

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2011



RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kementerian Perhubungan Tahun 2011 merupakan salah satu tahapan yang harus dipenuhi dalam rangkaian Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang terdiri dari tahapan sebagai berikut: penetapan perencanaan strategis, perencanaan kinerja, penetapan kinerja, pengukuran kinerja dan pelaporan capaian kinerja dan pemanfaatan informasi kinerja.

LAKIP juga merupakan bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Kementerian Perhubungan untuk menuju terwujudnya tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan sekaligus memberikan gambaran keberhasilan atau kurang-berhasilan dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.

LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2011 adalah gambaran secara transparan atas pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan selama tahun anggaran 2011 yang telah ditetapkan dengan sasaran strategis melalui program dan kegiatan pada tahun anggaran tersebut, sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014. RENSTRA tersebut disusun dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2010-2014.

Dalam operasional pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam RENSTRA, telah dilakukan penetapan sasaran, tujuan dan strategi dalam rencana kerja satu tahun yaitu Rencana Kerja Tahun 2011, yang selanjutnya dituangkan dalam RKA-KL Kementerian Perhubungan Tahun 2011.

Untuk mengukur capaian kinerja dari setiap indikator kinerja utama tersebut dilakukan Pengukuran Kinerja. Pengukuran kinerja kegiatan tersebut dilakukan dengan membandingkan Capaian Kinerja (*Performance Result*) Tahun Anggaran 2011 dengan Rencana Kinerja (*Performance Plan*) yang telah ditetapkan sebelumnya pada Penetapan Kinerja Tahun 2011 berikut revisinya. Hasil pengukuran kinerja kegiatan tersebut merupakan tolok ukur keberhasilan Kementerian Perhubungan pada tahun 2011.

Dalam rangka mencapai visi dan misi serta tujuan dan sasaran yang ditetapkan dalam Renstra Kemenhub Tahun 2010-2014, pada Tahun 2011 Kementerian Perhubungan mendapatkan alokasi dana sebesar Rp. 23,31 Trilyun (Pagu DIPA awal Tahun Anggaran 2011 sebesar Rp. 22,11 Trilyun).

Dari total pagu sebesar Rp. 23,31 Trilyun, dalam pelaksanaannya terdapat sebagian dana yang tidak terserap yaitu dengan rincian sebagai berikut :

1. Kegiatan Yang Ditunda Pelaksanaannya dengan perincian belanja barang sebesar Rp. 16,61 M, belanja modal Rupiah Murni sebesar Rp. 123,32 M dan belanja modal PHLN sebesar Rp. 485,71 M.
2. Dana yang diblokir tanda bintang dengan perincian belanja barang sebesar Rp. 2,03 M, belanja modal Rupiah Murni sebesar Rp. 776,73 M dan belanja modal PHLN sebesar Rp. 86,57 M.
3. Dana sisa kegiatan dengan perincian belanja pegawai sebesar Rp. 51,90 M, belanja barang sebesar Rp. 404,21 M, belanja modal Rupiah Murni sebesar Rp. 245,51 M dan belanja modal PHLN sebesar Rp. 563,71 M.
4. Dana sisa kontrak dengan perincian belanja barang sebesar Rp. 184,78 M dan belanja modal sebesar Rp. 275,38 M.

Dari dana APBN Tahun Anggaran 2011 maka *outcome* yang bisa diperoleh sesuai dengan 5 (lima) sasaran yang ditetapkan dalam RENSTRA Kemenhub 2010 – 2014 antara lain sebagai berikut :

Sasaran 1, meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM), maka *outcome* yang diperoleh yaitu :

1. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan adalah sebesar 0.0052 Kejadian/1000 trip dari target 0.0052 Kejadian/1000 trip sehingga pencapaian kinerja 100%.
2. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia adalah sebesar 31 Kejadian atau mengalami penurunan Kejadian dari target 41 Kejadian yang

ditetapkan sehingga pencapaian kinerja mengalami peningkatan sebesar 124,39%.

3. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam adalah sebesar 99 Kejadian dari target 80 Kejadian sehingga pencapaian kinerja 76,25 %.
4. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain adalah sebesar 48 kejadian dari target 33 kejadian sehingga pencapaian kinerja minus 8,79%.
5. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat adalah sebesar 24.10 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 8,45 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus 85,21%.
6. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat 10,30 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 3,39 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus minus 103,83 %.
7. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan 3,40 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 1,70 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus 0,06 %.
8. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan 19 Incident dari target 57 Incident sehingga pencapaian kinerja 166,67 %.
9. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta 24 kejadian dari target 61 kejadian sehingga pencapaian kinerja 160,66%.

10. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut 6 kejadian dari target 6 kejadian sehingga pencapaian kinerja 100 %.
11. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara 9 kejadian atau gangguan dari target 10 Kejadian atau gangguan sehingga pencapaian kinerja 110 %.
12. Realisasi pencapaian kinerja dengan indicator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 24 Pelabuhan dari target 20 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 83,33 %.
13. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 18 Pelabuhan dari target 24 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 75 %.
14. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 20 Pelabuhan dari target 20 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 83,33 %.
15. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Udara adalah sebesar 73.07% dari target 72% sehingga pencapaian kinerja 98.51%.

Sasaran 2 , meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah, maka *outcome* yang diperoleh yaitu :

1. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Rute keperintisan angkutan jalan adalah sebesar 157 rute dari target 157 rute sehingga pencapaian kinerja 100 %
2. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Lintas keperintisan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) adalah sebesar 117 lintas dari target 126 lintas sehingga pencapaian kinerja 92,86 %.

3. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Transportasi Laut adalah sebesar 61 rute dari target 61 rute sehingga pencapaian kinerja 100 %.
4. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis adalah sebesar 130 rute dari target 132 rute sehingga pencapaian kinerja 98,48 %.
5. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rit Angkutan Jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 309,256 jumlah rit/tahun dari target 309,256 jumlah rit/tahun sehingga pencapaian kinerja 100%.
6. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah trip angkutan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 26,519 trip/tahun dari target 22,769 trip/tahun sehingga pencapaian kinerja 116,47 %.
7. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah voyage perintis yang dilayani transportasi laut adalah sebesar 1.010 voyage dari target 1.420 voyage sehingga pencapaian kinerja 71,13 %.
8. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 16,465 frekuensi dari target 20.887 frekuensi sehingga pencapaian kinerja 78,83 %.
9. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Angkutan Jalan Transportasi Darat yang menjadi rute komersial adalah sebesar 8 rute perintis dari target 8 rute perintis sehingga pencapaian kinerja 100 %.
10. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial adalah sebesar 2 lintas perintis dari target 2 lintas perintis sehingga pencapaian kinerja 100 %.

11. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi Laut adalah sebesar 994 kota/kab dari target 994 kota/kab sehingga pencapaian kinerja 100 %.
12. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara adalah sebesar 231 kota/kab dari target 230 kota/kab sehingga pencapaian kinerja 99,57 %.

Sasaran 3, meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi, maka *outcome* yang diperoleh yaitu :

1. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi adalah sebesar 14 (empat belas) kota dari target 14 (empat belas) kota sehingga pencapaian kinerja 100%.
2. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama adalah sebesar 42,309,919 penumpang dari target 40,623,453 penumpang sehingga pencapaian kinerja 104.15 %.
3. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut adalah sebesar 5,657,505 penumpang dari target 5,657,505 penumpang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
4. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Angkutan Udara Domestik adalah sebesar 60,039,293 penumpang dari target 59,542,005 penumpang sehingga pencapaian kinerja 100.84 %.
5. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Angkutan Udara Internasional adalah sebesar 8,152,133 penumpang dari target 7,607,178 penumpang sehingga pencapaian kinerja 107.16 %.
6. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Penumpang Angkutan Udara Perintis adalah sebesar 147,479 Penumpang dari target 266,597 Penumpang sehingga pencapaian kinerja 55.32 %.

7. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Kereta Api yang dilayani adalah sebesar 145,671,959 dari target 166,530,660 sehingga pencapaian kinerja 87.47 %.
8. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP adalah sebesar 5,605,469 unit dari target 5,605,469 sehingga pencapaian kinerja 100 %.
9. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kendaraan Roda 4(empat)/Lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP adalah sebesar 6,550,439 unit dari target 6,550,439 unit sehingga pencapaian kinerja 87.47 %.
10. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Nasional adalah sebesar 316,489,377 ton dari target 316,489,377 ton sehingga pencapaian kinerja 100%.
11. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Asing adalah sebesar 3,779,169 ton dari target 3,779,169 ton sehingga pencapaian kinerja 100 %.
12. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kargo yang diangkut Penerbangan Domestik adalah sebesar 718,177 ton dari target 861,583 ton sehingga pencapaian kinerja 83.36 %.
13. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kargo yang diangkut Penerbangan Internasional adalah sebesar 72,060 ton dari target 91,481 ton sehingga pencapaian kinerja 78.77 %.
14. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api adalah sebesar 16,773,804 ton dari target 27,093,090 ton sehingga pencapaian kinerja 61.91%.
15. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri adalah sebesar 98.82% dari target 98.82% sehingga pencapaian kinerja 100 %.

16. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri adalah sebesar 9.50% dari target 9.50% sehingga pencapaian kinerja 100 %.
17. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Prosentase produktivitas angkutan laut muatan asing yang diangkut kapal berbendera Indonesia adalah sebesar 3,65 % dari target 3,65 % sehingga pencapaian kinerja 100%.

Sasaran 4, peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi, maka *outcome* yang diperoleh yaitu :

1. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi KEMENPAN dan RB mendapat nilai CC dari target nilai B.
2. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jenis Opini BPK adalah mendapat nilai opini WDP dari target WTP.
3. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi adalah sebesar 11 RPP dari target 11 RPP sehingga pencapaian kinerja 100 %.
4. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan adalah 33 Permenhub dari target 37 Permenhub sehingga pencapaian kinerja 89.19 %.
5. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor adalah sebesar 60 orang dari target 60 orang sehingga pencapaian kinerja 100%.
6. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah awak kapal patroli adalah sebesar 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
7. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga marine inspector A adalah 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.

8. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga marine inspector B adalah 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
9. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A adalah 60 orang dari target 60 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
10. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B adalah 120 orang dari target 120 orang sehingga pencapaian kinerja 100%.
11. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Inspektur Penerbangan adalah 90 orang dari target 90 orang sehingga pencapaian kinerja 100%.
12. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi adalah 5,417 orang dari target 5,417 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
13. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Masinis adalah sebanyak 480 orang dari target 480 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
14. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah asisten masinis adalah sebanyak 592 orang dari target 592 orang sehingga pencapaian kinerja 100%.
15. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah PPKA adalah sebanyak 715 orang dari target 715 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
16. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah juru penilik jalan adalah sebanyak 855 orang dari target 855 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.
17. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penjaga pintu perlintasan adalah sebanyak 2,625 orang dari target 2,625 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %.

Sasaran 5, meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim, maka *outcome* yang diperoleh yaitu :

1. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah bandar udara yang memenuhi eco airport (AMDAL) adalah sebanyak 5 bandara dari target 10 bandara sehingga pencapaian kinerja 50 %.
2. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum adalah sebesar 400 unit dari target 450 unit sehingga pencapaian kinerja 88.89 %.
3. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah emisi gas buang (CO₂) dengan kegiatan peremajaan armada Pesawat adalah sebesar 0.057 Ton-CO₂/pnp dari target 0.057 Ton-CO₂/pnp sehingga pencapaian kinerja 100 %.
4. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah emisi gas buang (CO₂) Transportasi Laut adalah sebesar 1,304.44 Mega Ton/tahun dari target 1,304.44 Mega Ton/tahun sehingga pencapaian kinerja 100 %.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Inpres Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) mewajibkan setiap instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan dan menerangkan kinerja dan tindakannya kepada pihak yang memiliki hak atau kewenangan untuk meminta keterangan dan pertanggungjawaban, dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas dari KKN menuju tercapainya pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

Bahwa dalam rangka memenuhi amanat Inpres Nomor 7 Tahun 1999, maka disusunlah Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kementerian Perhubungan Tahun 2011. Penyampaian informasi kinerja ini dimaksudkan sebagai pengungkapan capaian kinerja Kementerian Perhubungan selama tahun 2011, berdasarkan komitmen yang telah ditetapkan diawal Tahun 2011 dalam Dokumen Penetapan Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2011. Komitmen dimaksud merupakan fokus Kementerian Perhubungan untuk mencapai tingkat kinerja yang tertuang di dalam rumusan tujuan dan sasaran. LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2011 disusun sebagai gambaran tolok ukur keberhasilan maupun kekurangberhasilan Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya selama Tahun Anggaran 2011.

LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2011 adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2011 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran strategisnya dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta tujuan strategisnya telah diformalkan di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 7 Tahun 2010 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014.

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 disusun dengan berpedoman kepada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2010 – 2014 sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor : 5 Tahun 2010 tentang RPJMN Tahun 2010 – 2014. Selanjutnya untuk capaian yang harus dipenuhi setiap tahunnya dalam periode 5 (lima) tahun tersebut ditetapkan sejumlah Sasaran Strategis yang tertuang di dalam RKA-KL Kementerian Perhubungan.

Untuk mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran strategis dilakukan Pengukuran Kinerja Kegiatan (PKK). Capaian kinerja (*Performance Result*) Tahun Anggaran 2011 dibandingkan dengan Rencana Kinerja (*Performance Plan*) yang telah disesuaikan dengan DIPA T.A 2011 berikut revisinya, sebagai tolok ukur keberhasilan tahunan Kementerian Perhubungan. Analisis atas capaian kinerja tahun 2011 terhadap rencana kinerja ini akan memungkinkan teridentifikasinya sejumlah celah kinerja (*Performance Gap*) bagi perbaikan kinerja di masa datang.

B. TUGAS, POKOK DAN FUNGSI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Kementerian Perhubungan mempunyai kedudukan sebagai unsur pelaksana pemerintah dipimpin oleh Menteri Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden. Sedangkan tugas Kementerian Perhubungan adalah membantu Presiden dalam menyelenggarakan tugas pemerintahan di bidang perhubungan.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi :

1. Perumusan, penetapan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan;
2. Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan;
3. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Pelaksanaan bimbingan teknik dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian Perhubungan di daerah;
5. Pelaksanaan kegiatan teknis yang berskala nasional.

Tugas pokok dan fungsi masing-masing unit kerja di Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

1. Wakil Menteri

Tugas : membantu Menteri Perhubungan dalam memimpin pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan

2. Sekretariat Jenderal

Tugas : melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas serta pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Fungsi :

- a. Koordinasi kegiatan Kementerian Perhubungan;
- b. Koordinasi dan penyusunan rencana dan program Kementerian Perhubungan;
- c. Pembinaan dan pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, keuangan, kerumahtanggaan, arsip, dan dokumentasi Kementerian Perhubungan;
- d. Pembinaan dan penyelenggaraan organisasi dan tata laksana, kerjasama dan hubungan masyarakat;

- e. Koordinasi dan penyusunan peraturan perundang-undangan dan bantuan hukum;
- f. Penyelenggaraan pengelolaan barang milik/kekayaan negara;
- g. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tugas : merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan darat.

Fungsi :

- a. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan darat;
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan darat;
- c. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang perhubungan darat;
- d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan darat;
- e. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

4. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Tugas : merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan laut.

Fungsi :

- a. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan laut;
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan laut;
- c. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang perhubungan laut;
- d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan laut;
- e. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tugas : merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan udara.

Fungsi :

- a. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan udara;
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan udara;
- c. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang perhubungan udara;
- d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan udara;
- e. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

6. Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Tugas : merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perkeretaapian.

Fungsi :

- a. Penyiapan rumusan kebijakan pengembangan perkeretaapian dan industri penunjang penyelenggaraan perkeretaapian;
- b. Penyiapan pelaksanaan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian bidang keselamatan, lalu lintas dan angkutan kereta api, prasarana dan sarana perkeretaapian;
- c. Penyiapan penyusunan standar, norma, prosedur dan kriteria penyelenggaraan perkeretaapian;
- d. Penyiapan pengujian dan sertifikasi prasarana, sarana dan sumber daya manusia bidang perkeretaapian;
- e. Penyiapan pelaksanaan administrasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

7. Inspektorat Jenderal

Tugas : melaksanakan pengawasan internal di lingkungan Kementerian Perhubungan

Fungsi :

- a. Penyiapan perumusan kebijakan pengawasan internal di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- b. Pelaksanaan pengawasan internal di lingkungan Kementerian Perhubungan terhadap kinerja dan keuangan melalui audit, review, evaluasi, pemantauan, dan kegiatan pengawasan lainnya;
- c. Pelaksanaan pengawasan untuk tujuan tertentu atas penugasan Menteri Perhubungan;
- d. Penyusunan laporan hasil pengawasan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- e. Pelaksanaan administrasi di lingkungan Inspektorat Jenderal.

8. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Tugas : melaksanakan penelitian dan pengembangan di bidang perhubungan.

