerja Tahunan (RKT), maupun dokumen evaluasi lainnya, guna menjaga akurasi, konsistensi, dan akuntabilitas pengukuran kinerja yang berbasis pada tugas dan fungsi yang melekat.

2. Konektivitas Jaringan Transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (RKDTPK)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKDTPK, antara lain:

- 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, belum mengakomodir daerah DTPK;

- Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- 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.

3. Konektivitas Jaringan Trayek Antar Kota dengan Terminal, Pusat Kegiatan (KEK, KSN, & KI), Lintas Negara, dan Pedesaan Antar Provinsi (RKAKAP)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKAKAP, antara lain:

a) Layanan AKAP, Pusat Kegiatan, Pedesaan Antar Provinsi:
   - Operator angkutan umum memberikan layanan berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;
   - Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;
   - Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama sehingga tidak melaporkan operasionalnya;
   - Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
   - Hingga saat ini implementasi tusi angkutan perdesaan masih belum berjalan secara optimal sebab belum terdapatnya pembahasan teknis dan strategi yang jelas antara pemerintah pusat dan daerah dalam pelaksanaan yang konkret guna pengelolaan dan pengembangan moda transportasi angkutan pedesaan ini dalam menjangkau masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, dan minim akses transportasi umum.

b) Layanan Terminal Tipe A dengan kapasitas sesuai SPM:
   - Masih cukup banyak Terminal Tipe A yang belum memenuhi kriteria SPM jalur keberangkatan namun sebagian besar diantaranya memiliki kapasitas yang rendah sehingga tidak terlalu berpengaruh pada perhitungan rasio;
   - Peraturan terkait standar pelayanan terminal perlu diperbarui mengingat belum memuat mekanisme perhitungan atau penilaian pelaksanaan SPM;
   - Peningkatan kapasitas terminal sesuai SPM pada tahun ini terkendala adanya efisiensi anggaran.

4. Konektivitas Layanan Angkutan Barang Dengan Terminal Angkutan Barang (RKAB)

Kendala yang dihadapi dalam RKAB, antara lain:

a) Layanan Angkutan Barang:

- Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
- Layanan angkutan barang di perkotaan menghadapi berbagai kendala dan permasalahan, di antaranya adalah kemacetan lalu lintas, kesulitan parkir, keterbatasan ruang pergudangan, masalah lingkungan seperti emisi kendaraan dan polusi suara, serta kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan;
- Selain itu, ada juga masalah logistik seperti barang hilang atau rusak di perjalanan, kurangnya informasi dan komunikasi, serta permasalahan infrastruktur seperti jalan yang tidak memadai. Belum adanya Regulasi atau Peraturan yang mengatur pelaksanaan layanan angkutan barang di kawasan perkotaan.

b) Operasi Layanan Terminal Barang sesuai SPM:

- Efisiensi Anggaran pada awal tahun anggaran, pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan III mengalami perlambatan akibat adanya kebijakan efisiensi anggaran pada awal tahun anggaran. Proses penyesuaian anggaran yang bersifat dinamis, termasuk proses revisi DIPA dan pelaksanaan pengadaan barang/jasa, turut mempengaruhi keterlambatan penyerapan anggaran, yang secara langsung berdampak pada tertundanya pelaksanaan fisik kegiatan di lapangan;
- Metodologi perhitungan indikator yang menggunakan pola akumulatif, perlu dipahami bahwa indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dihitung secara akumulatif sepanjang tahun berjalan. Dengan demikian, capaian pada Triwulan III secara teknis wajar apabila menunjukkan angka yang masih rendah, mengingat sebagian besar *output* kegiatan baru akan terealisasi secara signifikan pada Triwulan II dan III, seiring dengan peningkatan progres pelaksanaan kegiatan fisik di lapangan;
- Kendala teknis dan administratif dalam proses penyediaan data dasar, rendahnya capaian indikator pada Triwulan III Tahun 2025 juga disebabkan oleh status indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang merupakan indikator baru yang ditetapkan pada awal pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2025-2029. Sebagai indikator baru, proses penyusunan metodologi

pengukuran, penetapan *baseline*, serta mekanisme pengumpulan dan validasi data masih dalam tahap penyempurnaan. Akibatnya, pada Triwulan III, penghitungan capaian belum dapat dilaksanakan secara penuh karena keterbatasan data dasar yang valid dan terverifikasi, baik dari sisi spasial maupun administratif.

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 untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk 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 Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) untuk memasangkan alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
   e) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN);
   f) 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;
   g) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan orang dalam trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan orang dalam trayek;
   h) Melakukan penambahan kota yang dilayani dengan angkutan umum perkotaan BTS.
2. Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

a) Melaksanakan pembangunan Terminal Tipe A baru untuk meningkatkan jumlah Terminal Tipe A yang beroperasi;
b) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
c) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal;
d) Meningkatkan kualitas pelayanan di Terminal Tipe A misalnya dengan pelaksanaan *excellent service* untuk meningkatkan minat pengguna terminal maupun operator bus untuk menaik-turunkan penumpang di terminal.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada Triwulan I Tahun 2025 adalah senilai Rp481.133.452.950,00 yang telah terealisasi sebesar 8,11% atau senilai Rp39.037.485.098,00. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 senilai Rp669.147.741.806,00 dengan realisasi senilai Rp205.780.055.439,00 atau sekitar 30,75%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 senilai Rp689.452.294.806,00 dengan realisasi senilai Rp334.023.695.474,00 atau sekitar 48,45%.

b) Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP merupakan rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan dengan rasio konektivitas angkutan sungai dan danau. Rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan adalah perbandingan jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani dengan jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai Keputusan Menteri Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Tabel II.3 Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi SDP	Rasio	0,568	Tw. I	0,565	0,631	111,735	111,144
			Tw. II	0,565	0,631	111,735	111,144
			Tw .III	0,565	0,631	111,735	111,144

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi SDP} = \frac{\text{RKAP} + \text{RKASD}}{2}$$

Keterangan:

- **RKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan penyeberangan yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan penyeberangan yang direncanakan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- **RKASD** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Sungai dan Danau yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan sungai dan danau yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan sungai dan danau yang direncanakan sesuai RIPN.

Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan III Tahun 2025 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,631, yang diperoleh dari perhitungan berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi SDP} = \frac{63{,}38 + 62{,}88}{2} = 0{,}631$$

$$\text{\% Capaian} = \frac{0{,}631}{0{,}565} \times 100\% = 111{,}735\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Target rasio konektivitas transportasi ASDP Triwulan III Tahun 2025 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Pada Pelabuhan Penyeberangan telah dilakukan:
   a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
   b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
   c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.

2. Pada Pelabuhan Sungai dan Danau telah dilakukan:
   a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
   b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
   c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunanpengembangan yang terarah dan terukur.

POTENSI PERMASALAHAN

Selain faktor keberhasilan, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP juga memiliki beberapa faktor kendala yang terbagi dalam beberapa bagian, sebagai berikut.

1. Kendala pada Pelabuhan Penyeberangan, yaitu:
   a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
   b. Curah hujan yang tinggi;
   c. Kurangnya tenaga kerja;
   d. *Cash flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
   e. Proses hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam pembangunan pelabuhan penyeberangan;
   f. Adanya perubahan desain dalam pembangunan pelabuhan penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi lokasi pembangunan pelabuhan penyeberangan;
   g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.
2. Kendala pada Pelabuhan Sungai dan Danau, yaitu:
   a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
   b. Curah hujan yang tinggi;
   c. Kurangnya tenaga kerja;
   d. *Cash flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
   e. Proses hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam pembangunan pelabuhan sungai dan danau;

f. Adanya perubahan desain dalam pembangunan pelabuhan penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi lokasi pembangunan pelabuhan sungai dan danau;
g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1) 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;
2) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
3) Melakukan pembangunan pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
4) Melakukan pembangunan pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
5) Memberikan Bimbingan Teknis Rancang Bangun Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
6) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada Tahun 2025 adalah senilai Rp821.820.994.000,00. Kemudian pada Triwulan I 2025, anggaran yang telah terealisasi sebesar 5,47% atau senilai Rp44.991.369.880,00. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II 2025 senilai Rp788.179.764.000,00 yang telah terealisasi senilai Rp493.672.986.000,00 atau sekitar 62,63%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III 2025 senilai Rp576.761.043.890,00 dengan realisasi senilai Rp264.201.707.021,00 atau sekitar 45,81%.

2. Rasio Konektivitas 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 III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional	Rasio	0,972	Tw. I	0,960	0,959	99,906	99,906
			Tw. II	0,960	0,961	100,073	98,837
			Tw. III	0,960	0,961	100,073	98,837

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

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

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

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut. Pada Triwulan I terdapat 7 (tujuh) pelabuhan laut yaitu Pelabuhan Janggerbun, Tanjung Pakis, Pulau Seluan, Banda Besar, Air Bangis, Oepoli, Rainis ke dalam jaringan trayek angkutan laut dalam negeri, khususnya angkutan laut perintis yang secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 610 pelabuhan, sehingga terdapat realisasi sebesar 0,9591 Rasio dengan persentase capaian kinerja sebesar 99,90%. Kemudian, pada Triwulan II telah menambah 1 (satu) pelabuhan laut yaitu Pelabuhan Kobror, sehingga secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 611 pelabuhan. Pada Triwulan II Tahun 2025 terdapat realisasi sebesar 0,961. Adapun pada Triwulan III Tahun 2025 tidak ada tambahan pelabuhan singgah, sehingga realisasinya masih sebesar 0,961 atau capaian kinerjanya sebesar 100,073%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{611 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0{,}961$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0{,}961}{0{,}960} \times 100\% = 100{,}073\%$$

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Secara keseluruhan Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar 0,961. 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.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut pada Tahun 2025 adalah senilai Rp1.084.610.432.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp921.770.402.477,00 atau sekitar 84,99%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.070.726.022.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp201.596.947.592,00 atau sekitar 18,83%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp1.156.367.321.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp385.119.343.493,00 atau sekitar 33,30%.

3. Rasio Konektivitas 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 III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	0,908	Tw. I	0,790	0,819	103,633	103,633
			Tw. II	0,790	0,821	103,975	90,463
			Tw. III	0,908	0,843	92,852	92,852

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

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

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

Pada Triwulan III Tahun 2025 data pelayanan bandar udara adalah sebagai berikut:

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **64** (enam puluh empat) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **169** (seratus enam puluh sembilan) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **68** (enam 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 **296** (dua ratus sembilan puluh enam) bandar udara;
- **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah **61** (enam puluh satu) bandar udara.

Maka realisasi Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan III Tahun 2025:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{64 + 169 + 68}{296 + 61} = 0{,}843$$

$$\text{\% Capaian} = \frac{0{,}843}{0{,}790} \times 100\% = 92{,}852\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan III Tahun 2025, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 92,852% dengan nilai realisasi sebesar 0,843 terhadap target sebesar 0,908. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara masih dapat ditingkatkan.

Konektivitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, sebagai berikut:

a) Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
b) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;

c) 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 *multiple 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 Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp1.912.425.212.000,00, yang terealisasi sebesar Rp166.616.976.538,00 atau sekitar 8,71%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.229.681.501.000,00 dengan realisasi sebesar Rp442.921.575.100,00 atau sekitar 36,02%. Sementara itu alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp2.157.606.158.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp771.737.637.357,00 atau sekitar 35,77%. Pengalokasian anggaran dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target dan peningkatan rasio konektivitas transportasi udara, diantaranya kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal.

4. Rasio Konektivitas 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 Tahun 2030.

Tabel II.6 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,460	Tw. I	0,450	0,460	101,074	100,000
			Tw. II	0,460	0,460	100,000	100,000
			Tw. III	0,460	0,460	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

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.

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.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,460 dimana nilai tersebut masih sama dengan *baseline* periode sebelumnya dikarenakan belum terdapat rencana penambahan pembangunan/perpanjangan prasarana perkeretaapian baru yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2025. Rincian target PKN/PKW/Simpul Transportasi/ Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api pada Tahun 2025 sebanyak 69 lokasi terdiri dari 52 lokasi PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional, 6 lokasi simpul bandara, 10 lokasi simpul pelabuhan dan 1 lokasi simpul terminal tipe A. Jumlah

tersebut dibandingkan dengan target keterhubungan jaringan kereta api berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 150 lokasi terdiri dari 104 lokasi PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional, 16 lokasi simpul bandara, 29 lokasi simpul pelabuhan dan 1 lokasi simpul terminal tipe A.

Rincian target dan realisasi pada Triwulan III Tahun 2025 sebagai berikut:

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{69 Lokasi}}{\text{150 Lokasi sesuai RIPNAS}} = 0{,}460$$

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

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2025 belum ditargetkan penambahan konektivitas dikarenakan belum terdapat rencana penambahan pembangunan/perpanjangan prasarana perkeretaapian baru menghubungkan PKN/PKW/kawasan strategis nasional/simpul transportasi yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2025. Selain itu, kegiatan yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada Tahun 2025 mayoritas berupa kegiatan lanjutan yang fokus pada pengembangan kapasitas/kehandalan prasarana perkeretaapian eksisting. Hal tersebut didorong juga dengan adanya Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025 yang membatasi ruang fiskal kegiatan pembangunan prasarana perkeretaapian baru yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Di sisi lain, pembangunan prasarana perkeretaapian baru oleh badan usaha/swasta masih minim dan beberapa masih dalam proses penjajakan investasi serta persiapan dokumen perencanaan teknis.