Fungsi :

- a. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program penelitian dan pengembangan di bidang perhubungan;
- b. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidang perhubungan;
- c. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidang perhubungan;
- d. Pelaksanaan administrasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

9. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Tugas : melaksanakan pengembangan sumber daya manusia di bidang perhubungan.

Fungsi :

- a. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program pengembangan sumber daya manusia di bidang Perhubungan;
- b. Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia di bidang Perhubungan;
- c. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia di bidang Perhubungan;
- d. Pelaksanaan administrasi Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia.

10. Staf Ahli Menteri

Merupakan unsur pembantu Menteri Perhubungan di bidang tertentu yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan.

Tugas : memberikan telaahan kepada Menteri Perhubungan mengenai masalah tertentu sesuai dengan bidang keahliannya, yang tidak menjadi bidang tugas Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal, Badan dan Inspektorat Jenderal.

Staf Ahli Menteri terdiri dari :

- a. Staf Ahli Bidang Lingkungan Perhubungan;
- b. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi Perhubungan;
- c. Staf Ahli Bidang Regulasi dan Keselamatan Perhubungan;
- d. Staf Ahli Bidang Multimoda dan Kesisteman Perhubungan;
- e. Staf Ahli Bidang Ekonomi dan Kemitraan Perhubungan;

11. Pusat Data dan Informasi

Tugas : melaksanakan pembinaan, pengendalian dan pengelolaan sistem informasi, data, serta Jabatan Fungsional Pranata Komputer dan Statistik di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Fungsi :

- a. Penyiapan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran di lingkungan Pusat Data dan Informasi;
- b. Penyiapan perumusan, pengkajian dan penelaahan kegiatan sistem informasi dan pengelolaan data di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- c. Penyiapan koordinasi dan pengendalian kegiatan sistem informasi dan pengelolaan data di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d. Penyiapan pembinaan, pengelolaan dan pemantauan kegiatan sistem informasi dan pengelolaan data di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- e. Penyiapan evaluasi, pemeliharaan dan penginventarisasian kegiatan sistem informasi dan pengelolaan data di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- f. Penyiapan pembinaan dan pengembangan Jabatan Fungsional Pranata Komputer dan Statistisi di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- g. Penyiapan pengelolaan administrasi dan penilaian angka kredit (PAK) Jabatan Fungsional Pranata Komputer dan Statistisi di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- h. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, persuratan, kearsipan, perlengkapan, rumah tangga, dan pengelolaan administrasi barang milik negara di lingkungan Pusat Data dan Informasi.

12. Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan

Tugas : melaksanakan penyelenggaraan kajian kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi.

Fungsi :

- a. Penyiapan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran penyelenggaraan kajian kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi;
- b. Penyiapan penyelenggaraan kajian kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi;
- c. Penyiapan pemantauan dan evaluasi kajian kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi;
- d. Penyiapan pengumpulan data dan informasi yang terkait dengan kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi;
- e. Penyiapan koordinasi terkait kajian, pemantauan dan evaluasi kemitraan dan pelayanan jasa transportasi serta lingkungan hidup sektor transportasi.

13. Pusat Komunikasi Publik

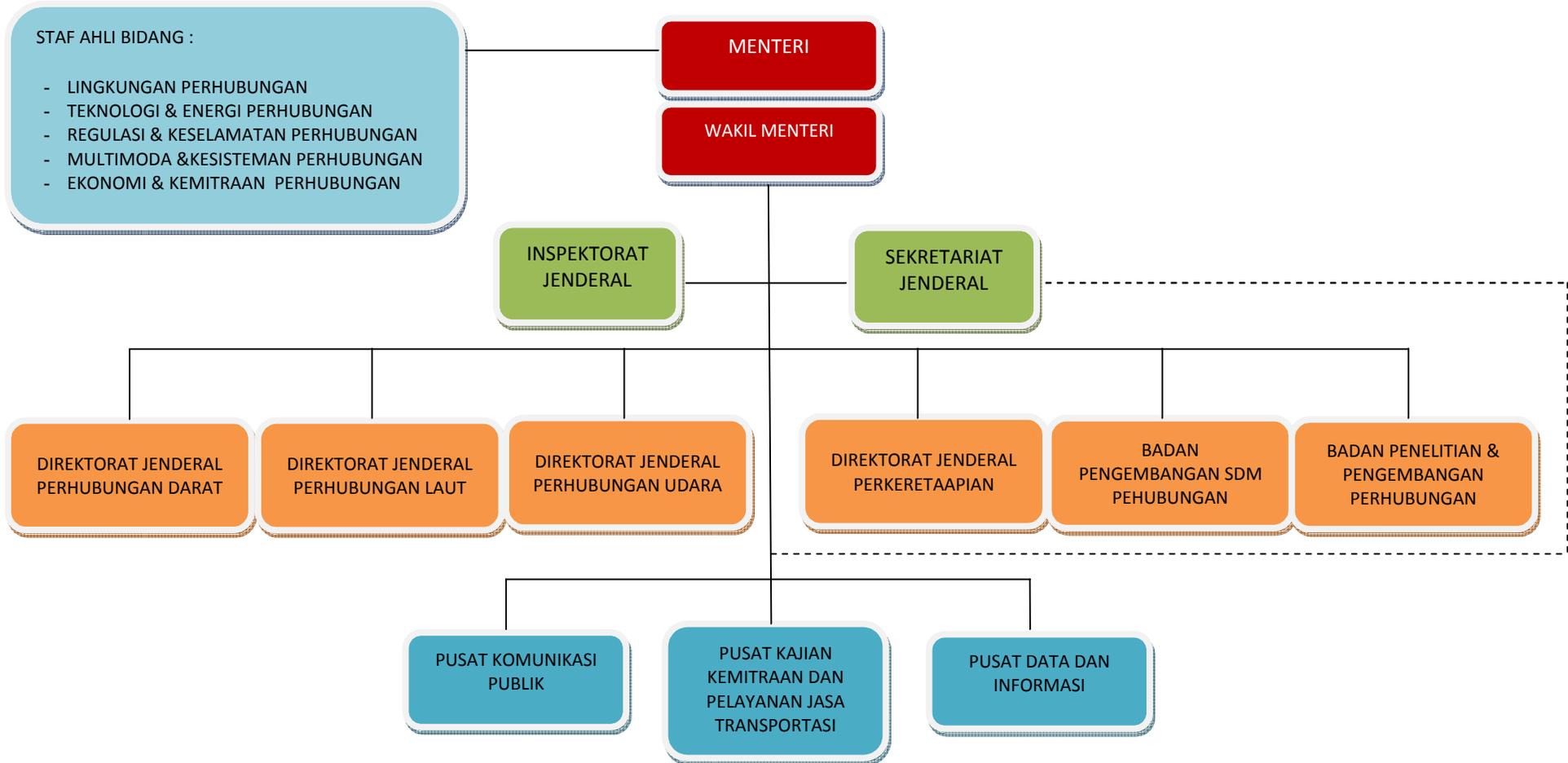
Tugas : melaksanakan penyelenggaraan komunikasi publik secara langsung dan/atau melalui media, pengelolaan opini publik dan isu strategis sektor transportasi, penyelenggaraan pelayanan informasi dan dokumentasi, publikasi dan serta edukasi publik tentang kebijakan dan kinerja Kementerian Perhubungan.

Fungsi :

- a. Juru bicara Kementerian Perhubungan untuk penyampaian kebijakan publik, strategi dan program yang telah diputuskan Menteri atau disepakati jajaran pimpinan di lingkungan Kementerian Perhubungan serta memberikan penjelasan atau merespon masalah/isu publik;

- b. Penyiapan perumusan kebijakan komunikasi publik di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- c. Penyiapan pembinaan kegiatan komunikasi publik Kementerian Perhubungan secara langsung dan melalui media;
- d. Penyiapan pengelolaan berita, opini publik, dan isu strategis sektor transportasi;
- e. Penyiapan koordinasi penyelenggaraan pemberitaan dan penyebaran informasi sektor transportasi;
- f. Penyiapan koordinasi penyelenggaraan komunikasi publik antara pimpinan Kementerian Perhubungan dengan media massa;
- g. Penyiapan pembinaan pelaksana komunikasi publik/kegiatan humas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- h. Penyiapan pembinaan dan pemeliharaan jejaring komunikasi publik internal dan eksternal di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- i. Penyiapan koordinasi penyelenggaraan publikasi, dokumentasi dan edukasi publik tentang kebijakan dan kinerja Kementerian Perhubungan serta pengelolaan pengaduan masyarakat di lingkungan;
- j. Penyiapan penyusunan rencana program dan anggaran di lingkungan Pusat Komunikasi Publik;
- k. Penyiapan pembinaan penyelenggaraan komunikasi publik/kegiatan kehumasan dan pengembangan Jabatan Fungsional Pranata Humas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- l. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum di lingkungan Pusat Komunikasi Publik.

**STRUKTUR ORGANISASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
SESUAI DENGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO KM. 60 TAHUN 2010**



Gambar I.1

C. SISTEMATIKA PENYAJIAN

Pada dasarnya Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) ini mengkomunikasikan pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan selama tahun 2011. Capaian kinerja (*performance results*) 2011 tersebut dibandingkan dengan Penetapan Kinerja (*performance agreement*) 2011 sebagai tolok ukur keberhasilan tahunan organisasi. Analisis atas capaian kinerja terhadap rencana kinerja ini akan memungkinkan diidentifikasinya sejumlah celah kinerja (*performance gap*) bagi perbaikan kinerja di masa datang. Dengan pola pikir seperti itu, sistematika penyajian Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan tahun 2011 adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Memuat latar belakang perlunya disusun LAKIP serta tugas, pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan.

BAB II PERENCANAAN DAN PERJANJIAN KINERJA

Visi dan misi Kementerian Perhubungan dalam periode 5 (lima) tahun. Tujuan dan sasaran memuat uraian dari tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan dalam kurun waktu 5 (lima) tahun (sesuai dengan periode perencanaan strategis) dan disertai dengan IKU per sasaran.

Cara Pencapaian Tujuan dan Sasaran menjelaskan mengenai cara yang diterapkan untuk mencapai tujuan dan sasaran, dalam bentuk program dan kegiatan beserta indikator kinerja yang direncanakan. Untuk memperjelas hal ini dapat digunakan Tabel Rencana Kinerja Tahunan (RKT).

Rencana Kinerja diuraikan secara umum dengan menjelaskan program dan kegiatan tahun 2011 yang didukung oleh pengalokasian anggaran yang memadai berikut juga kegiatan prioritasnya.

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA TAHUN 2011

Pada BAB ini diuraikan pencapaian sasaran-sasaran organisasi Kementerian Perhubungan pada tahun 2011 yang telah ditetapkan dalam dokumen Penetapan Kinerja Tahun 2011 dan disandingkan dengan pengukuran kinerja berupa capaian yang telah diperoleh selama tahun 2011.

Analisis pencapaian kinerja menguraikan hal-hal yang berkaitan dengan kinerja unit kerja, menguraikan secara sistematis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/ kendala yang dihadapi dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan. Dalam hal ini dapat dijelaskan penyebab keberhasilan/kegagalan tersebut.

Aspek keuangan menguraikan sumber perolehan dan penggunaan dana bagi pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja. Aspek keuangan harus memperhatikan prinsip-prinsip pelaporan keuangan yang lazim.

BAB IV PENUTUP

Tinjauan secara umum dengan mengemukakan keberhasilan/kegagalan, permasalahan, dan kendala yang berkaitan dengan kinerja Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

Untuk memperjelas Laporan Akuntabilitas Kinerja, dilampirkan perhitungan-perhitungan, gambar, dan aspek pendukung seperti SDM, sarana prasarana, metode, dan data lain yang relevan.

BAB II

PERENCANAAN DAN PERJANJIAN KINERJA

A. RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2010-2014

Mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010 – 2014, Kementerian Perhubungan sebagai salah satu kementerian teknis yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa transportasi, telah menyusun Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2010. RENSTRA Kementerian Perhubungan disusun dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan nasional khususnya di Sektor Perhubungan untuk menjadi arah dan pedoman pelaksanaan penyelenggaraan perhubungan bagi seluruh unit kerja dan stakeholder di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Dokumen RENSTRA Kementerian Perhubungan 2010 - 2014 berisi tentang Visi Kementerian Perhubungan sampai dengan tahun 2014, selanjutnya untuk mencapai Visi tersebut telah dirumuskan 5 (lima) Misi, satu Tujuan, dan 5 (lima) Sasaran, serta Strategi untuk mencapai sasaran pembangunan masing-masing matra (matra darat, laut, udara dan perkeretaapian) dan unit kerja pendukung transportasi. Berikutnya untuk mendukung tercapainya sasaran pembangunan telah disusun kebijakan umum dan arah kebijakan pembangunan transportasi darat, transportasi kereta api, transportasi sungai, danau dan penyeberangan, transportasi perkotaan, transportasi laut, transportasi udara dan pendukung transportasi; dilanjutkan dengan penetapan program-program pembangunan yang dirinci per tahun dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014.

1. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pernyataan Visi Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan yang merupakan salah satu pelaku pembangunan perhubungan nasional merumuskan Visi sebagai berikut :

***“TERWUJUDNYA PELAYANAN TRANSPORTASI YANG HANDAL,
BERDAYA SAING DAN MEMBERIKAN NILAI TAMBAH”.***

Pernyataan Misi Kementerian Perhubungan

Dalam mengimplementasikan visi pembangunan perhubungan tersebut di atas, Kementerian Perhubungan dengan berpedoman pada tugas pokok dan fungsi sebagai regulator dan fasilitator dalam pembangunan perhubungan, pada periode tahun 2010 – 2014 mempunyai misi sebagai berikut :

- a) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi.
- b) Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah.
- c) Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi.
- d) Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM), dan penegakan hukum secara konsisten.
- e) Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

2. TUJUAN DAN SASARAN

Berdasarkan visi dan misi Kementerian Perhubungan periode waktu 2010 – 2014, tujuan pembangunan Kementerian Perhubungan adalah : Mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang didukung SDM transportasi yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis.

Penyelenggaraan kegiatan transportasi yang efektif berkaitan dengan ketersediaan aksesibilitas, optimalisasi kapasitas, maksimalisasi kualitas serta keterjangkauan dalam pelayanan, sedangkan penyelenggaraan transportasi yang efisien berkaitan dengan kemampuan pengembangan dan penerapan teknologi transportasi serta peningkatan kualitas SDM transportasi yang berdampak kepada maksimalisasi dayaguna dan minimasi biaya yang menjadi beban masyarakat.

Dengan memperhatikan arah penyelenggaraan transportasi sebagaimana tersebut di atas, sasaran pembangunan transportasi nasional Kementerian Perhubungan tahun 2010 - 2014 adalah sebagai berikut :

a. Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah kejadian kecelakaan angkutan penyeberangan;
- 2) Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh manusia;
- 3) Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh alam;
- 4) Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain;
- 5) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat;
- 6) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat;
- 7) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan;
- 8) Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan;

- 9) Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlokkan dan kejadian tabrakan antar kereta;
- 10) Jumlah kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut;
- 11) Jumlah kejadian gangguan keamanan penerbangan/transportasi udara;
- 12) Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian *Waiting Time* (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan;
- 13) Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian *Approach Time* (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan;
- 14) Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) masih sesuai standar yang ditetapkan;
- 15) Prosentase pencapaian *On Time Performance* (OTP).

b. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah. Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah rute keperintisan transportasi jalan, yang menjangkau kawasan pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil;
- 2) Jumlah lintas keperintisan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) yang menjangkau kawasan perdesaan, pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil;
- 3) Jumlah rute perintisan transportasi laut;
- 4) Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis;
- 5) Jumlah rit angkutan jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani;

- 6) Jumlah trip angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani;
- 7) Jumlah voyage perintis yang dilayani transportasi laut;
- 8) Jumlah frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani;
- 9) Jumlah rute perintis angkutan jalan transportasi darat yang menjadi rute komersial;
- 10) Jumlah rute perintis angkutan penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial;
- 11) Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi laut;
- 12) Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara.

c. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi. Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal *Bus Rapid Transit* (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi;
- 2) Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama;
- 3) Jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut;
- 4) Jumlah penumpang angkutan udara domestik;
- 5) Jumlah penumpang angkutan udara internasional;
- 6) Jumlah penumpang angkutan udara perintis;
- 7) Jumlah penumpang kereta api yang dilayani;
- 8) Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh transportasi ASDP;

- 9) Jumlah kendaraan roda 4(empat)/lebih yang diangkut yang oleh transportasi ASDP;
- 10) Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional;
- 11) Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal asing;
- 12) Jumlah kargo yang diangkut penerbangan domestik;
- 13) Jumlah kargo yang diangkut penerbangan Internasional;
- 14) Jumlah angkutan barang yang dilayani oleh kereta api;
- 15) Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut dalam negeri;
- 16) Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut luar negeri;
- 17) Prosentase produktivitas angkutan laut muatan asing yang diangkut kapal berbendera Indonesia.

d. Meningkatkan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi. Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;
- 2) Jenis Opini Badan Pemeriksa Keuangan;
- 3) Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi;
- 4) Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan;
- 5) Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor;
- 6) Jumlah awak kapal patroli;
- 7) Jumlah tenaga marine inspector A;

- 8) Jumlah tenaga marine inspector B;
- 9) Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A;
- 10) Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B;
- 11) Jumlah Inspektur Penerbangan;
- 12) Jumlah personil penerbangan yang memiliki lisensi;
- 13) Jumlah Masinis;
- 14) Jumlah asisten masinis;
- 15) Jumlah PPKA;
- 16) Jumlah juru penilik jalan;
- 17) Jumlah penjaga pintu perlintasan.

e. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.

Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah bandar udara yang memenuhi eco airport (AMDAL);
- 2) Jumlah Converter kit yang digunakan pada angkutan umum;
- 3) Jumlah emisi gas buang (CO₂) dengan kegiatan peremajaan armada pesawat;
- 4) Jumlah emisi gas buang (CO₂) transportasi laut.

3. CARA MENCAPAI TUJUAN DAN SASARAN

Di dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan, ditempuh melalui 2 (dua) strategi pokok pembangunan perhubungan, yaitu :

a) **Strategi dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan**

Strategi ini diarahkan untuk penataan penyelenggaraan perhubungan dan dilanjutkan dengan penataan Sistem Transportasi Nasional sejalan dengan perubahan lingkungan strategis baik pada skala lokal, regional maupun global, penataan penyelenggaraan perhubungan dilakukan melalui kegiatan pengembangan sarana dan prasarana perhubungan dibarengi dengan pelaksanaan reformasi dan restrukturisasi kelembagaan dan peraturan di bidang perhubungan (*regulatory reform*), peningkatan profesionalisme Sumber Daya Manusia Perhubungan dengan melibatkan peran serta swasta dalam pengoperasian dan pembangunan infrastruktur perhubungan, serta mereposisi peran pemerintah dari operator dan pemilik (*owner*) menjadi regulator dan fasilitator.

b) **Strategi Pembangunan Perhubungan**

Strategi Pembangunan Perhubungan diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan termasuk keselamatan dan keamanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan kepada masyarakat baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara.

4. KEBIJAKAN UMUM

Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi (2010-2014) meliputi hal-hal sebagai berikut :

- a) Mendukung pergerakan kelancaran mobilitas penumpang dan distribusi barang/ jasa untuk mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah dan meningkatkan daya saing produk nasional;

- b) Mewujudkan ketahanan nasional dan wawasan nusantara guna memantapkan penalaran keutuhan NKRI;
- c) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi guna memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi;
- d) Memberikan ruang seluas-luasnya kepada daerah berdasarkan kewenangannya dan memberikan kemudahan kepada pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan massal;
- e) Mendorong partisipasi peran serta swasta dengan memperhitungkan tingkat pelayanan agar tetap terjaga efisiensi, pemerataan kepentingan daya beli masyarakat lainnya serta kepentingan operator terkait dengan jaminan kelangsungan usaha;
- f) Meningkatkan kualitas SDM Transportasi guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
- g) Mendorong pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap dampak perubahan iklim.

5. PROGRAM PEMBANGUNAN

a) TRANSPORTASI DARAT

Program pembangunan transportasi darat tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi darat yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah serta mendorong ekonomi nasional. Adapun pelaksanaan program pengelolaan dan pelayanan transportasi darat pada tahun 2010-2014 disusun berbasis kewilayahan dengan target kebutuhan pendanaan yang ingin dicapai dalam rentang waktu 5 (lima) tahun.

Pengembangan transportasi darat berdasarkan kewilayahan pada intinya meliputi :

- 1) Pembangunan dan pengelolaan, prasarana, sarana dan fasilitas LLAJ dengan terimplementasinya teknologi lalu lintas angkutan jalan & manajemen Rekayasa Lalu Lintas, terpasangnya fasilitas keselamatan LLAJ, terbangunnya/ pengembangan simpul transportasi jalan;
- 2) Pembangunan dan pengelolaan prasarana, sarana dan fasilitas angkutan SDP dengan terbangunnya peningkatan simpul transportasi SDP, terbangunnya jumlah sarana transportasi SDP;
- 3) Pembinaan, pengembangan dan pembangunan transportasi perkotaan dengan terciptanya rencana induk angkutan perkotaan, rencana induk sistem informasi lalu lintas perkotaan, penyelenggaraan manajemen dan rekayasa di jalan nasional pada kawasan perkotaan, laporan evaluasi dan terbangunnya fasilitas pendukung perkotaan, pengembangan jumlah *Bus Rapid Transit (BRT)*/ bus pemadu moda/bus perkotaan, mahasiswa,sekolah dan fasilitas konversi BBM serta program gasifikasi angkutan umum perkotaan;
- 4) Manajemen dan peningkatan keselamatan transportasi darat dengan terselenggaranya kegiatan keselamatan transportasi darat (sosialisasi, penyusunan pedoman teknis keselamatan transportasi darat, monitoring dan evaluasi keselamatan transportasi darat) dan rencana induk keselamatan lalu lintas jalan, rencana induk keselamatan lalu lintas SDP yang dilakukan dengan pendekatan *5E (Engineering, Education; Enforcement; Encouragement; Emergency)*

TABEL II-1
REKAPITULASI PROGRAM PENGELOLAAN DAN PELAYANAN
TRANSPORTASI DARAT 2010 - 2014

NO	KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN (Rp.000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;	71.138.488	75.000.000	89.220.000	115.000.000	120.000.000	470.358.488
2	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;	533.683.914	727.459.072	721.039.757	796.288.682	917.607.967	3.696.079.392
3	Pembangunan sarana dan prasarana transportasi SDP dan Pengelolaan Prasarana / Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan;	1.124.397.217	1.247.323.710	1.254.575.823	1.405.277.145	1.675.795.225	6.707.369.120
4	Pembinaan dan pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan	75.433.000	103.400.000	124.400.000	149.000.000	181.500.000	633.733.000
5	Manajemen dan Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat;	33.790.000	50.327.500	76.477.500	88.927.500	92.937.500	342.460.000
JUMLAH		1.838.442.619	2.203.510.282	2.265.713.080	2.554.493.327	2.987.840.692	11.850.000.000

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

b) TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Program dan kegiatan untuk periode tahun 2010-2014 direstrukturisasi dalam rangka pelaksanaan anggaran berbasis kinerja. Dengan restrukturisasi tersebut diharapkan dapat menunjukkan keterkaitan antara pendanaan dan prestasi kinerja yang akan dicapai (*directly linkages between performance and budget*), meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam penganggaran serta meningkatkan fleksibilitas dan akuntabilitas unit dalam melaksanakan tugas dan pengelolaan anggaran.

Program dan kegiatan untuk periode tahun 2010-2014 akan didasarkan pada tugas-fungsi Unit Kerja yang dilekatkan pada struktur organisasi. Pada masing-masing tingkatan Eselon I dalam Kementerian/Lembaga memiliki 1 (satu) program yang kemudian dijabarkan menjadi kegiatan-kegiatan berdasarkan tupoksi masing-masing Eselon II.

Program Ditjen Perkeretaapian yaitu program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian. Program tersebut kemudian dijabarkan menjadi kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

1) Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Kegiatan manajemen dan dukungan teknis lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Setditjen) termasuk unit pelaksana teknis yang ada saat ini (UPT Terminal Peti Kemas). Adapun Tugas dari Setditjen adalah memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk pengelolaan pegawai.

2) Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang lalu lintas dan angkutan kereta api merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Dit. LLAKA). Adapun Tugas dari Dit. LLAKA adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan kereta api.

3) Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Teknik Prasarana (Dit. Tekpras). Adapun tugas dari Dit. Tekpras adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang teknik prasarana kereta api.

4) Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana Kereta Api

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik sarana merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) Direktorat Keselamatan dan Teknik Sarana (Dit. KTS). Adapun Tugas dari Dit. KTS adalah melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang keselamatan dan teknik sarana kereta api.

5) *Public Service Obligation (PSO)*

Penyediaan layanan angkutan penumpang oleh Pemerintah lebih pada penyediaan angkutan KA untuk kelas ekonomi melalui mekanisme PSO. Adapun pembiayaan PSO setiap tahun melalui anggaran 99 dan proyeksi/prediksi nilai PSO untuk tahun 2010-2014 dimaksud disusun berdasarkan asumsi ekonomi makro (pertumbuhan ekonomi dan besaran inflasi) yang telah dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan.