Pada Triwulan III Tahun 2025, juga terdapat beberapa kegiatan pendukung peningkatan konektivitas transportasi perkeretaapian lainnya antara lain:

a. Konektivitas PKW Lhokseumawe (Kecamatan Muara Satu) dengan kegiatan pendukung berupa pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu telah selesai 100% berupa pembangunan jalur KA sepanjang 8 km'sp dengan lebar spoor 1.435 mm. Posisi Triwulan III Tahun 2025, bahwa telah dilakukan tindak lanjut terhadap hasil temuan pengujian dan berdasarkan Berita Acara (BA) pengujian lanjutan atas hasil tindak lanjut uji pertama fasilitas operasi berupa pintu perlintasan

kereta api pada tanggal 19 September 2025 dinyatakan seluruh temuan sudah terselesaikan;

b. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 – Kotapinang masih dalam tahap persiapan pengoperasian KA perintis segmen Rantauprapat – Pondok S5 (penyelesaian sertifikasi kelaikan prasarana, serta koordinasi kesiapan sarana), namun diperkirakan pengoperasiannya baru bisa terlaksana pada Triwulan I Tahun 2026. Sedangkan untuk segmen lanjutan Pondok S5 – Kota Pinang masih berprogres pengadaan lahan melalui anggaran LMAN (progress 93,30% yaitu 710 dari 762 bidang telah dibebaskan), dimana terdapat kendala habisnya masa berlaku penetapan lokasi dan tidak tersedia anggaran BOPP Tahun 2025;

c. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta *East-West Phase* I untuk mendukung konektivitas di wilayah perkotaan Jabodetabek, posisi saat ini konsultan *tender assistance* telah berkontrak pada 9 Juli 2025 dan selanjutnya dalam proses persiapan pelelangan konsultan supervisi dan paket konstruksi. Pengadaan lahan di wilayah DKI Jakarta dilaksanakan oleh Pemerintah DKI Jakarta dan saat ini masih berproses penetapan lokasi (ditargetkan November 2025). Untuk pengadaan lahan di luar wilayah DKI Jakarta (Bekasi) telah terbit penetapan lokasi dan proses pengadaan lahannya dilaksanakan oleh Ditjen Perkeretaapian dengan pembiayaan LMAN namun masih menunggu pelaksanaan BOPP yang diusulkan di Tahun 2026 (BOPP Tahun 2025 terkendala efisiensi anggaran). Selain itu terdapat isu perubahan stasiun/trase dari Pemerintah Daerah yang terdampak kebutuhan reviu studi kelayakan dan trase (perlu pertimbangan lanjut terhadap potensi risiko);

d. Pengoptimalan konektivitas Pelabuhan Tanjung Emas untuk mendukung intramoda logistik, dimana terdapat kendala berupa banyaknya terjadi vandalisme sehingga diperlukan perbaikan infrastruktur. Untuk melaksanakan perbaikan tersebut, diperlukan penyelesaian skema sewa (s.d Rp0) untuk aset di Pelabuhan Tanjung Mas dengan koordinasi KSOP, Otoritas Pelabuhan dan Pelindo termasuk apabila diperlukan penyiapan MoU antar pihak terkait. Setelah penyelesaian skema sewa aset dan perbaikan infrastruktur, diperlukan beberapa tahapan guna pengoptimalan konektivitas Pelabuhan Tanjung Emas antara lain tindak lanjut hasil uji pertama, *safety assesment*, uji rangkaian dan ijin kelaikan prasarana serta ijin operasi sarana;

e. Kegiatan lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian untuk mendukung pengoperasian KA Makassar - Pare Pare antara Mandai Palanro yang bersumber dari pembiayaan SBSN dengan progres 96,36%, dimana masih terdapat 1 kegiatan yaitu

pembangunan overpass Tonasa yang masih belum dapat dilanjutkan karena membutuhkan penetapan lokasi dari Gubernur Sulawesi Selatan untuk tahapan lanjut penyiapan lahan dan konstruksi.

Selain itu, dalam mendukung pencapaian target rasio konektivitas transportasi perkeretaapian, juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan dan pelaksanaan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko unit kerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025, terdapat 19 risiko yang diidentifikasi dari 4 proses bisnis terkait IKP rasio konektivitas transportasi perkeretaapian. Dari 19 risiko tersebut, terdapat 14 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan memerlukan penanganan risiko dimana telah direncanakan 19 kegiatan penanganan risiko pada Tahun 2025.
Pada periode sampai dengan Triwulan III Tahun 2025, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 8 kegiatan atau sebesar 42,11% dari 19 rencana penanganan risiko pada Tahun 2025. Adapun rincian realisasi rencana penanganan risiko yang telah dilakukan s.d Triwulan III sebagai berikut:

a) Pemberian bimbingan teknis pembangunan prasarana perkeretaapian kepada pegawai;
b) Usulan revisi relaksasi anggaran Tahun 2025 dan/atau pengusulan kembali kegiatan dan anggaran penyusunan dokumen perencanaan teknis pada periode berikutnya;
c) Peningkatan pengawasan pembangunan prasarana dilengkapi penyampaian rekomendasi hasil pengawasan;
d) Usulan relaksasi anggaran/usulan anggaran pengadaan tanah;
e) Penyampaian surat rekomendasi hasil pengawasan dengan dilengkapi *deadline* penyelesaian tindak lanjut dan melaporkan kembali hasil tindak lanjut pada surat rekomendasi;
f) Penetapan hasil kajian *single* tarif/peningkatan utilisasi jalur kereta api pelayanan angkutan barang yang terhubung dengan pusat logistik (3 kegiatan penanganan).

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

a. Konsolidasi dalam penyelesaian dokumen perencanaan teknis, pelaksanaan pembangunan perkeretaapian sampai tahapan pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat LLAKA, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat

Keselamatan, Balai Pengujian, dan lainnya) dan pihak eksternal (badan usaha/operator, Pemerintah Daerah, pengelola simpul transportasi moda lain);

b. Konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN/Kementerian Keuangan, Kementerian ATR/BPN, Pemerintah Daerah dan instansi lainnya;
c. Koordinasi dengan Kemenko Infraswil, Bappenas, Kementerian Keuangan, Kementerian Investasi dan badan usaha/swasta terkait pembiayaan alternatif pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas wilayah.

Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Antar Wilayah dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:

a. Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih mudah dan efisien;
b. Pengurangan biaya logistik dengan pengiriman barang yang efisien dan distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda transportasi;
c. Peningkatan ekonomi wilayah dan kualitas hidup masyarakat dengan kemudahan mengakses lebih banyak pilihan dan layanan, seperti pendidikan, kesehatan, dan pariwisata.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja terhadap pencapaian rasio konektivitas antar wilayah pada periode berikutnya dengan pelaksanaan penyesuaian aktivitas dan penggunaan anggaran sebagai berikut:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

1) Penyelesaian/finalisasi dokumen Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 khususnya substansi kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian mengacu perkembangan kebijakan pada RPJMN dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan;
2) Koordinasi persiapan pengoperasian hasil pembangunan konektivitas diantaranya usulan penetapan skema perintis Tahun 2026 (Rantauprapat Baru-Pondok S5, Binjai - Besitang dan perpanjangan perintis KA Aceh), pengajuan skema sewa aset dan perbaikan infrastruktur (konektivitas Pelabuhan Tanjung Emas);

3) Pemantauan dan evaluasi berkala terhadap kegiatan pendukung konektivitas transportasi perkeretaapian, diantaranya terkait penyelesaian pemenuhan lahan pendukung konektivitas melalui LMAN, koordinasi dengan Pemerintah Daerah terkait penetapan lokasi, serta monitoring tahapan pengadaan barang/jasa (MRT Jakarta *East West Phase* I).

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran

Pengoptimalan sisa anggaran Tahun 2025 secara selektif untuk kegiatan pendukung, serta mempersiapkan dokumen pengusulan pada RKA Pagu Alokasi Anggaran Tahun 2026 berdasarkan skala prioritas RPJMN dan Rencana Strategis guna pemenuhan *readiness criteria*, penyelesaian pengadaan lahan, dan kegiatan-kegiatan pendukung konektivitas lainnya.

c. Penyesuaian Organisasi/Penempatan Jabatan/Pegawai

Pengoptimalan peran inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian untuk pelaksanaan pengawasan/inspeksi secara berkala dalam pembangunan prasarana perkeretaapian mendukung konektivitas.

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 rancangan dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan meliputi transportasi perkotaan bobot 5% dan transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai rasio pada Tahun 2025 diuraikan pada tabel berikut:

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

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,627
2	Perkeretaapian	0,460

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh bawah rasio konektivitas transportasi perkeretaapian masih lebih rendah apabila dibandingkan pada level nasional sehingga perlu peningkatan dengan prioritas pengembangan jaringan dan layanan kereta api baru di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Terkait perbandingan titik yang

terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 69 titik dari jumlah 1.039 titik (6,64%) 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 2025 adalah senilai Rp813.226.191.000,00. Untuk Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp2.873.423.028,00 atau sekitar 0,35%. Sementara, pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.560.201.902.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp99.882.894.340,00 atau sekitar 6,40%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp2.085.756.647.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp224.614.611.183,00 atau sekitar 10,77%.

IKSS 1.2 TINGKAT INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 posisi Triwulan III memiliki target 16,472% dengan realisasi 16,117% atau mencapai 97,847% dari target Triwulan III Tahun 2025 dan dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.8 berikut:

Tabel II.8 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 1.2	**Tingkat Integrasi Transportasi Nasional**	%		Tw. I	**Pada Triwulan I, IKSS 1.2 belum memiliki capaian kinerja dikarenakan masih menjalankan kegiatan pada unit kerja sebelumnya (BPTJ)**			
	1) Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda							
	2) Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda							
	3) Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan							
IKSS 1.2	**Tingkat Integrasi Transportasi Nasional**	%	**16,472**	**Tw. II**	**16,472**	**16,004**	**97,161**	**97,161**
	1) Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,287		13,287	13,039	98,134	98,134
	2) Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		15,552		15,552	15,196	97,711	97,711

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
	3) Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		20,577	19,778	96,117	96,117
IKSS 1.2	**Tingkat Integrasi Transportasi Nasional**	**%**	**16,472**	**Tw. III**	**16,472**	**16,117**	**97,847**	**97,847**
	Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,287		13,287	13,238	99,631	99,631
	Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		15,552		15,552	14,342	92,220	92,220
	Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		20,577	20,772	100,948	100,948

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda

Tingkat integrasi transportasi antarmoda merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi antarmoda adalah keterpaduan antar berbagai moda transportasi (darat, laut, udara, kereta) dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda pada Triwulan III Tahun 2025 adalah 99,634% dengan nilai realisasi sebesar 13,238% dari target 13,287%. Adapun tingkat integrasi transportasi antarmoda diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda, dan Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda, dengan masing-masing realisasi sebagai berikut.

Tabel II.9 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan III 2025

Komponen	Nilai	Realisasi *(Nilai Komponen/3)*
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda	6,746	13,238
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda	32,969	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda	0,000	

Sumber: DJITM, 2025

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi antarmoda mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup

ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana antarmoda, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (55%), kawasan 3TP (26%), dan Daerah Prioritas Pariwisata (19%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi antarmoda mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan antarmoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan antarmoda. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan jaringan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

2. **Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda**

Tingkat integrasi transportasi multimoda merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi barang (logistik) yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi multimoda adalah keterpaduan antar berbagai moda transportasi (darat, laut, udara, kereta) dalam satu layanan logistik yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga logistik yang menggunakan lebih dari satu moda dapat berjalan menggunakan satu dokumen saja. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda pada Triwulan III Tahun 2025 adalah 92,218% dengan nilai realisasi senilai 14,342 dari target 15,552. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda, Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda, dengan masing-masing realisasi sebagai berikut.

Tabel II.10 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan III 2025

Komponen	Nilai	Realisasi *(Nilai Komponen/3)*
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda	10,240	14,342
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda	32,785	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda	0,000	

Sumber: DJITM, 2025

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana multimoda, seperti pelabuhan dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (53%), kawasan 3TP (26%), Kawasan Sentra Produksi Pangan/*Food Estate* (4%), serta Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (17%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan multimoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan multimoda. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya

Tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan logistik, dan sistem informasi multimoda. Komponen ini mengukur kemudahan yang dirasakan pengguna dalam perpindahan barang antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

3. Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan

Tingkat integrasi transportasi perkotaan merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda pada wilayah perkotaan. Integrasi transportasi perkotaan adalah keterpaduan

transportasi antarmoda di wilayah perkotaan dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan pada Triwulan III Tahun 2025 adalah 100,946% dengan nilai realisasi senilai 20,772 dari target 20,577. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan, dan Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan, dengan realisasi sebagai berikut.

Tabel II.11 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan III 2025

Komponen	Nilai	Realisasi *(Nilai Komponen/3)*
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan	12,486	20,772
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan	37,343	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan	12,486	

Sumber: DJITM, 2025

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana perkotaan, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan keterpaduan di metropolitan (42%) dan kawasan berorientasi transit (58%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan perkotaan antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan perkotaan. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap

keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

SASARAN 2 : MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 2 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 2 yaitu Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.

IKSS 2. 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.12 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Triwulan III Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS2. MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI								
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	%	94,474	**Tw. I**	95,730	95,813	100,087	100,087
				Tw. II	95,730	95,798	100,071	100,071
				Tw. III	95,730	95,690	99,958	99,958

Sumber: PPTB, 2025

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.13 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Interval	Nilai Konversi	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,00 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 – 3,064	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,532	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,00	88,31 – 100	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 elektonik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui website *https://skm.dephub.go.id*.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Triwulan III Tahun 2025 melalui https://skm.dephub.go.id dengan nilai rata-rata capaian sebesar 95,48 dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 46,13% atau setara 548 lokus unit kerja dengan total responden sebanyak 58.140 orang, termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan Sangat Baik, dengan rincian sebagai berikut

Tabel II.14 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan III Tahun 2025

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Januari	95,90	A	8.475	333
Februari	95,73	A	10.217	407
Maret	95,81	A	11.568	393
April	95,92	A	12.264	397
Mei	95,88	A	11.595	390
Juni	95,55	A	19.966	424
Juli	95,96	A	18,738	553

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Agustus	95,12	A	19,148	543
September	95,75	A	20,254	548
Rata-Rata	**95,69**	**A**	**14,691**	**443**

Sumber: https://skm.dephub.go.id (Posisi September 2025)

Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada Triwulan III Tahun 2025 telah mencapai target dan melebihi target yang ditentukan, yakni sebesar 95,69 Kategori A dengan Predikat Sangat Baik. Adapun hasil perhitungan rata-rata capaian IKM bulan Januari sampai dengan bulan September 2025 sehingga capaian kinerja diperoleh 99,95%.

Adapun beberapa faktor yang mendorong ketercapaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

1. Adanya peningkatan kualitas pelayanan dalam penyediaan layanan yang cepat, transparan, dan professional kepada pengguna jasa layanan transportasi;
2. Terwujudnya komunikasi yang efektif dan baik antara Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dengan Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat apabila mengalami kendala pelaksanaan;
3. Telah terlaksananya monitoring, evaluasi, serta asistensi terhadap pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan yang mendorong penyelenggaraan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan, seperti pelaksanaan bimbingan teknis, monitoring evaluasi survei kepuasan masyarakat guna mengetahui pelaksanaan survei dan tindak lanjut, serta koordinasi berkala dengan pelaksana survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan.

POTENSI PERMASALAHAN

Adapun kendala yang terjadi dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat periode Triwulan III Tahun 2025 dan perlu dilakukan antisipasi lebih lanjut, diantaranya:

1. Adanya Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan yang tidak melaksanakan penyebaran kuesioner survei kepuasan masyarakat kepada pengguna jasa layanan. Hal demikian berdampak pada minimnya partisipasi jumlah unit kerja/lokus pelaksana survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan;

2. Hasil survei kepuasan masyarakat pada beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dijumpai hasil IKM yang cenderung tidak baik dan perlu perbaikan lebih lanjut;
3. Belum dilakukannya tindak lanjut atas hasil survei kepuasan masyarakat yang telah diterima. Tindak lanjut atas hasil survei dimaksud meliputi penyampaian laporan hasil survei kepuasan masyarakat, penyusunan dan penyampaian laporan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat, serta publikasi hasil survei kepuasan masyarakat.

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) Pembahasan pemetaan jenis layanan, pemutakhiran data survei, dan *updating* kendala pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan;
2) Pendampingan PPTB kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;
3) Pemutakhiran akun admin, QRCode survei, link pengisian survei, dan jenis layanan pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan. Kegiatan pemutakhiran ini dilaksanakan sebagai bentuk optimalisasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam mengakomodir kesesuaian jenis pelayanan yang tercantum dalam survei;
4) Pelaksanaan kegiatan Monitoring dan Evaluasi survei kepuasan masyarakat di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
5) Optimalisasi pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Unit Kerja yang berada di PTSA Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan;
6) Pemasangan standbanner alur pengisian survei kepuasan masyarakat pada 5 (lima) Direktorat pelaksana perizinan di PTSA Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan, yakni Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktur Angkutan Udara, Direktur Navigasi Penerbangan, dan Direktur Keamanan Penerbangan;
7) Publikasi format penyampaian laporan dan tindak lanjut hasil SKM serta format SK Tim Pelaksana SKM kepada Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2025 adalah senilai Rp434.268.000,00 yang akan dialokasikan sampai akhir tahun. Pada Triwulan I Tahun 2025, realisasi anggaran sebesar Rp66.702.500,00 atau sekitar 15,36%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2025 dialokasikan anggaran sebesar Rp203,674,000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp100,162,500,00 atau sekitar 49,18%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp203.674.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp161.009.500,00 atau sekitar 79,05%.

SASARAN 3 : MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSS 3 yaitu Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional. Indikator kinerja ini merupakan komposit dari Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian, Tingkat Keselamatan Transportasi Laut, dan Tingkat Keselamatan Transportasi Udara.

IKSS 3. TINGKAT KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Tabel II.15 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan III Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS3. MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 3	**Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional**	**Rasio**	**87,500**	**Tw. I**	**67,500**	**61,058**	**90,456**	**61,059**
	1) Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		37,500		37,500	5,671	15,123	6,301
	2) Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,617	99,617	99,617
	3) Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
	4) Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
	5) Tingkat Keselamatan Transportasi Angkutan Pemadu Moda		100,000		0,000	0,000	0,000	0,000
IKSS 3	**Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional**	**Rasio**	**97,925**	**Tw. II**	**97,925**	**82,705**	**84,457**	**84,457**
	1) Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700		91,700	31,207	34,032	34,032

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
	2) Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,621	99,621	99,621
	3) Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	99,991	99,991	99,991
	4) Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
IKSS 3	**Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional**	**Rasio**	**97,925**	**Tw. III**	**97,925**	**83,457**	**85,225**	**85,225**
	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700		91,700	34,700	37,841	37,841
	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,127	99,127	99,127
	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan merupakan indikator komposit yang dirancang sebagai representasi dari pencapaian keseluruhan aspek keselamatan jalan yang mencakup dimensi kendaraan, angkutan, infrastruktur, dan perilaku pengguna jalan.

Tabel II.16 Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	91,700	**Tw. I**	37,500	5,671	15,123	6,301
			Tw. II	91,700	31,207	34,032	34,032
			Tw. III	91,700	34,700	37,841	37,841

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = \frac{\text{MRLL} + \text{DalopAU} + \text{DalopAB} + \text{UPPKB}}{4}$$

Keterangan:

a) MRLL (Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas) bertujuan untuk melaksanakan penanganan MRLL Perkotaan dan antar kota koridor utama sesuai pedoman

teknis, yang diukur berdasarkan panjang koridor utama yang mendapat penanganan risiko lalu lintas sesuai pedoman teknis dibandingkan dengan panjang total koridor utama;

b) DalopAU (Pengendalian Operasional Angkutan Umum) bertujuan untuk mengukur jumlah kendaraan angkutan umum (AU) yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa secara keseluruhan;
c) DalopAB (Pengendalian Operasional Angkutan Barang) bertujuan untuk mengukur jumlah kendaraan angkutan barang yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa;
d) UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) bertujuan untuk mengukur kapasitas layanan penimbangan kendaraan di UPPKB yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dibandingkan dengan kapasitas layanan yang tersedia.

Dalam kegiatan Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL), Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU), Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB), dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan bagian dari sistem pengelolaan transportasi jalan yang pelaksanaannya memerlukan dasar hukum yang jelas dan terintegrasi.

Pada periode Triwulan III 2025, realisasi indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 34,700 yang diperoleh dari perhitungan:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = \frac{44{,}19 + 50 + 0{,}04 + 44{,}57}{4} = 34{,}700$$

$$\text{\% Capaian} = \frac{34{,}700}{91{,}700} = 37{,}841\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut :

1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):

a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai *stakeholder* baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miskomunikasi atau *miss* persepsi dan keterlambatan;
b. Tidak terpenuhinya kepatuhan pihak eksternal terhadap ketetapan teknis yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Jalan yang telah menetapkan kebijakan sesuai pedoman dan peraturan yang berlaku;
c. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan;
d. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional.

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
a. Anggaran yang terbatas dapat mempengaruhi frekuensi pengawasan, ketersediaan peralatan pemeriksaan yang memadai, biaya pemeliharaan peralatan, serta biaya pelatihan petugas untuk meningkatkan pemahaman pedoman;
b. Adanya keterbatasan sumber daya (personel) di terminal, baik dari segi anggaran maupun personel. Keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan yang efektif dan penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan;
c. Adanya Koordinasi dan kerja sama yang kuat antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kepolisian (Korlantas), Pemerintah Daerah (Dinas Perhubungan) dalam pelaksanaan penyelenggaraan *ramp check* (inspeksi keselamatan) yang masif dan konsisten;
d. Kurangnya digitalisasi dalam pengembangan teknologi yang ada saat ini dan kemudahan dalam memantau hasil kegiatan secara *real time* dan berkala yang mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
   a. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
   b. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurang kompeten dalam melakukan pemeriksaan, penindakan serta pemerataan penyebaran pegawai yang memiliki kualitas terhadap masing-masing UPPKB;
   c. Keterbatasan pengembangan teknologi dalam integrasi data dan pengembangan prasarana di UPPKB yang juga menjadi hambatan besar dalam penegakan hukum dimana aplikasi pengawasan hanya digunakan secara parsial sehingga data hasil pengawasan tidak terintegrasi atau tidak saling dibagi secara *real-time*;
   d. Belum adanya pedoman teknis untuk instansi/*stakeholder* internal/eksternal dalam pengelolaan fasilitas penimbangan dan penilaian kinerja.
4) Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM:
   a. Implementasi pedoman Standar Pelayanan Minimal fasilitas penimbangan yang merata dan sesuai;
   b. Kondisi sarana dan prasarana yang terpelihara baik sehingga memungkinkan proses penimbangan berjalan sesuai prosedur dan waktu pelayanan yang telah ditetapkan;
   c. Peningkatan kompetensi petugas penimbangan melalui dukungan pelatihan dan bimbingan teknis agar petugas mampu melaksanakan proses penimbangan, pencatatan, serta pelaporan hasil penimbangan secara tepat dan akurat;
   d. Koordinasi yang sinergis antara Direktorat teknis dan BPTD untuk percepatan tindak lanjut atas kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
   e. Dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan yang tepat waktu agar pelaksanaan pemeliharaan peralatan, tera alat timbang, serta pengawasan rutin berjalan sesuai jadwal.
5) Terlaksananya sertifikasi SRUT yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:
   a. Dukungan sumber daya manusia yang kompeten di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;

b. Dukungan peralatan seperti komputer dan laptop yang layak serta jaringan yang baik untuk memproses permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);
c. Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Rancang Bangun (SRUT-RB) yang memudahkan pemohon mengajukan permohonan menjadi lebih mudah.

6) Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara sebagai berikut:
   a. Telah adanya alat pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang tersebar di-25 (dua puluh lima) unit BPTD untuk membantu melakukan uji petik;
   b. Implementasi pedoman penguji berkala kendaraan bermotor yang merata dan sesuai;
   c. Terpenuhinya seluruh komponen pengujian yang terdiri atas SDM penguji yang kompeten, alat uji yang terkalibrasi, serta terakreditasi.
7) Berfungsinya Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
   a. Menyusun manajemen kegiatan yang baik dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi supaya berjalan dengan baik dan bersinergi;
   b. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait terutama perusahaan-perusahaan penyedia Perlengkapan Jalan yang bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia yang melaksanakan pekerjaan supaya pekerjaan terlaksana dengan baik, terukur, dan sesuai dengan *timeline* yang telah ditetapkan;
   c. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait juga dengan Pemerintah Daerah terkait dengan pelaksanaan di bidang perlengkapan jalan;
   d. Memiliki alat uji perlengkapan jalan yang terkalibrasi dengan baik dan rutin guna mendukung pelaksanaan monitoring, pemantauan serta evaluasi secara berkala;
   e. Perlunya *monitoring*, pemantauan serta evaluasi secara berkala terkait kegiatan pengadaan pemasangan dan pemeliharaan bidang perlengkapan jalan;

f. Menyusun dan melakukan review norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang pembangunan fasilitas perlengkapan jalan pada jalan nasional dan jalan strategis nasional, spesifikasi teknis, kompetensi sumber daya manusia, badan usaha, pemanfaatan teknologi, serta pengumpulan dan pengolahan data dan informasi perlengkapan jalan.

8) Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
   a. Koordinasi Antar Lintas Sektor dengan baik kepada seluruh BPTD di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Balai Pengelola Jalan Nasional (BPJN), Kepolisian Daerah dan Pemerintah Daerah setempat agar tujuan dari kegiatan dapat berjalan dengan optimal;
   b. Adanya pemantauan dan evaluasi yang dilakukan secara berkala terhadap BPTD untuk pelaksanaan penanganan LRK di lokasi masing-masing daerah;
   c. Identifikasi LRK yang akurat dengan inventarisasi ketersediaan dan akses data agar tepat sasaran melalui data yang telah tersinkronisasi antar *stakeholder*;
   d. Penyediaan sumber daya manusia yang memadai untuk pelaksanaan pemantauan, pelatihan dan pelaksanaan survei untuk menciptakan SDM yang berkompeten di tingkat pusat ataupun tingkat daerah;
   e. Sumber data LRK yang berasal dari kegiatan Survei Investigasi dan Penetapan Lokasi Desain Perlengkapan Jalan (SID) menjadi pedoman penanganan LRK termasuk kebutuhan pemasangan perlengkapan jalan yang sesuai untuk meningkatkan keselamatan jalan.

9) Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
   a. Desain Zona Selamat Sekolah (ZOSS) sesuai dengan geometri jalan;
   b. Dukungan masyarakat sebagai pengguna jalan yang mendukung kesadaran akan pentingnya keselamatan;
   c. Sumber data pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) berasal dari SID sehingga prioritas pembangunan ZOSS dapat dimaksimalkan.

10) Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
   a. Pelaksanaan kampanye keselamatan LLAJ dilaksanakan sesuai dengan program yang telah direncanakan,baik secara luring maupun daring dan memanfaatkan media sosial dan digital untuk menjangkau sasaran kelompok pengguna jalan;

b. Konsistensi pelaksanaan kampanye. Kegiatan sosialisasi tidak dilakukan secara insidental, melainkan dijalankan secara berkala dan tematik sesuai dengan momen tertentu sebagai bahan evaluasi efektivitas kampanye keselamatan LLAJ;

c. Penggunaan identitas visual yang kuat, slogan yang mudah diingat, serta materi kampanye yang menarik dan informatif sangat berpengaruh terhadap keberhasilan penyampaian pesan keselamatan. Elemen visual yang kuat membantu menciptakan dampak emosional dan meningkatkan daya ingat masyarakat terhadap pesan yang disampaikan.

11) Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:

a. Dalam memberikan edukasi kepada anak usia dini dan pendamping, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi melaksanakan program "*Zeta Goes To School*". Penggunaan media cerita bergambar, lagu, permainan peran (*role play*), video animasi, dan simulasi lalu lintas sederhana membuat anak lebih mudah memahami dan mengingat pesan keselamatan jalan secara alami dan menyenangkan;

b. Pemberian Edukasi kepada Tenaga Pengajar dan staf Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, dan Kabupaten, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan serta Balai Pengelola Transportasi Darat telah dilaksanakan secara media online diharapkan dapat menjadi fasilitator yang kompeten dan inspiratif dengan materi yang telah disampaikan dalam pembelajaran menjadi langkah awal pembentukan generasi sadar keselamatan dan berperilaku tertib di jalan sejak dini;

c. Pelaksanaan edukasi dan pengajaran kepada anak usia dini memberikan manfaat jangka panjang, tidak hanya bagi individu tetapi juga masyarakat luas. Ketika nilai-nilai keselamatan tertanam sejak kecil, maka akan tercipta generasi yang lebih sadar, tertib, dan bertanggung jawab dalam berlalu lintas. Ini menjadi investasi sosial yang penting dalam upaya menurunkan angka kecelakaan di masa depan.

12) Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:

a. Tindak lanjut kemitraan berjalan efektif seluruh pihak memiliki tujuan yang selaras serta menyusun rencana aksi bersama yang konkret dan terukur. Hal ini

mencakup pembagian peran yang jelas, jadwal kegiatan yang disepakati, serta indikator keberhasilan yang dapat dievaluasi bersama. Keselarasan ini mencegah tumpang tindih program dan memperkuat sinergi lintas sektor;

b. Dalam rangka mengukur efektivitas dan keberlanjutan kemitraan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), dilakukan kegiatan evaluasi kepada *stakeholder* yang terlibat. Evaluasi ini bertujuan untuk mengidentifikasi kendala dan tantangan yang dihadapi selama proses tindak lanjut kemitraan tersebut;

c. Komitmen dan dukungan yang melibatkan kelompok masyarakat, komunitas pengemudi, relawan lalu lintas, dan forum komunikasi lalu lintas menjadi mitra strategis dalam penyampaian pesan keselamatan yang kontekstual dan tepat sasaran. Keterlibatan ini menjadi wujud nyata tindak lanjut kemitraan keselamatan LLAJ yang berorientasi pada partisipasi publik dan efektivitas jangkauan program.

POTENSI PERMASALAHAN

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan pada Triwulan III Tahun 2025, adalah sebagai berikut:

1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):

a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai *stakeholder* baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miskomunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;

b. Tidak terpenuhinya kepatuhan pihak eksternal terhadap ketetapan teknis yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Jalan yang telah menetapkan kebijakan sesuai pedoman dan peraturan yang berlaku;

c. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan;

d. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam

pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional.

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
   a. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang mempengaruhi frekuensi pengawasan, ketersediaan peralatan pemeriksaan yang memadai, biaya pemeliharaan peralatan, serta biaya pelatihan petugas untuk meningkatkan pemahaman pedoman;
   b. Adanya keterbatasan sumber daya (personel) di terminal, keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum yang efektif terhadap pelanggaran keselamatan dan didukung dengan kurangnya komitmen dan sumber daya perusahaan angkutan umum untuk menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) secara konsisten;
   c. Masih banyak sarana angkutan orang yang tidak laik jalan (kondisi rem, ban, mesin tidak standar) yang beroperasi. Pada sisi perusahaan, implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum masih lemah karena minimnya komitmen manajemen, alokasi sumber daya, dan pelatihan khusus untuk mengelola keselamatan;
   d. Belum tersedianya pengembagan teknologi yang ada saat ini mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
   a. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurangnya SDM yang kompeten dalam melakukan pemeriksaan dan penindakan;
   b. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
   c. Keterbatasan teknologi juga menjadi hambatan besar dalam penegakan hukum dimana aplikasi pengawasan belum terintegrasi atau hanya digunakan secara parsial sehingga data hasil pengawasan tidak terintegrasi atau tidak saling dibagi secara *real-time*;
   d. Belum adanya pedoman teknis untuk instansi/*stakeholder* internal/eksternal dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum.

4) Kendala Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM;
   a. Keterbatasan sarana dan prasarana dalam monitoring dan evaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) fasilitas penimbangan, sehingga konsistensi pelaksanaan SPM belum sepenuhnya tercapai;
   b. Kondisi sarana dan prasarana penimbangan belum sepenuhnya dalam keadaan optimal;
   c. Keterbatasan jumlah dan kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) di beberapa UPPKB yang menyebabkan pelaksanaan penimbangan belum dapat dilakukan secara optimal;
   d. Belum optimalnya koordinasi antara Direktorat teknis dan BPTD, terutama dalam hal pemantauan kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
   e. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan kendaraan angkutan barang di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran.
5) Kendala Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:
   a. Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan Strategis, sehingga program belum dapat berjalan;
   b. Belum terintegrasinya Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Rancang Bangun (SRUT-RB), sehingga Pemohon harus mengajukan SRUT-RB;
   c. Belum optimalnya website *Vehicle Type Approval* (VTA) Online sesuai perkembangan zaman dan belum adanya peningkatan sistem.
6) Kendala lain yang dialami pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara adalah jumlah kendaraan wajib uji berkala yang diuji sesuai dengan pedoman dan tata cara belum mencapai target realisasi, diantaranya:
   a. Belum tersedianya anggaran untuk melaksanakan kegiatan Uji Petik;
   b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh;

c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

7) Kendala Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
   a. Terjadi Efisiensi Anggaran yang berdampak pada Daftar Isian Pelaksana Anggaran (DIPA) Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia sehingga perlunya penyesuaian target prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia;
   b. Penggunaan kualitas bahan atau material yang tidak sesuai dengan standar teknis;
   c. Pemasangan perlengkapan jalan yang tidak sesuai dengan ketentuan teknis dan dokumen perencanaan teknis (DED/SID);
   d. Kendala dilapangan, faktor eksternal seperti medan yang sulit dijangkau, keterbatasan ruang pemasangan, atau kondisi tanah yang labil juga bisa menyebabkan hasil pekerjaan tidak optimal;
   e. Keterbatasan jumlah atau kapasitas personel pengawas di lapangan membuat proses pengendalian mutu tidak berjalan secara maksimal;
   f. Kondisi alat uji perlengkapan jalan yang dimiliki belum dilakukan kalibrasi sehingga hasil pengukuran yang dihasilkan tidak akurat;
   g. Ketidaksiapan penyedia jasa dalam melaksanakan pekerjaan sesuai standar teknis. Kurangnya pemahaman terhadap dokumen spesifikasi, tidak adanya tenaga ahli, serta minimnya pengalaman dalam pekerjaan sejenis.

8) Kendala lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
   a. Adanya perbedaan data antara pusat dan daerah yang tidak akurat sehingga menyebabkan salah sasaran inventarisasi;
   b. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan;
   c. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor antara pusat dengan daerah;
   d. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan;
   e. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi;

f. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi;
g. Adanya pelaporan data dari daerah yang tidak lengkap, terlambat atau tidak sesuai dengan format;
h. Kegagalan dalam mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dari tahun sebelumnya.

9) Kendala jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
   a. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
   b. Kondisi jalan jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka;
   c. Ketidakpatuhan pengguna jalan yakni meski sudah ada intervensi (rambu, marka), pengemudi tetap melanggar batas kecepatan.

10) Kendala terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
   a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya kampanye. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan kampanye keselamatan jalan;
   b. Belum optimalnya koordinasi antara Balai Pengelola Transportasi seluruh Indonesia dengan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam merancang dan menjalankan kampanye Keselamatan LLAJ;
   c. Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan. Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekadar kegiatan yang tidak memiliki relevansi langsung dengan kebiasaan sehari-hari mereka di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan sikap (*attitude*) memerlukan pendekatan jangka panjang dan berkelanjutan, bukan sekedar komunikasi satu arah.

11) Kendala terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:

a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya tenaga pengajar. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan sosialisasi dan edukasi Keselamatan LLAJ pada anak usia dini, tenaga pengajar maupun pendamping;
b. Tingkat pemahaman keselamatan lalu lintas yang masih rendah di kalangan anak usia dini, pendamping serta tenaga pengajar. Rendahnya pemahaman terhadap risiko kecelakaan dan pentingnya perilaku tertib berlalu lintas menyebabkan pesan-pesan edukasi tidak selalu diterima atau diterjemahkan ke dalam perilaku nyata;
c. Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/insidental.

12) Kendala terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, dan menghambat berkelanjutan program dengan para mitra. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, sehingga kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi Keselamatan LLAJ;
b. Perbedaan prioritas antar instansi, pihak swasta dan *stakeholder* yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah;
c. Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi, sehingga lemahnya pelaporan dan evaluasi hasil kemitraan menyebabkan sulitnya mengukur efektivitas dan dampak kegiatan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang, adapun upaya yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, adalah sebagai berikut:

A. Direktorat Lalu Lintas Jalan

1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas:
   a. Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan;
   b. Melakukan koordinasi dengan stakeholder terkait secara intensif dan proaktif guna mendukung kelancaran kegiatan yang akan berlangsung;
   c. Menyusun prioritas kegiatan pemantauan serta monitoring dan evaluasi sehingga *output* capaian lebih tertata berjenjang untuk pemerataan jangkauan pengawasan dan supervisi kegiatan bidang Lalu Lintas Jalan;
   d. Pelaksanaan laik fungsi jalan serta penanganan MRLL koridor utama antar kota yang lebih komprehensif dengan sumber daya manusia yang lebih kompeten, agar *output* dapat berguna bagi pengguna jalan serta meningkatkan keselamatan dan menurunkan fatalitas terjadinya kecelakaan, dengan perencanaan perambuan, marka dan MRLL yang tepat;
   e. Melakukan perencanaan dan penambahan sistem manajemen transportasi cerdas dan penanganan lalu lintas antar kota berbasis teknologi dalam hal ini *Arterial Transport Management System* (AtMS), agar tingkat pelayanan kinerja ruas jalan nasional dapat ditingkatkan dan memiliki cakupan pelayanan yang luas, sehingga penanganan MRLL dapat lebih maksimal di berbagai wilayah dan di tahun mendatang dilakukan pengembangan di wilayah Jawa Timur dan DI Yogyakarta.