6) *Infrastructure Maintenance Operation (IMO)*

Dalam mendukung aksesibilitas dan pelayanan angkutan KA, Pemerintah juga bertanggung jawab terhadap perawatan/pemeliharaan prasarana *eksisting*. Saat ini perawatan dimaksud dilaksanakan melalui mekanisme IMO berupa penugasan terhadap PT. KA untuk melakukan perawatan prasarana *eksisting* tersebut.

TABEL II-2
PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN
TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2010 - 2014

NO	KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN (RP.000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian	44.210.000	54.080.000	62.080.000	70.500.000	81.800.000	312.670.000
2	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	119.180.000	131.850.000	143.700.000	149.450.000	154.600.000	698.780.000

NO	KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN (RP.000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
3	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api	3.272.830.000	5.042.830.000	5.644.240.000	6.264.480.000	7.582.470.000	27.806.850.000
4	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan dan Teknik Sarana Kereta Api	293.230.000	816.210.000	1.087.330.000	1.246.090.000	1.531.370.000	4.974.230.000
TOTAL		3.729.450.000	6.044.970.000	6.937.350.000	7.730.520.000	9.350.240.000	33.792.530.000

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

c) TRANSPORTASI LAUT

Program pembangunan transportasi laut tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung pengembangan transportasi laut yang lancar, terpadu, aman dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang. memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan antar wilayah.

1) Pembangunan Angkutan Laut

- a) Memantapkan azas cabotage dalam negeri 100% berdasarkan komoditi, dimana sesuai dengan kapasitas armada nasional yang tersedia dan diharapkan seluruh barang/ muatan antar pelabuhan di dalam negeri akan telah dapat diangkut oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia selambat-lambatnya 1 Januari 2011;
- b) Berkaitan dengan butir pertama, perlu dikembangkan kemitraan dengan Kementerian Perindustrian untuk mengembangkan industri galangan kapal pendukung kebijakan azas *cabotage*;

- c) Terciptanya liner dalam suatu sistem jaringan nasional yang menyentuh trayek pelayaran perintis yang dapat menjangkau seluruh wilayah NKRI;
- d) Menciptakan pola angkutan produk ekspor Indonesia yang berpihak pada angkutan pelayaran nasional. Sasaran diakhir Renstra, 100% produk primer nasional : batu bara, CPO, minyak mentah terangkut oleh pelayaran nasional dengan menghapuskan sistem FOB dalam kontrak penjualan;
- e) Pelayanan keperintisan skema *Public Service Obligation* (PSO). Prinsip PSO ditekankan untuk mendukung sistem pengoperasian bukan untuk investasi sarana dan perlengkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua sarana dan pelenkapan kapal. Skema ini harus berlaku untuk semua operator *liner* yang bersedia melayani angkutan perintis.

2) Pembangunan Prasarana Kepelabuhan

- a) Persiapan hubungan internasional pada posisi pelabuhan yang memiliki nilai strategis ditinjau dari aspek pasar internasional dan efektif ditinjau dari posisi geografis secara nasional sehingga dapat secara efektif mengangkut muatan dari dan ke Indonesia;
- b) Mengembangkan kerjasama dengan investor baik asing maupun nasional dalam kerangka Public Private Partnership (PPP) dan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) pada pelabuhan yang berpeluang untuk dikembangkan;
- c) Dengan keterbatasan anggaran pemerintah (APBN) melakukan seleksi beberapa pelabuhan untuk dikembangkan dengan prioritas tinggi dan dengan recovery yang cepat melalui pendanaan dari pinjaman luar negeri;

- d) Rehabilitasi prasarana kepelabuhanan untuk terciptanya zero waiting time pada tahun 2014, dengan pelayanan antrian dibawah 5 jam pada tahun 2012. Prioritas utama pada pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak. Prioritas kedua pada Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Makassar;
- e) Pelabuhan yang harus dikembangkan walaupun memiliki keterbatasan lahan, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dengan mengembangkan kapasitas sendiri serta pengembangan beberapa kawasan kemudian Pelabuhan Makassar dan Pelabuhan Tanjung Perak yang memungkinkan dikembangkan ke arah Pulau Madura dengan memanfaatkan jembatan Suramadu sebagai akses jalan dari hinterland ke Tanjung Priok;
- f) Pelabuhan yang perlu mendapat prioritas pengembangan, yaitu Pelabuhan Belawan (serta penggeseran alur pelayaran di Selat Malaka), Pelabuhan Bojonegara sebagai pendukung Pelabuhan Tanjung Priok (pengembangan operasional kontainer), Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Bitung (disiapkan sebagai hubungan internasional), Pelabuhan Batam (disiapkan sebagai hub internasional), Pelabuhan Ambon sebagai pusat angkutan perintis di wilayah Maluku dan Papua, Pelabuhan Kupang sebagai pusat angkutan perintis di wilayah Nusa Tenggara dan Pelabuhan Sorong (sebagai terminal khusus bahan bakar dan perikanan);
- g) Pelabuhan yang tidak memungkinkan dikembangkan, walaupun harus tetap dijaga kapasitasnya dan kondisi infrastruktur untuk mempertahankan aktifitas kepelabuhanan, yaitu Pelabuhan Pekanbaru, Pelabuhan Palembang, Pelabuhan Benoa, Pelabuhan Pontianak, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Samarinda dan Pelabuhan Balikpapan.

3) Peningkatan Keselamatan Pelayaran

- a) Pendataan kondisi dan kebutuhan fasilitas keselamatan pelayaran secara nasional;
- b) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi laut;
- c) Pemeliharaan dan pengoperasian keselamatan transportasi laut;
- d) Dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun memperkuat pangkalan-pangkalan sea and coast guard dan membagi Indonesia menjadi 3 (tiga) wilayah : Indonesia Barat, Indonesia Tengah dan Indonesia Timur. Pembagian wilayah lebih ditentukan kepada cakupan panjang pantai dan bukan pembagian berdasarkan provinsi;
- e) Peningkatan kemampuan sea and coast guard untuk membantu Badan SAR Nasional dalam penanganan kecelakaan transportasi laut.

4) Perlindungan terhadap Lingkungan Maritim

- a) Menambah kapal-kapal patroli;
- b) Melengkapi fasilitas penampung dan pembuangan limbah;
- c) Meningkatkan peran *sea and coast guard* untuk melindungi taman laut nasional.

5) Program Pembangunan SDM dan Kelembagaan

- a) Peningkatan kualitas SDM dengan pembentukan balai pelatihan yang tersebar di seluruh Indonesia di dalam upaya akselerasi peningkatan SDM di Ditjen Perhubungan Laut. Lokasi-lokasi tersebut dapat ditempatkan di Medan, Jakarta, Surabaya, Balikpapan, Makassar, Ambon, dan Sorong;

- b) Pembentukan dua tipe sekolah dan balai pelatihan di ruang lingkup Ditjen Perhubungan Laut yaitu Akademi Pelayaran dan Akademi *Coast Guard* (hingga saat ini belum ada). Akademi *Coast Guard* disiapkan untuk mengisi kekurangan sumber daya manusia dan memahami teknologi serta kemampuan operasi yang dibutuhkan;
- c) Kemitraan dengan Perguruan Tinggi dalam negeri dan/atau luar negeri di dalam upaya peningkatan SDM yang bersifat strategis, dalam wujud pelatihan dan pendidikan formal strata 1 (S1) pada umumnya, serta khususnya strata 2 (S2);
- d) Penyempurnaan sarana bantu kerja dan peningkatan intensitas dan kualitas pengawasan;
- e) Penyediaan belanja pegawai dan barang rutin yang sesuai dengan kebutuhan, guna menunjang kelancaran kegiatan;
- f) Pelimpahkan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan feeder kepada pemerintah daerah untuk mengurangi rentang kendali pengawasan dan mengurangi jumlah pegawai di tingkat pusat dan mendukung program otonomi daerah.

6) Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut

Tabel II-3

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut 2010 - 2012

KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN (Rp.000)					TOTAL (Rp.000)
	2010	2011	2012	2013	2014	
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis lainnya Ditjen Hubla	1.528.068.202	1.625.436.415	1.722.804.628	1.820.172.840	1.917.541.053	8.614.023.138

KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN (Rp.000)					TOTAL (Rp.000)
	2010	2011	2012	2013	2014	
Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut	490.522.688	1.262.736.580	1.587.162.001	1.531.037.781	1.478.570.426	6.350.029.476
Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Pelabuhan dan Pengerukan	1.412.529.140	5.537.777.878	2.911.725.000	1.802.250.000	1.120.310.000	12.784.592.018
Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Perkapalan dan Kepelautan	6.500.999	3.897.038	4.247.749	4.630.023	4.630.073	23.905.882
Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Kenavigasian	943.221.433	851.529.121	662.563.848	686.371.551	621.124.048	3.764.810.001
Pengelolaan dan Penyelenggaraan Kegiatan di bidang Penjagaan Laut dan Pantai	57.605.000	576.500.000	505.300.000	160.745.000	207.150.000	1.507.300.000
TOTAL	4.438.447.462	9.857.877.032	7.393.803.226	6.005.207.195	5.349.325.600	33.044.660.515

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

d) **TRANSPORTASI UDARA**

Program pembangunan transportasi udara tahun 2010-2014 bertujuan untuk mendukung transportasi udara yang lancar, terpadu dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Pembangunan Transportasi Udara bertujuan melanjutkan kebijakan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara melalui penerapan pelayanan dasar sesuai dengan standar pelayanan minimal, peningkatan dukungan terhadap daya saing sektor riil serta peningkatan investasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan oleh swasta melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta dengan prioritas menunjang pertumbuhan, pengentasan kemiskinan, dan membuka lapangan kerja di jabarkan dalam 5 (lima) kegiatan yaitu :

1) Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Program Restrukturisasi dan Kelembagaan, bertujuan untuk mewujudkan reformasi kelembagaan, peraturan perundang-undangan, SDM dan pelayanan transportasi udara, menjamin prioritas kegiatan penegakan hukum, pemberantasan korupsi dan reformasi birokrasi serta mewujudkan penyempurnaan peraturan dibidang penerbangan dan ratifikasi konvensi-konvensi internasional.

2) Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara

Program Pembangunan Transportasi Udara, bertujuan mewujudkan pengembangan / pembangunan prasarana bandar udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional, menjamin implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi secara efisien dan efektif dengan

pertimbangan pemenuhan permintaan jasa transportasi udara serta menunjang wawasan nusantara dan ketahanan nasional dan menciptakan daya saing industri angkutan udara nasional dengan penerapan kebijakan liberalisasi angkutan udara secara selektif dalam menghadapi pasar global.

Usulan prioritas pengembangan bandar udara di daerah rawan bencana dan perbatasan harus sesuai dengan kriteria-kriteria yang telah ditentukan, sehingga bandar udara tersebut mempunyai prioritas utama untuk dikembangkan terlebih dahulu, serta mempunyai potensi *demand*. Untuk bandar udara di daerah perbatasan harus dapat mendukung keamanan wilayah dan mampu didarati pesawat sekelas F-27 atau hercules C-130 yang dilakukan secara bertahap serta diharapkan juga tersedia fasilitas pendukungnya (kespen, navigasi, komunikasi, *fuel farm*, dan lain-lain).

Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Transportasi Udara, bertujuan untuk menjamin peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara nasional melalui pemenuhan prosedur kerja, standar pelayanan, dan *On Time Performance* serta implementasi ketentuan keselamatan penerbangan secara optimal.

3) Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan

Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan guna menjamin pemenuhan terhadap standar internasional.

Pembangunan Fasilitas Keamanan terdiri dari :

- a) Fasilitas keamanan penerbangan meliputi X-Ray (X-Ray cabin, X-Ray bagasi, X-Ray Cargo), Metal Detector (Walk Through Metal Detector dan Hand Held Metal Detector), CCTV, Body Inspector, Explosive Detector, Liquid Scan Detector, Detector NUBIKARA,

Security Perimeter for Airport Surveillance, CIS (Centralized Image Secure), CCAS (Central Control Airport Secure), Alarm System, Security Door System, Radio Communication for Avsec, Radio Base Station, Security Inspection Car, Security Inspection Motorcycle, alat uji fasilitas keamanan penerbangan dan remote monitoring dan maintenance for X-Ray, Computer Base Training, Dummy Test Avsec, perekam video dan audio, peralatan emergency operation centre dan pembuatan data base;

- b) Fasilitas PK-PPK dan salvage terdiri dari Foam tender, RIV, ambulance, car, breathing apparatus, baju tahan api, baju tahan panas, radio komunikasi, hovercraft, pemadam kimia cair/ kering, alat pemadam portable, peralatan salvage, kendaraan operasional test foam kit, kompresor pengisian BA SET;
 - c) Peralatan penanganan barang dan/ atau berbahaya (dangerous goods), meliputi sarung tangan, penutup mulut dan hidung, kacamata, sepatu, baju pelindung tubuh, tempat penyimpanan tumpahan dangerous good, pelindung kepala dan pelindung telinga.
 - d) Rehabilitasi dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan terdiri dari rehabilitasi dan pemeliharaan X-Ray, CCTV, suku cadang fasilitas keamanan penerbangan, peralatan PKP-PK dan rekondisi sistem dan modifikasi Turet.
- 4) Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan

Pembangunan fasilitas Navigasi Penerbangan terdiri dari :

- a) Fasilitas Peralatan Air Traffic Management meliputi pembentukan penyedia pelayanan navigasi, pengambilalihan ruang udara sektor A,B dan C, new CNS/ATM System Development, pengadaan dan instalasi Landing Facility, tower simulator 3D untuk kepentingan

refreshing dan ujian licence/ rating, Computer Based Training (CBT) untuk keperluan refreshing dan pengujian licence personil ATC, Laboratorium English Proficiency, Electronic Safety Incident Reporting System, Simulator Design Airspace Management untuk penyempurnaan Ruang Udara, ATFM unit dan lain – lain;

- b) Fasilitas pengamatan penerbangan meliputi implementasi jaringan ATM Net untuk keperluan ADS-B, pengadaan dan pemasangan ASMGCS/ Multilateration, pengadaan MLAT Wide Area System, Information Automated Aviation Server Billing, pengadaan dan pemasangan ATC automation, pengadaan ADS-B dengan teknologi UAT/ Universal Access, Pengadaan peralatan ATCC, pengadaan dan pemasangan radar MSSR;
- c) Fasilitas bantu navigasi penerbangan meliputi pengadaan dan pemasangan DVOR/DME, VOR/DME, VOR, DME, ILS, GBAS (GLS), RVR;
- d) Fasilitas komunikasi penerbangan meliputi ADC, Mobile Tower Set, VHF APP-Set, VHF-ER, Rocorder, VHF-Portable, HF-SSB, Teleprinter, AMSS, Integrated AIS System, VCSS, AFTN PTP, ATN/AMHS, Master Clock, pengadaan peralatan monitoring frekuensi radio, VSAT, fasilitas meteorologi yang terdiri dari AWOS, doppler cuaca serta pengadaan jaringan untuk ADS-B.

Rehabilitasi peralatan navigasi penerbangan terdiri dari :

- e) Fasilitas pengamatan penerbangan (pemeliharaan system NOTAM Office dan Briefing, penggantian ATC Automation di JAATS, pengadaan radar coverage, penggantian SSR dengan MSSR Mode S, penggantian PSR, penggantian MSSR dengan MSSR Mode S, pengadaan suku cadang ATC Automation untuk MAATS, ADS-B Manage of service operasional, pengadaan suku cadang

radar, pengadaan suku cadang ADS-B, peningkatan kemampuan VSCS);

- f) Fasilitas navigasi penerbangan (penggantian DVOR/DME, DVOR, DME, suku cadang DVOR/DME, NDB, ILS dan suku cadang ILS).

5) Pelayanan Angkutan Udara Perintis

Subsidi angkutan udara perintis tahun 2010 – 2014, dihitung dengan asumsi *Total Operating Cost* (TOC) per jam naik 10 % per tahun serta tarif naik 10 % per tahun. Tipe pesawat yang digunakan sama dengan tahun 2009. Selain itu, beberapa daerah mendapatkan subsidi angkutan bahan bakar. Jumlah rute angkutan udara perintis cenderung tetap selama 2010–2014, diperkirakan jumlah rute berkisar antara 114 – 118 rute.