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum:
   a. Melaksanakan akselerasi Pengawasan Kelaikan Jalan dengan melakukan pengawasan kelaikan jalan (*ramp check*) secara rutin dan masif yang terintegrasi dengan data serta Pengembangan sistem pengawasan yang terintegrasi untuk memantau kepatuhan angkutan orang sehingga dapat menerapkan analisis data untuk mengidentifikasi pola pelanggaran dan merencanakan tindakan penegakan hukum yang lebih efektif;

b. Melakukan penertiban gabungan (bersama Kepolisian dan Pemda) terhadap praktik ngetem ilegal dan terminal bayangan yang menjadi celah operasional angkutan tidak berizin;
c. Mengalokasikan anggaran yang cukup untuk operasional pengawasan, termasuk pemeliharaan peralatan dan pelatihan petugas.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang:
a. Mengalokasikan anggaran yang cukup untuk operasional pengawasan, termasuk pemeliharaan peralatan dan pelatihan petugas UPPKB serta Memastikan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) melaksanakan uji berkala (KIR) dengan kredibel, menolak kendaraan yang tidak memenuhi syarat teknis, dan mengintegrasikan data pengujian secara nasional;
b. Mendorong dan menindak tegas implementasi program *Zero* ODOL dengan melakukan normalisasi dimensi kendaraan yang melanggar dan menolak pengujian (KIR) bagi kendaraan yang tidak standar;
c. Mengintegrasikan data timbangan UPPKB dengan sistem e-*tilang* Kepolisian (Korlantas), Ditjen Bina Marga, dan instansi terkait (termasuk *Single Data Base* logistik) untuk penindakan yang cepat dan transparan dengan memanfaatkan dan mengembangkan sistem tilang elektronik dan database pelanggaran yang terintegrasi tersebut untuk dapat memudahkan dalam proses kegiatan analisis dan penegakan hukum.

4) Upaya peningkatan Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis yaitu:
a. Menyusun rencana kegiatan di awal tahun dengan baik agar kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan pada tahun berjalan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja yang telah ditetapkan;
b. Melakukan rapat evaluasi teknis dan pengawasan secara berkala terhadap pelaksanaan pengadaan dan pemasangan dan pemeliharaan serta bidang perlengkapan jalan secara berkala (dapat dilaksanakan secara virtual supaya efektif dan efisien) serta meminta kesiapan Pemerintah Daerah dan *stakeholder* terkait untuk dukungan administrasi dan teknis yang dibutuhkan;
c. Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian teguran tertulis untuk memberikan efek jera terhadap Perusahaan perlengkapan jalan pelaksana

atas kemungkinan terjadi keterlambatan dan ketidaksesuaian pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak dan spesifikasi yang berlaku.

5) Upaya peningkatan Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman yaitu:
   a. Mematangkan konsep dan juga melakukan koordinasi dengan baik sehingga akan terciptanya perencanaan dan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan target yang direncanakan;
   b. Mendorong pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap BPTD terkait pelaksanaan penanganan LRK di masing-masing daerah secara menyeluruh;
   c. Melaksanakan rapat evaluasi pelaksanaan penanganan LRK berdasarkan dari prioritas yang telah direncanakan dan melakukan pengawasan secara periodik agar pelaksanaan LRK berjalan sesuai dengan rencana awal (tepat waktu);
   d. Mendorong upaya peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang keselamatan lalu lintas jalan baik dalam hal kualitas maupun kuantitas secara merata di seluruh BPTD.
6) Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman:
   a. Penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal;
   b. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap terhadap batas kecepatan;
   c. Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

B. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

1) Upaya peningkatan terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis yaitu:
   a. Menginventarisasi permasalahan saat ini seperti kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta *Over Dimension and Over Loading* (ODOL);
   b. Melaksanakan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan dengan normalisasi kendaraan bermotor serta sistem pengujian *full cycle*;

c. Meningkatkan kinerja sistem Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan SRUT-RB.

2) Upaya peningkatan terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yaitu:
   a. Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan Uji Petik terhadap uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yang mana mencakup kegiatan Akreditasi, Kalibrasi, dan Peningkatan Kompetensi Penguji;
   b. Perlu dilakukannya sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh;
   c. Dilakukannya optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
3) Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
   a. Melaksanakan kampanye secara berkala, tematik, dan berbasis data risiko kecelakaan;
   b. Menyusun materi kampanye yang kontekstual, mudah dipahami, dan sesuai dengan kelompok sasaran;
   c. Menggunakan berbagai saluran komunikasi (TV, radio, media sosial, influencer, edukasi daring dan luring).
4) Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
   a. Memasukkan materi keselamatan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah atau kegiatan ekstrakurikuler;
   b. Menyelenggarakan program edukasi berkendara aman bagi pelajar, mahasiswa, dan calon pengemudi;
   c. Bekerja sama dengan lembaga pelatihan mengemudi untuk mengadopsi standar keselamatan terbaru.
5) Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
   a. Melibatkan komunitas motor, ojek online, pelajar, mahasiswa, dan organisasi masyarakat sebagai duta keselamatan jalan;

b. Mengadakan pelatihan dan pemberian insentif untuk komunitas penggerak keselamatan di tingkat lokal;
c. Mendorong partisipasi publik melalui lomba, deklarasi, atau forum warga terkait keselamatan jalan.

6) Penguatan Koordinasi Lintas Sektor, *Stakeholders*, *Non-Governmental Organization* (NGO) dan Pemerintah Daerah:
   a. Mendorong penguatan Forum LLAJ di tingkat kabupaten/kota untuk mensinergikan perencanaan dan pelaksanaan kampanye;
   b. Menetapkan rencana aksi keselamatan jalan daerah yang mengacu pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RUNK LLAJ);
   c. Mengintegrasikan keselamatan lalu lintas ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Renstra Organisasi Perangkat Daerah (OPD) terkait.
7) Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Kampanye dan Evaluasi:
   a. Mengembangkan *dashboard* digital untuk pemantauan kegiatan kampanye dan pelaporan capaian;
   b. Memanfaatkan *big data* kecelakaan untuk menentukan lokasi dan waktu prioritas sosialisasi;
   c. Membangun sistem evaluasi berbasis survei daring untuk mengukur tingkat pengetahuan dan perubahan sikap pengguna jalan.
8) Alokasi Anggaran Khusus dan Dukungan Kebijakan:
   a. Menyediakan anggaran khusus kampanye keselamatan jalan dalam DIPA dan APBD;
   b. Mendorong dukungan kebijakan sektoral yang memperkuat posisi keselamatan jalan sebagai prioritas nasional;
   c. Menjalin kemitraan dengan sektor swasta untuk CSR keselamatan jalan;
   d. Rencana pelaksanaan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman yang diselenggarakan pusat (Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan) dan seluruh Balai Pengelola Transportasi Darat dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga capaian realisasi akan sesuai target. Materi kampanye keselamatan dapat diterima dan diterapkan masyarakat atau audiensi sehingga dapat mengurangi atau meminimalkan terjadinya kecelakaan. Upaya untuk meningkatkan capaian pelaksanaan kegiatan tersebut diharapkan normalisasi anggaran pada tahun berikutnya;

e. Selain itu untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang diharapkan sosialisasi keselamatan tidak hanya melalui kegiatan pekan keselamatan jalan saja, namun dapat dilakukan dengan sosialisasi keselamatan melalui media sosial yang dapat menjangkau masyarakat lebih banyak.

C. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

1) Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor:

a. Peningkatan efektivitas implementasi pedoman SPM melalui kegiatan sosialisasi, bimbingan teknis, dan evaluasi berkala agar penerapannya lebih merata di seluruh UPPKB;

b. Penguatan monitoring terhadap pelaksanaan pemeliharaan dan rehabilitasi UPPKB guna menjamin kualitas fasilitas utama dan penunjang di UPPKB;

c. Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB;

d. Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait peningkatan kapasitas SDM UPPKB serta pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;

e. Optimalisasi dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan agar kebutuhan pemeliharaan dan peningkatan sarana prasarana dapat diakomodasi secara tepat waktu dan berkesinambungan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Adapun anggaran kegiatan terkait Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.263.577.208.000,00 dan sampai dengan bulan Maret tahun 2025 realisasi anggaran senilai Rp18.357.879.791,00 atau sebesar 1,45%. Sementara itu alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.196.728.975.537,00 yang telah terealisasi sebesar Rp69.679.431.435,00 atau sekitar 5,82%. Alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp948.222.190.335,00 dengan realisasi senilai Rp180.308.856.765,00 atau sekitar 19,02%

2. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut

Tingkat Keselamatan Transportasi Laut memiliki target pada tahun 2025 sebesar 100%, 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.17 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	%	100	Tw. I	100	100	100	100
			Tw. II	100	99,991	99,991	99,991
			Tw. III	100	99,991	99,991	99,991

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

Pada Tahun 2025 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan III sebanyak 957.003 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 15 kejadian, manusia sebesar 4 kejadian dan teknis 9 kejadian, sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 99,991%.

Realisasi capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dihitung berdasarkan perhitungan formula sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = 100 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut}}{\text{Jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB)}} \times 100\%$$

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = 100 - \frac{80}{957.003 \text{ SPB}} \times 100\% = 99,991\%$$

$$\text{\% Capaian} = \frac{100 - (99,991 - 100)}{100} \times 100\% = 99,991\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Juli – September Tahun 2025, yaitu sebanyak 957.003 SPB, maka capaian indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan III Tahun 2025 sebesar 99,991% dari target.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada tahun 2025, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan III sebanyak 957.003 dokumen SPB dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 15 kejadian, manusia sebesar 4 kejadian dan teknis 9

kejadian, yang berarti setiap penerbitan SPB maka Tingkat Keselamatan Transportasi Laut mencapai 99,991%.

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 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025 adalah senilai Rp16.532.331.000,00. Sementara pada Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut belum terealisasi. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp400.250.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp122.429.851,00 atau sekitar 30,59%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp1.701.107.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp211.257.241,00 atau sekitar 12,42%.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Dalam rangka mengurangi 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. Tingkat Keselamatan 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.18 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	100,000	100,000	100,000
			Tw. II	100,000	100,000	100,000	100,000
			Tw. III	100,000	100,000	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{\text{Accident on Aircraft MTOW} > 5.700\ \text{kg}}{\text{Aircraft Departure}} \times 100\% \right]$$

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{0}{752.156} \times 100\% \right] = 100\%$$

Capaian Tingkat keselamatan transportasi udara pada Triwulan III Tahun 2025 ialah sebesar 100%, yakni berhasil mengulangi pencapaian di tahun 2022, 2023, dan 2024 dimana tidak adanya kejadian kecelakaan pesawat (*zero accident*).

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), 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:

Melakukan penerbangan kalibrasi untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi dan fasilitas pendaratan pesawat 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 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp602.172.450.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp27.190.951.611,00 atau sekitar 4,52%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp125.081.822.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp39.332.401.493,00 atau sekitar 31,45%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp327.745.694.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp90.771.705.224,00 atau sekitar 27,70% 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. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian merupakan salah satu ukuran untuk mengkaji kinerja perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian mengacu pada jumlah kecelakaan kereta api dalam 1.000 keberangkatan KA baik penumpang maupun barang pada periode tersebut. Kategori kecelakaan kereta api mencakup anjlokan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan terbakar.

Tabel II.19 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA Triwulan III Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	99,617	99,617	99,617
			Tw. II	100,000	99,621	99,621	99,621
			Tw. III	100,000	99,127	99,127	99,127

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan} - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\text{Jumlah keberangkatan KA}} \times 1000\right] \times 100\%$$

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditargetkan tidak terjadi kecelakaan kereta api (*zero accident*) termasuk target pada periode triwulan dengan nilai tingkat keselamatan 100,00%. Namun sampai dengan Triwulan III Tahun 2025 telah terjadi kecelakaan kereta api sebanyak 7 kejadian (1 kejadian pada Triwulan I, 1 kejadian pada Triwulan II, 5 kejadian pada Triwulan III) dengan uraian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \frac{7}{802.240} \times 1000\right] \times 100\% = 99{,}127$$

$$\%\ \text{Capaian} = \frac{99{,}127}{100{,}000} \times 100\% = 99{,}127\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Berdasarkan realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan kereta api, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 99,127% dari target yang ditetapkan pada periode Triwulan III dan Tahun 2025 sebesar 100%. Kejadian kecelakaan kereta api mayoritas terjadi pada lokasi di wilayah Sumatera Bagian Selatan khususnya terhadap kereta api layanan angkutan barang. Adapun sampai dengan Triwulan III Tahun 2025 terjadi 7 (tujuh) kejadian anjlokan KA yakni:

a) Anjlokan KA barang pada emplasemen Stasiun Ujan Mas Sumatera Selatan

Pada tanggal 15 Maret 2025 pukul 22:30 WIB terjadi kecelakaan anjlokan KA 3100 (Barapati) rangkaian gerbong barang nomor 458905 nomor urut 17 dari lokomotif anjlok 1 As pada pukul 22:30 WIB di KM 381+9/0 jalur II emplasemen Stasiun Ujan Mas (Ujm) wilayah DIVRE III Palembang. Dampak kejadian kecelakaan KA tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat gangguan operasional pada 10 KA dengan andil keterlambatan 21 jam 45 menit. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.

b) Anjlokan KA barang (Bara Simpang) pada emplasemen Stasiun Banjarsari

Pada tanggal 23 Juni 2025 pukul 11.10 WIB terjadi anjlokan 4 as pada rangkaian gerbong barang nomor 4212427 nomor urut 1 dari lokomotif. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.

c) Anjlokan KA Barang (Linggapati)

Pada tanggal 27 Juli 2025 pukul 23:10 WIB KA 3992 terjadi anjlok 5 As pada rangkaian KA barang 3992 Linggapati di KM 389+426 jalur hulu Muaraenim (Me) - Muaragula (Mrl) DIVRE III Palembang.

d) Anjlokan Kereta barang (Barapati) batu bara

Pada tanggal 29 Juli 2025 pukul 03:40 WIB terjadi anjlok 2 As pada rangkaian KA barang 3106 (Barapati/Isian) di KM 377+821 jalur hulu Ujanmas (Ujm) - Penanggiran (Png) DIVRE III Palembang.

e) Anjlokan Kereta Penumpang (Argo Bromo Anggrek) pada Emplasement Stasiun Pegaden Baru

Pada tanggal 1 Agustus 2025 pukul 15:47 WIB terjadi anjlok 5 kereta pada rangkaian KA penumpang Argo Bromo Anggrek di emplasemen Stasiun Pegaden Baru DAOP 3 Cirebon.

f) Anjlokan kereta penumpang *Commuter Line* di emplasemen Stasiun Jakarta Kota

Pada tanggal 5 Agustus 2025 pukul 07:17 WIB terjadi anjlok 3 As pada rangkaian KA 1189 Commuter Line di emplasemen Stasiun Jakarta Kota DAOP 1 Jakarta.

g) Anjlokan Kereta penumpang Kuala Stabas

Pada tanggal 5 Agustus 2025 pukul 16:29 WIB terjadi anjlok 2 As pada rangkaian kereta penumpang S5 Kuala Stabas di KM 141+2 jalur hilir Negeriagung - Tulungbuyut DIVRE IV Tanjungkarang.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan guna meningkatkan keselamatan perkeretaapian pada Triwulan III Tahun 2025 diantaranya:

a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
   1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 168 unit dan 319,078 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 12 sertifikat jalur dan bangunan serta 24 sertifikasi fasilitas operasi;
   2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 10.776 unit serta sertifikasi sebanyak 7.232 sertifikat;
   3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 6.735 orang dengan sertifikasi sebanyak 5.691 sertifikasi.
b. Pengawasan kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian diantaranya melalui inspeksi keselamatan oleh inspektur perkeretaapian termasuk pengawasan oleh Satuan Pelayanan masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.

POTENSI PERMASALAHAN

Pada Triwulan III Tahun 2025, juga terdapat beberapa kendala/permasalahan yang perlu penyelesaian diantaranya:

a. Pelaksanaan kegiatan perawatan prasarana (*infrastructure maintenance*/IM) Tahun 2025 belum terlaksana dan sebagian alokasi anggaran yaitu sebesar Rp1.392.084.389.000 akan dilakukan revisi untuk pembayaran *backlog* IMO Tahun 2023 dan sisa alokasi pada masing masing Balai Teknik Perkeretaapian akan digunakan untuk kegiatan IM yang saat ini masih dalam tahap persiapan dokumen teknis (KAK dan RAB) dikarenakan terdapat penyesuaian terhadap skema pemilihan penyedia;

b. Keterbatasan anggaran akibat efisiensi untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsoran/amblesan serta keterbatasan dukungan anggaran pengawasan terhadap kondisi dan perawatan prasarana/sarana perkeretaapian.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain pelaksanaan pengujian, sertifikasi dan inspeksi keselamatan yang memiliki hubungan kerja dengan badan usaha penyelenggara prasarana/sarana/operator perkeretaapian. Selain itu, juga dilakukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan terkait penyelesaian kendala keterbatasan anggaran akibat kebijakan efisiensi anggaran dengan relaksasi khususnya untuk kegiatan pendukung keselamatan transportasi perkeretaapian.

Selain itu, dalam mendukung pencapaian target kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian, juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan dan pelaksanaan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko unit kerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025, terdapat 16 risiko yang diidentifikasi dari 3 proses bisnis terkait IKP tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian. Dari 16 risiko tersebut, terdapat 11 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan memerlukan penanganan risiko dimana telah direncanakan 18 kegiatan penanganan risiko pada Tahun 2025.

Pada periode sampai dengan Triwulan III Tahun 2025, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 8 kegiatan atau sebesar 44,44% dari 18 rencana penanganan risiko pada Tahun 2025. Adapun rincian realisasi rencana penanganan risiko yang telah dilakukan s.d Triwulan III sebagai berikut:

1) Persiapan pembentukan BUPP;
2) Perbaikan tata kelola IMO;
3) Penyampaian surat himbauan terkait dengan kondisi cuaca ekstrim dan daerah rawan bencana (banjir dan longsor);
4) Koordinasi usulan program prioritas perawatan di lokasi yang rawan terjadi kegagalan sistem persinyalan;
5) Bersurat kepada badan usaha, Balai Teknik, dan Balai Pengelola untuk menginventaris prasarana yang belum disertifikasi guna selanjutnya sebagai dasar pengajuan pengujian kelaikan prasarana;
6) Menentukan jadwal/*timeline* pelaksanaan pengujian dan sertifikasi yang disepakati oleh Badan usaha;

7) Pengembangan metode pelaksanaan bimbingan teknis dengan penerapan praktek di lapangan;
8) Koordinasi dengan operator terkait pelaksanaan pengujian dan sertifikasi sarana sesuai jadwal yang telah ditentukan termasuk melalui sistem TIK.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja untuk mendukung tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian pada periode berikutnya antara lain:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

1) Pelaksanaan inspeksi/*rampcheck* kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian sebagai persiapan penyelenggaraan angkutan Natal 2025 dan Tahun Baru 2026 termasuk upaya pencegahan terjadinya risiko jalur kereta api tidak sesuai spesifikasi teknis/rusak/rel aus/putus dan kegagalan sistem persinyalan yang dapat berdampak pada kejadian kecelakaan kereta api;
2) Monitoring dan evaluasi terhadap manajemen tanggap darurat serta tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian khususnya penanganan pasca kejadian kecelakaan kereta api sebagai acuan dalam tindakan preventif dan korektif periode berikutnya;
3) Usulan perbaikan mekanisme pelaporan badan usaha dengan mengoptimalkan pemanfaatan sistem informasi guna mempermudah pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian (prasarana, sarana, lalu lintas, angkutan, keselamatan, SDM, lainnya).

b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran

1) Percepatan penyiapan dokumen teknis serta pelaksanaan kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian milik negara Tahun 2025 sesuai skema pemilihan penyedia berdasarkan ketentuan;
2) Usulan revisi anggaran untuk pemanfaatan sisa kontrak/sisa anggaran yang potensi tidak terserap s.d akhir Tahun 2025 untuk pemenuhan pembayaran backlog IMO periode sebelumnya dan/atau penanganan rintang jalan/daerah rawan kecelakaan/bencana alam/longsoran/amblesan.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Penyesuaian penugasan inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian serta anggota Satuan Pelayanan pada masing-masing wilayah Balai Teknik

Perkeretaapian berdasarkan kompetensi dalam pelaksanaan pengawasan/inspeksi keselamatan perkeretaapian.

Kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diharapkan dapat semaksimal mungkin menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

a. Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminalkan risiko kecelakaan;
b. Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat;
c. Peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan angkutan kereta api, dimana diketahui kejadian kecelakaan akan mengakibatkan jalur kereta api tidak dapat dilalui sehingga menganggu operasional kereta api dan mengakibatkan keterlambatan perjalanan kereta api. Selain itu, juga berbanding lurus dengan minimnya anggaran yang diperlukan guna perbaikan prasarana dan sarana kereta api sehingga terjadi penghematan biaya pemeliharaan dan perbaikan operasional kereta api.

PERBANDINGAN KINERJA DI LEVEL NASIONAL/INTERNASIONAL

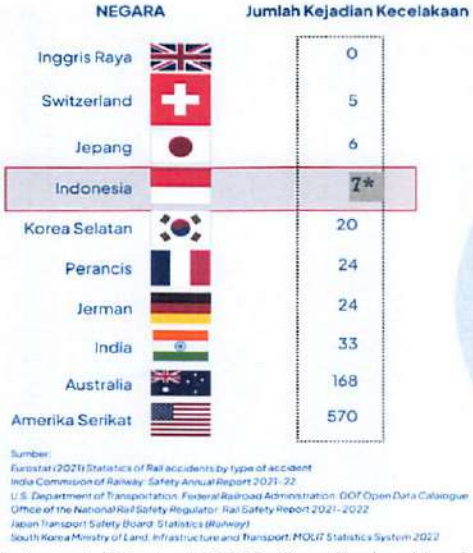
Jumlah kejadian kecelakaan dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain mengacu pada publikasi Pemerintah Amerika Serikat dan Belgia dengan kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlokan) dan *collision* (tabrakan). Dikarenakan keterbatasan data *benchmarking*, perbandingan kinerja dilakukan antara data beberapa negara lain periode Tahun 2024 dengan data Indonesia periode Triwulan III Tahun 2025. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih jauh lebih rendah dibandingkan Amerika Serikat namun lebih tinggi dibandingkan dengan Belgia. Demikian juga apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Indonesia masih lebih baik dari Amerika Serikat namun lebih buruk dari Belgia.

Tabel II.20 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	498	0,0034
2	Belgia	8.298	1	0,0001
3	Indonesia	6.936	7	0,0010

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.



*Keterangan: *) kinerja Indonesia Triwulan III 2025 dibandingkan kinerja negara lain 2021-2024*

Gambar II.1
Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA pada Tahun 2025 adalah senilai Rp2.716.185.741.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2025, setelah adanya pelaksanaan efisiensi anggaran alokasi anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA menjadi Rp2.697.160.101.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp29.555.723.620,00 atau sebesar 1,10%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp2.342.078.141.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp75.694.334.331,00 atau sekitar 3,23%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp2.766.286.974.000,00 yang telah tereliasasi sebesar Rp129.134.257.807,00 atau sekitar 4,67%

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan III Tahun 2025

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 3 (tiga) Sasaran Strategis Program dengan 3 (tiga) 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 Kebijakan di Bidang Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSSp 4 yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi.

IKSSp 4. INDEKS KUALITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi merupakan komposit dari 2 (dua) sasaran program yang berbeda, yang terdiri dari indikator kinerja Efektivitas Rekomendasi Kebijakan dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan=

50% Efektivitas Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)

$$\text{Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} = \frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/}\textit{stakeholder}\text{)}}{\text{(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi)}} = \frac{19}{35} = 54{,}285\%$$

$$\text{Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan} = \frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti)}}{\text{(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan BKT pada t-1)}} = \frac{50}{64} = 78{,}125\%$$

Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan = 50% x 54,285% + 50% x 78,125% = 66,205%

Sampai dengan Triwulan III Tahun 2025, indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi memiliki realisasi sebesar 66,205% dari target sebesar 63,750%. Adapun rekomendasi kebijakan tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* sampai dengan Triwulan III Tahun 2025 sebanyak 15 kajian dari target 35 kajian, sedangkan rekomendasi kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan Triwulan III Tahun 2025 sebanyak 50 kajian dari total 64 kajian, dengan rincian sebagai berikut:

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder*	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	
1) Layanan Water Taxi di Indonesia; 2) Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik; 3) Pengoperasian ROLA (*Rolling Road/Rollende Lanstrabe*) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api; 4) Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025 (1446 H); 5) Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.	1) Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia; 2) Perumusan Kebijakan Potensi *Seaplane* Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN; 3) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara; 4) Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni; 5) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Penumpang Untuk Tujuan Wisata; 6) Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim *Autonomous Surface Ships* (MASS); 7) Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut; 8) Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan; 9) Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan; 10) Review Regulasi Terkait Banyaknya Pelanggaran PUTA Dibawah 25 Kg di Indonesia; 11) Kesiapan Sarana dan Navigasi Penerbangan serta tanggungjawab asuransi dalam pengoperasian PUTA untuk komersial penumpang dan barang di Indonesia; 12) Potensi SeaWIG sebagai sarana transportasi wisata perairan di wilayah kepulauan.
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	
1) Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi Dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata); 2) Pengembangan simpul angkutan umum yang terintegrasi guna mewujudkan *Smart City*; 3) Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara; 4) Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang; 5) Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (*New Concept* Tol Laut);	1) Evaluasi Tipologi Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan; 2) Penyelenggaraan Transportasi di Wilayah Penyangga IKN; 3) Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu untuk Mendukung Aktivitas Kawasan Pariwisata; 4) Peningkatan Peran Kepelabuhanan dalam Pengembangan Wilayah di Kawasan Timur Indonesia; 5) Pengoperasian Bandar Udara Perairan;

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder*	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
6) Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 7) *Key Performance Indicator* Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik; 8) *Key Performance Indicator* (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang.	6) Evaluasi dan Optimalisasi Skema Kerja Sama dalam Peningkatan Infrastruktur Bandar Udara; 7) Standar Fasilitas Integrasi Moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintahan IKN; 8) Pengembangan Infrastruktur Transportasi Sungai; 9) Penguatan Konektivitas *Hinterland* dan Pelabuhan Utama Indonesia Melalui Angkutan Kontainer; 10) Integrasi Moda pada Simpul Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Merak; 11) Optimalisasi Konektivitas Tol Laut dengan Angkutan Penyeberangan; 12) Integrasi BRT Balikpapan *City Trans* dengan Angkutan Perkotaan.
Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	
1) Analisis Kebijakan Pelayanan dan Tarif Ojek Online; 2) Analisis Kebijakan Pengaruh *Work From Anywhere* (WFA) Terhadap Mobilitas Pergerekan Orang Pada Masa Lebaran Tahun 2025; 3) Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis *Mobile Positioning Data* (MPD) Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025; 4) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Online di Indonesia berdasarkan Survei Persepsi Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di Zona II (Jabodetabek).	1) Perumusan Kebijakan Pada Masa Angkutan Lebaran 2024; 2) Uji Petik Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran; 3) Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api; 4) Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru 2025; 5) Rancangan Peraturan Presiden tentang Penyelenggaraan Transportasi Otonom di Indonesia; 6) Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi *Last Mile* dan *First Mile* Dalam Mendukung Tol Laut dan Layanan Moda Utama Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan; 7) Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP).
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	
1) Evaluasi Implementasi *Automatic Identification System* (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal di Perairan Indonesia; 2) Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H).	1) Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Suku Cadang Pesawat Udara Untuk Mempertahankan Tingkat Keselamatan Penerbangan; 2) Analisis Pengaturan Kelembagaan & Sistem Pengelolaan *State Safety Program* (SSP) untuk Mendukung Program Keselamatan Penerbangan Nasional;

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder*	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
	3) Integrasi Data Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam Mendukung Program RUNK; 4) Evaluasi Regulasi Perlintasan Sebidang (Reviu PM 94 tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan); 5) *Risk Journey Management*; 6) Evaluasi Kebijakan Penanganan Masalah *Over Dimention Over Load* (ODOL) pada Angkutan Jalan; 7) Evaluasi Kebijakan Pengembangan Kompetensi Pengemudi; 8) Rencana Penggabungan KSOP dan DISNAV serta Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran; 9) *Fatigue Management* pada Pilot; 10) Mitigasi Pencegahan Penyebaran Virus Cacar Monyet (MPOX) pada Sektor Transportasi Udara; 11) Evaluasi Pemenuhan Aspek Keselamatan Angkutan Sungai di Indonesia; 12) Evaluasi Kebijakan Pengaturan Waktu Kerja dan Tempat Istirahat Pengemudi; 13) Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kereta Feeder KA Cepat menjadi KA Komuter Bandung; 14) Rekomendasi Kebijakan terkait Pengawasan Operasional dan Penggunaan Armada Bus Pariwisata; 15) Pembatasan Usia Sarana Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Keselamatan Jalan; 16) Analisis Risiko Pada Bangunan Jembatan dan Terowongan Pada Jalur Kereta Api; 17) Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum Untuk Menurunkan Potensi Kecelakaan Jalan; 18) Evaluasi Kebijakan Pengawasan Sarana Perkeretaapiaan; 19) Evaluasi Kebijakan Penanganan Kondisi Darurat di Kapal.

Sumber: BKT, 2025

2. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSSp 5 yaitu Indeks Peningkatan SDM Transportasi yang diampu oleh BPSDM Perhubungan.

IKSSp 5. INDEKS PENINGKATAN SDM TRANSPORTASI

Indeks Peningkatan SDM Transportasi merupakan komposit dari pengukuran dari 4 (empat) unsur, yaitu: Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi, Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikasi Berkompetensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi. Adapun formulasi untuk menghitung Indeks Peningkatan SDM Transportasi, sebagai berikut:

$$C_{TRANSPORTASI} = (C_{VOKASI}*15\% + C_{KOMPETENSI}*35\% + C_{PESERTA}*25\% + C_{AKREDITASI}*25\%)$$

Keterangan:

C_{VOKASI} : Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi

$C_{KOMPETENSI}$: Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi

$C_{PESERTA}$: Persentase Peserta Diklat Transportasi

$C_{AKREDITASI}$: Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tabel II.21 Capaian Indeks Peningkatan SDM Transportasi Triwulan III Tahun 2025

No	Komponen Indikator Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Target	Realisasi Kinerja	% Capaian Kinerja
Indeks Peningkatan SDM Transportasi		**80,844**	**84,261**	**104,227**
	C_{VOKASI} x 15%			
1.	Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi	69,452	89,375	128,686
	$C_{KOMPETENSI}$ x 35%			
2.	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi	92,000	87,252	94,839
	$C_{PESERTA}$ x 25%			
3.	Persentase Peserta Diklat Transportasi	60,409	98,528	163,102
	$C_{AKREDITASI}$ x 25%			
4.	Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi	92,494	62,737	67,828

Sumber: BPSDMP, 2025

A. Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi

Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi merupakan perhitungan dari persentase jumlah lulusan diklat pembentukan tahun (n-1) yang telah mendapat pekerjaan pada tahun n dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dibandingkan dengan seluruh lulusan diklat pembentukan yang lulus pada tahun (n-1). Pada Triwulan III Tahun 2025, persentase capaian kinerja Indikator Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi sebesar 128,686% yang diperoleh dari realisasi kinerja sebesar 89,375% dibandingkan dengan target Triwulan III Tahun 2025 sebesar 69,452%.

Tabel II.22
Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2024 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2025 (orang)				
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	%
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	1.726	1.557	84	1.641	85	95,075%
2	SDM Transportasi Laut	3.115	863	1.808	2.671	444	85,746%
3	SDM Transportasi Udara	891	731	80	811	80	91,021%
TOTAL		**5.732**	**3.151**	**1.972**	**5.061**	**609**	**89,375%**

Sumber: BPSDMP, 2025

Persentase capaian kinerja tersebut, berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2024 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2025. Hasil capaian Triwulan III Tahun 2025 menunjukkan serapan lulusan Triwulan III sudah melebihi target Triwulan III. Jika dirinci capaian serapan lulusan per matra terhadap target tahunan, terlihat lulusan belum terserap sesuai target yang telah ditentukan terutama pada matra laut yang masih sebesar 85,746%, sedangkan matra darat sebesar 95,075% dan matra udara sebesar 91,021%. Untuk matra darat serapan lulusannya tinggi di Triwulan III karena sebagian besar adalah lulusan pola pembibitan sehingga langsung bekerja sesuai penempatan. Untuk matra udara terlihat cukup tinggi serapan lulusannya di Triwulan III karena kebijakan matra udara dimana pembukaan jalur mandiri dapat dilakukan apabila ada kerjasama dengan industri yang memastikan lulusan dari jalur mandiri tersebut akan langsung bekerja.

B. Persentase Peserta Diklat Transportasi

Persentase Peserta Diklat Transportasi diperoleh dari Jumlah Peserta Diklat Transportasi yang mengikuti Pendidikan dan Pelatihan pada tahun (n) dibandingkan dengan target peserta Diklat Transportasi pada tahun (n). Pada Triwulan III Tahun 2025, capaian kinerja Persentase Peserta Diklat Transportasi sebesar 163,102% yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan III Tahun 2025 sebesar 98,528% dibandingkan dengan target Triwulan III sebesar 60,409%.

C. Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi merupakan indikator yang menghitung Penjumlahan antara Nilai Akreditasi Lembaga dan Persentase jumlah Program Studi yang terakreditasi minimal "Baik Sekali" dibandingkan dengan total keseluruhan Program Studi pada Perguruan Tinggi di Lingkungan BPSDMP. Pada Triwulan III Tahun 2025, capaian kinerja

Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi sebesar 67,829% yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan III Tahun 2025 sebesar 62,737% dibandingkan dengan target Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025 sebesar 92,494%.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik, yang diukur dengan IKSSp 6 yaitu Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan yang diampu oleh Sekretariat Jenderal (Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi).

IKSSp 6. INDEKS RB KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pada Tahun 2025, Kementerian Perhubungan menargetkan Indeks RB sebesar 90,80. Berdasarkan surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PAN dan RB Nomor B/43/RB.04/2025 tanggal 26 Februari 2025 hal Penyampaian Hasil Evaluasi RB 2024. Adapun Hasil Evaluasi Penilaian RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar 90,84 yang meningkat dari tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2023 Kementerian Perhubungan mendapatkan nilai sebesar 85,26.

Dalam mencapai target nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi dalam kurun waktu bulan Juli s.d. September telah melaksanakan beberapa pekerjaan antara lain sebagai berikut:

a. Telah di terbitkan surat Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 11 Tahun 2025 tanggal 2 Juni 2025 Tentang Rencana Aksi RB General dan Tematik Kementerian Perhubungan Tahun 2025;
b. Telah diterbitkan surat Kepala Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi Nomor. KP.904/2/25/STJ/2025 tanggal 11 Juli 2025 Hal Penyampaian Progres Capaian Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan;
c. Telah dilaksanakan rapat Evaluasi *On-Going* TW I dan TW II pelaksanaan RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025;
d. Telah diterbitkan surat Kepala Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi Nomor. KP.904/3/4/STJ/2025 tanggal 22 Juli 2025 hal Konfirmasi Mekanisme Penilaian Reformasi Birokrasi Tahun 2025;
e. Telah diterbitkan surat Kepala Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi Nomor. KP.904/3/7/STJ/2025 tanggal 6 Agustus 2025 hal Penyusunan Rencana Aksi RB Tematik Tahun 2025;
f. Telah dilaksanakan rapat penjelasan terkait isu strategis dan arah kebijakan Reformasi

Birokrasi Nasional dengan diterbitkannya Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 6 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada Periode Transisi Tahun 2025 pada tanggal 13 Agustus 2025;

g. Telah dilaksanakan rapat pembahasan rencana aksi Reformasi Birokrasi Tematik Penyesuaian Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 6 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan RB pada Periode Transisi Tahun 2025 pada tanggal 22 Agustus 2025;
h. Telah diterbitkan surat Kepala Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi Nomor KP.904/3/10/STJ/2025 hal Penyusunan Rencana Aksi RB Tematik Tahun 2025;
i. Penyusunan Rancangan Perubahan surat Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor SK-SKJ 11 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Reformasi Birokrasi General dan Tematik Kementerian Perhubungan 2025 sebagai tindak lanjut dari terbitnya Surat Edaran Menteri PANRB Nomor 6 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada Periode Transisi Tahun 2025;
j. Telah dilaksanakannya Rapat informal bersama perwakilan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Badan Kebijakan Transportasi dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan melakukan pembahasan kertas kerja Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Tematik Tahun 2025.
k. Telah di terbitkan surat Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 24 Tahun 2025 tanggal 15 Oktober 2025 Tentang Rencana Aksi RB General dan Tematik Kementerian Perhubungan Tahun 2025;
l. Telah dilaksanakan rapat Evaluasi *On-Going* TW III pelaksanaan RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025.

POTENSI PERMASALAHAN

Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun sebelumnya, namun masih ada beberapa kegiatan dan anggaran yang belum berjalan dan terserap secara optimal. Hal ini disebabkan adanya permasalahan dan kendala, diantaranya yaitu:

1. Proses dan mekanisme koordinasi dan kerja sama dengan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan, antar Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah serta stakeholders lain di luar pemerintahan yang masih dalam proses konsolidasi;

2. Pengaruh perubahan dinamika lingkungan serta isu-isu strategis yang cepat berubah baik internal maupun eksternal mempengaruhi prioritas pelaksanaan tugas khususnya penyesuaian di dalam SOTK dalam Peraturan Menteri Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
3. Adanya efisiensi belanja Kementerian/Lembaga dalam pelaksanaan anggaran pendapatan dan belanja negara tahun anggaran 2025 sesuai dengan surat Menteri Keuangan Nomor. S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025.

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan III Tahun 2025

Hingga periode Juli s.d. September Tahun 2025, Kementerian Perhubungan memfokuskan komitmennya pada pengembangan transportasi baik pada sektor perhubungan darat, laut, maupun udara. Adapun pada Bulan Agustus 2025, Kementerian Perhubungan menetapkan 36 (tiga puluh enam) bandara internasional yang tertuang melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2025. Penetapan bandara internasional ini menjadi salah satu langkah nyata Kemenhub dalam melaksanakan arahan Presiden Prabowo untuk memperkuat konektivitas, mempercepat pembangunan ekonomi, dan memastikan kehadiran negara hingga ke pelosok Nusantara. Selain itu, bandara internasional juga berfungsi strategis dalam mendukung pertahanan negara serta kesiapsiagaan menghadapi berbagai tantangan geopolitik dan bencana. Hal ini dapat dipastikan bahwa pembangunan tidak hanya terpusat di Pulau Jawa, melainkan juga menjangkau Pulau Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, hingga Papua. Adapun bandara yang ditetapkan sebagai bandara internasional sebagai berikut:

1. Bandara Sultan Iskandar Muda, di Kabupaten Aceh Besar, Provinsi Aceh;
2. Bandara Kualanamu, di Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara;
3. Bandara Minangkabau, di Kabupaten Padang Pariaman, Provinsi Sumatera Barat;
4. Bandara Sultan Syarif Kasim II, di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau;
5. Bandara Hang Nadim, di Kota Batam, Provinsi Kepulauan Riau;
6. Bandara Soekarno Hatta, di Kota Tangerang, Provinsi Banten;
7. Bandara Halim Perdanakusuma, di Kota Jakarta Timur, Provinsi DKI Jakarta;
8. Bandara Kertajati, di Kabupaten Majalengka, Provinsi Jawa Barat;
9. Bandara Kulon Progo, di Kabupaten Kulon Progo, Provinsi DI Yogyakarta;
10. Bandara Juanda, di Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur;
11. Bandara I Gusti Ngurah Rai, di Kabupaten Badung, Provinsi Bali;
12. Bandara Zainuddin Abdul Madjid, di Kabupaten Lombok Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat;
13. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman, di Kota Balikpapan, Provinsi Kalimantan Timur;
14. Bandara Sultan Hasanuddin, di Kabupaten Maros, Provinsi Sulawesi Selatan;
15. Bandara Sam Ratulangi, di Kota Manado, Provinsi Sulawesi Utara;

16.	Bandara Sentani, di Kabupaten Jayapura, Provinsi Papua;
17.	Bandara Komodo, di Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur;
18.	Bandara S.M. Badaruddin II, di Kota Palembang, Provinsi Sumatera Selatan;
19.	Bandara H.A.S. Hanandjoeddin, di Kabupaten Belitung, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung;
20.	Bandara Jenderal Ahmad Yani, di Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah;
21.	Bandara Syamsudin Noor, di Kota Banjarbaru, Provinsi Kalimantan Selatan;
22.	Bandara Supadio, di Kota Pontianak, Provinsi Kalimantan Barat;
23.	Bandara Raja Sisingamangaraja XII, di Kabupaten Tapanuli Utara, Provinsi Sumatera Utara;
24.	Bandara Raja Haji Fisabilillah, di Kota Tanjung Pinang, Provinsi Kepulauan Riau;
25.	Bandara Raden Inten II, di Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung;
26.	Bandara Adi Soemarmo, di Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah;
27.	Bandara Banyuwangi, di Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur;
28.	Bandara Juwata, di Kota Tarakan, Provinsi Kalimantan Utara;
29.	Bandara El Tari, di Kota Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur;
30.	Bandara Pattimura, di Kota Ambon, Provinsi Maluku;
31.	Bandara Frans Kaisiepo, di Kabupaten Biak Numfor, Provinsi Papua;
32.	Bandara Mopah, di Kabupaten Merauke, Provinsi Papua Selatan;
33.	Bandara Kediri, di Kabupaten Kediri, Provinsi Jawa Timur;
34.	Bandara Mutiara Sis Al Jufri, di Kota Palu, Provinsi Sulawesi Tengah;
35.	Bandara Domine Eduard Osok, di Kota Sorong, Provinsi Papua Barat Daya; dan
36.	Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto, di Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.

Adapun penuangan capaian PN dan PP yang berkaitan dengan Kementerian Perhubungan dalam rangka mendukung sampling Penilaian AKIP K/L 2025, secara umum progres capaian 8 KPI Program Prioritas RPJMN 2025-2029 Sektor Transportasi dalam proses pelaksanaan dan secara intensif dilakukan pemantauan oleh masing-masing Unit Kerja di Lingkungan Kemenhub. Dalam perkembangannya menjadi perhatian pada KPI Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan dan Penurunan Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan, mengingat sampai dengan Triwulan III 2025 capaian masih relative rendah. Sementara itu, Rincian KPI RPJMN Sektor Transportasi Tahun 2025-2029 dengan posisi Triwulan III 2025 adalah sebagai berikut.

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	TARGET 2025	UNIT KERJA	REALISASI TW III 2025	PERSENTASE (%)
1	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	0,92	DJKA	0,80	87,17%
2	*On Time Performance* Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	80	DJPU	74,97	93,71%
3	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	10	DJPL	7,02	70,20%
4	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	519	DJKA	403,75	77,79%

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	TARGET 2025	UNIT KERJA	REALISASI TW III 2025	PERSENTASE (%)
5	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	11,6	DJPD	9,43	81,29%
6	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	850	DJKA	347,84	89,75%
					DJPD	415,05	
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Persen	53,68 (2023)	65	DJPD	75,31	115,86%
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	85,5	BPSDM	89,63	104,83%

Sumber: Unit Kerja Eselon I Kemenhub (September, 2025)

Adapun berdasarkan hasil pelaksanaan Rapat Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Capaian RPJMN Sektor Konektivitas Tw III Tahun 2025 pada tanggal 2 Oktober 2025, terdapat beberapa poin tindak lanjut rapat sebagai berikut:

1) Kemenhub berkoordinasi dengan Bappenas untuk melakukan penajaman aspek maritim pada RPJMN, terutama peningkatan jumlah pergerakan orang lewat udara dan laut;
2) **Kemenhub c.q. Dirjen Hubud** agar melakukan pengecekan ulang mengenai OTP dan melakukan perbaikan sesuai dengan hasil audit dari BPKP;
3) **Kemenhub c.q. BPSDM** agar menyampaikan informasi yang lebih komprehensif mengenai peningkatan aspek SDM transportasi yang perlu dikoordinasikan lebih lanjut bersama K/L dibawah Kemenko Infra serta BPSDM akan memberikan dukungan data SDM di sektor laut;
4) **Kemenhub c.q. Dirjen Hubdat** agar memberikan data kecelakaan 2024-2025 dan membuat uji coba/*pilot project* untuk menurunkan angka fatalitas lalu lintas di Sidoarjo. Selanjutnya dilakukan koordinasi dengan Pemda dalam rangka merumuskan langkah-langkah kebijakan menurunkan tingkat fatalitas. Agar pada Januari 2026 dapat dilaporkan hasilnya;
5) Kemenhub agar berkoordinasi dengan Kementerian PPN/Bappenas dan BPKP dalam *term review* RPJMN untuk mengakomodir masukan dan penyesuaian RPJMN sektor transportasi;
6) Badan Komunikasi Pemerintah bersama Kemenhub, KemenPU, Polri, Kemendagri dan Pemda agar mengkomunikasikan upaya uji coba penurunan fatalitas jumlah kecelakaan di Sidoarjo.

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan III Tahun 2025

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi s.d. 30 September 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel II.23 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan III Terhadap Pagu Tahun 2025 Per Jenis Belanja

NO	UNIT ESELON I	BELANJA PEGAWAI		BELANJA BARANG		BELANJA MODAL		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	Setjen	175.807.098.000	144.231.357.763	438.603.893.000	177.233.938.762	65.868.668.000	16.784.532.851	680.279.659.000	338.249.829.376	49,72%
2	Itjen	52.029.002.000	43.791.489.108	63.366.947.000	22.468.200.965	787.838.000	755.478.400	116.183.787.000	67.015.168.473	57,68%
3	Ditjen Hubdat	1.041.077.864.000	753.940.466.872	3.681.621.381.000	993.460.982.760	1.279.205.146.000	206.741.632.561	6.001.904.391.000	1.954.143.082.193	32,56%
4	Ditjen Hubla	2.177.577.750.000	1.736.067.980.143	4.701.082.568.000	2.366.511.733.186	4.384.712.710.000	1.555.152.154.199	11.263.373.028.000	5.657.731.867.528	50,23%
5	Ditjen Hubud	1.370.309.252.000	1.076.014.666.951	3.592.086.371.000	1.550.647.982.984	1.625.881.297.000	392.425.021.907	6.588.276.920.000	3.019.087.671.842	45,83%
6	DJKA	256.306.453.000	198.670.950.482	3.615.291.041.000	452.849.596.083	4.250.466.412.000	439.956.351.551	8.122.063.906.000	1.091.476.898.116	13,44%
7	BKT	47.087.041.000	38.041.786.097	71.806.509.000	26.002.357.889	2.459.864.000	656.523.830	121.353.414.000	64.700.667.816	53,32%
8	BPSDMP	433.152.540.000	323.019.555.894	2.397.934.356.000	1.267.689.654.135	203.172.480.000	41.039.894.022	3.034.259.376.000	1.631.749.104.051	53,78%
9	BPTJ / DJITM	45.774.065.000	36.958.877.358	142.848.660.000	52.281.584.665	4.607.785.000	76.700.000	193.230.510.000	89.317.162.023	46,22%
TOTAL		**5.599.121.065.000**	**4.350.737.130.668**	**18.704.641.726.000**	**6.909.146.031.429**	**11.817.162.200.000**	**2.653.588.289.321**	**36.120.924.991.000**	**13.913.471.451.418**	**38,52%**

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 September 2025)

Tabel II.24 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan III Terhadap Pagu Tahun 2025 Sesuai RSPP

NO	UNIT ESELON I	VOKASI (DL)		INFRASTRUKTUR (GA)		DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	Setjen					680.279.659.000	338.249.829.376	680.279.659.000	338.249.829.376	49,72%
2	Itjen					116.183.787.000	67.015.168.473	116.183.787.000	67.015.168.473	57,68%
3	Ditjen Hubdat			4.400.460.534.000	980.446.697.567	1.601.443.857.000	973.696.384.626	6.001.904.391.000	1.954.143.082.193	32,56%
4	Ditjen Hubla			7.847.664.348.000	3.324.160.805.349	3.415.708.680.000	2.333.571.062.179	11.263.373.028.000	5.657.731.867.528	50,23%
5	Ditjen Hubud			3.226.946.729.000	1.169.487.520.044	3.361.330.191.000	1.849.600.151.798	6.588.276.920.000	3.019.087.671.842	45,83%
6	DJKA			7.376.319.840.000	780.536.199.018	745.744.066.000	310.940.699.098	8.122.063.906.000	1.091.476.898.116	13,44%
7	BKT			23.508.127.000	1.906.310.134	97.845.287.000	62.794.357.682	121.353.414.000	64.700.667.816	53,32%
8	BPSDMP	1.792.923.172.000	880.546.811.636			1.241.336.204.000	751.202.292.415	3.034.259.376.000	1.631.749.104.051	53,78%
9	BPTJ / DJITM			94.740.919.000	35.113.447.955	98.489.591.000	54.203.714.068	193.230.510.000	89.317.162.023	46,22%
TOTAL		**1.792.923.172.000**	**880.546.811.636**	**22.969.640.497.000**	**6.291.650.980.067**	**11.358.361.322.000**	**6.741.273.659.715**	**36.120.924.991.000**	**13.913.471.451.418**	**38,52%**

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 September 2025)



BAB - III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

3.2 Saran dan Tindaklanjut

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 di*input* oleh unit kerja dan di*monitor* oleh Pimpinan secara elektronik.

1. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2025 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 yang tertuang dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan selama periode Triwulan III ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan III ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Tingkat Integrasi Transportasi Nasional, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, serta Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan III Tahun 2025, terutama pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan yang capaiannya masih sangat rendah yaitu dibawah 65%.

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.

Adapun pada Triwulan III Tahun 2025, kebijakan efisiensi anggaran yang diterapkan sebagai respons terhadap dinamika ekonomi global dan domestik yang menuntut pengelolaan keuangan negara yang lebih cermat dan terarah, perlahan mulai pulih kembali. Adapun kebijakan ini bertujuan untuk memastikan bahwa alokasi dan penggunaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tetap optimal dalam mendukung program prioritas nasional, menjaga stabilitas fiskal, serta memperkuat ketahanan ekonomi nasional.

III.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam rangka meningkatkan pencapaian kinerja pada periode triwulan berikutnya, Kementerian Perhubungan mengedepankan kerja sama yang solid antar seluruh unit kerja. Kementerian terus berupaya melakukan evaluasi dan perbaikan berkelanjutan, serta mengidentifikasi langkah-langkah strategis yang perlu diambil untuk memastikan tercapainya target hingga akhir tahun 2025. Salah satu langkah penting yang akan dilakukan adalah pemetaan risiko di setiap unit kerja. Pemetaan ini menjadi pondasi awal dalam memperbaiki kondisi internal organisasi. Hasil pemetaan risiko tersebut akan menjadi acuan dalam menyusun strategi mitigasi yang tepat, guna meminimalisir potensi hambatan yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian secara keseluruhan.

Beberapa hal yang dilakukan untuk meningkatkan realisasi indikator kinerja yang belum mencapai target Triwulan III dan memastikan pencapaian target akhir tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat dapat ditingkatkan melalui:
   a) 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;
   b) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
   c) 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;

d) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasangkan alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;

e) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;

f) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal.

2. Rasio Konektivitas Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:

a) Menerapkan *multiairlines 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.

3. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dapat ditingkatkan melalui:

a) Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan;

b) Melakukan inspeksi rutin dan mendadak untuk memastikan kepatuhan yang kemudian menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar, termasuk denda dan pencabutan izin operasional bagi perusahaan yang tidak mematuhi regulasi;

c) Pemanfaatan teknologi informasi dengan melakukan pengembangan terhadap integrasi sistem pengawasan secara elektronik dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengawasan angkutan barang agar dapat melakukan monitoring;

d) Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB.

Selain upaya peningkatan pencapaian target indikator kinerja tersebut di atas, Kementerian Perhubungan juga perlu melakukan rencana tindak lanjut penyerapan anggaran Triwulan III, meliputi:

1. Melakukan akselerasi pelaksanaan program/kegiatan/proyek;
2. Melakukan percepatan pelaksanaan pengadaan barang/jasa (PBJ);
3. Memastikan setiap proses pelaksanaan anggaran dapat tercapai sesuai dengan rencana dan ketentuan yang berlaku;
4. Melakukan monitoring rencana penarikan dana setiap bulannya dan mendorong pembayaran termin kegiatan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

@Kemenhub151