Tabel II.4

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara 2010 – 2014

No.	KEGIATAN	ALOKASI ANGGARAN BASELINE KEGIATAN PRIORITAS (Rp.000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	949.247.976	1.240.137.162	1.380.267.285	1.024.576.640	1.038.587.823	5.632.816.886
2	Pelayanan Angkutan Udara Perintis	249.953.522	278.837.693	294.721.958	330.433.573	374.131.171	1.528.077.916
3	Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	2.391.840.733	3.616.546.000	1.262.907.000	1.289.407.000	1.318.406.000	9.879.106.733
4	Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan	91.612.000	173.913.000	132.525.000	180.775.000	183.210.000	762.035.000
5	Pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan	184.555.500	1.050.092.500	108.378.500	71.283.573	170.234.000	1.584.544.073

No.	KEGIATAN	ALOKASI ANGGARAN BASELINE KEGIATAN PRIORITAS (Rp.000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
6	Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara	6.335.000	28.729.200	32.847.000	37.742.000	43.601.000	149.254.200
	TOTAL	3.873.544.731	6.388.255.555	3.211.646.743	2.934.217.786	3.128.169.994	19.535.834.809

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

e) PENINGKATAN PENGAWASAN DAN AKUNTABILITAS APARATUR NEGARA 2010 - 2014

Tabel II-5
Program Peningkatan Pengawasan dan Akuntabilitas Aparatur Negara

KEGIATAN/SUB KEGIATAN	SATUAN	KEBUTUHAN (Rp.000,-)					
		2010	2011	2012	2013	2014	JUMLAH
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	42.141.556	47.242.554	55.167.561	63.817.979	73.937.248	282.306.897
Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat I	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	5.228.091	5.750.900	6.325.990	6.958.589	7.654.447	31.918.016
Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat II	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	6.684.012	7.352.413	8.087.654	8.896.419	9.786.061	40.806.559
Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat III	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	5.508.662	6.059.529	6.665.482	7.332.030	8.065.233	33.630.935
Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat IV	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	5.471.515	6.018.667	6.620.534	7.282.587	8.010.846	33.404.148
Pelaksanaan Pengawasan pada Wilayah Kerja Inspektorat Khusus serta melaksanakan pengawasan di bidang pemberantasan KKN, penyimpangan atau penyalah-gunaan wewenang	Paket	1	1	1	1	1	5
	Rupiah	5.967.931	6.564.724	7.221.197	7.943.316	8.737.648	36.434.816

KEGIATAN/SUB KEGIATAN	SATUAN	KEBUTUHAN (Rp.000,-)					
		2010	2011	2012	2013	2014	JUMLAH
serta penanggulangan hambatan pembangunan di lingkungan Kementerian Perhubungan							
JUMLAH	Paket	6	6	6	6	6	30
	Rupiah	71.001.767	78.988.786	90.088.417	102.230.919	116.191.483	458.501.372

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

f) PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN

Tabel II-6

Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2010-2014

KEGIATAN	ALOKASI BIAYA (Dalam Rp.000)					JUMLAH
	2010	2011	2012	2013	2014	
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	31.463.639	33.439.393	35.539.387	37.771.260	40.143.295	178.356.974
Peningkatan Sarana dan Prasarana Penelitian Perhubungan	13.628.996	54.487.623	15.400.343	66.370.565	17.401.910	167.289.436
Penelitian dan Pengembangan Manajemen Transportasi Multimoda	9.321.084	10.511.192	11.866.749	13.411.755	15.173.752	60.284.532
Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat	15.058.629	17.067.204	19.361.351	21.982.920	24.979.974	98.450.078
Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut	9.357.823	10.515.942	11.832.357	13.329.846	15.034.540	60.070.508
Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara	8.998.664	10.147.468	11.455.929	12.947.199	14.647.852	58.197.112
TOTAL	87.828.835	136.168.820	105.456.117	165.813.545	127.381.323	622.648.640

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

g) PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

Tabel II-7

**Program Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
Tahun 2010-2014**

NO	KEGIATAN	TARGET (Rp.000)					JUMLAH (Rp.000)
		2010	2011	2012	2013	2014	
I	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Sekretariat Badan Diklat Perhubungan	114.734.698	147.941.414	171.588.474	199.353.986	232.431.043	866.049.615
1	DKI JAKARTA	114.734.698	147.941.414	171.588.474	199.353.986	232.431.043	866.049.615
II	Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Darat	166.000.803	815.468.786	673.929.606	533.231.155	386.799.163	2.575.429.512
1	DKI JAKARTA	23.074.717	460.302.136	391.138.645	292.761.664	92.158.816	1.259.435.978
2	JAWA BARAT	69.014.896	170.420.619	97.500.238	54.148.471	62.654.247	453.738.471
3	JAWA TENGAH	23.152.915	72.501.994	75.482.289	30.432.042	34.557.075	236.126.316
4	JAWA TIMUR	-	-	-	19.929.500	21.935.450	41.864.950
5	SUMATERA UTARA	-	-	-	-	21.307.650	21.307.650
6	SUMATERA SELATAN	25.786.258	32.140.805	37.060.695	42.379.374	48.562.062	185.929.193
7	BALI	24.972.017	80.103.231	72.747.739	26.291.603	29.877.514	233.992.103
8	KALIMANTAN TIMUR	-	-	-	20.099.500	20.487.450	40.586.950
9	SULAWESI SELATAN	-	-	-	22.149.500	26.327.450	48.476.950
10	PAPUA BARAT	-	-	-	25.039.500	28.931.450	53.970.950
III	Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut	840.130.160	1.958.801.296	1.466.327.338	1.540.894.013	1.651.752.004	7.457.904.812
1	DKI JAKARTA	437.780.373	900.390.858	704.154.889	584.863.091	583.913.134	3.211.102.346

NO	KEGIATAN	TARGET (Rp.000)					JUMLAH (Rp.000)
		2010	2011	2012	2013	2014	
2	JAWA TENGAH	41.990.318	222.264.932	113.601.598	128.440.464	145.580.317	651.877.629
3	JAWA TIMUR	110.627.697	241.732.839	79.342.230	116.387.595	132.344.901	680.435.261
4	BANTEN	49.790.252	70.105.363	87.674.428	99.304.174	113.874.794	420.749.011
5	NAD	-	-	21.200.000	23.795.000	26.752.000	71.747.000
6	SUMATERA UTARA	-	-	-	32.135.000	31.501.000	63.636.000
7	SUMATERA BARAT	-	-	-	-	26.871.000	26.871.000
8	RIAU	-	-	-	31.367.000	30.511.000	61.878.000
9	SULAWESI SELATAN	168.574.805	475.118.933	402.202.700	432.530.274	462.341.313	1.940.768.025
10	MALUKU	-	-	-	25.365.000	23.409.000	48.774.000
11	PAPUA BARAT	31.366.715	49.188.372	58.151.492	66.706.415	74.653.546	280.066.540
IV	Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Udara	327.481.912	1.740.353.335	1.052.296.153	820.823.518	788.877.537	4.729.832.454
1	BANTEN	142.064.184	1.379.768.842	789.798.498	532.944.745	578.303.755	3.422.880.024
2	JAWA TIMUR	122.914.012	168.853.323	59.076.372	41.327.228	45.558.985	437.729.921
3	SUMATERA UTARA	18.491.485	66.934.900	69.804.944	73.766.359	26.426.057	255.423.746
4	SUMATERA SELATAN	9.305.180	21.365.453	23.656.403	26.231.478	29.129.701	109.688.215
5	SULAWESI SELATAN	26.142.261	82.924.503	87.037.514	91.181.439	46.155.365	333.441.082
6	PAPUA BARAT				29.695.000	34.479.500	64.174.500
7	PAPUA	8.564.790	20.506.314	22.922.421	25.677.268	28.824.174	106.494.967
V	Pendidikan dan Pelatihan Aparatur Perhubungan	23.850.446	47.052.061	54.083.323	59.172.152	65.041.126	249.199.108
1	JAWA BARAT	23.850.446	47.052.061	54.083.323	59.172.152	65.041.126	249.199.108
	TOTAL	1.472.198.019	4.709.616.892	3.418.224.893	3.180.669.824	3.157.260.373	15.937.970.001

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

h) SEKRETARIAT JENDERAL

Tabel II-8

**Program Dukungan Manajemen dan Pelayanan Tugas Teknis Lainnya
Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Kementerian Perhubungan
Tahun 2010-2014**

KEGIATAN	ALOKASI KEBUTUHAN PENDANAAN (Rp. 000,-)					JUMLAH
	2010	2011	2012	2013	2014	
DUKUNGAN MANAJEMEN DAN PELAKSANAAN TUGAS TEKNIS LAINNYA						
Penyusunan Dokumen Rencana, Program, Evaluasi serta Penetapan Kebijakan Pentarifan di sektor Perhubungan	14.958.147	16.700.000	18.700.000	19.450.000	20.500.000	90.308.147
Pembinaan dan Pengelolaan kepegawaian	18.469.456	20.316.402	22.348.042	24.582.846	27.041.131	112.757.877
Pembinaan dan Pengelolaan Administrasi Keuangan dan perlengkapan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	12.034.305	12.769.706	13.791.283	15.032.498	16.535.748	70.163.543
Pembinaan dan Koordinasi Penyusunan Produk dan Pelayanan Hukum serta kerjasama luar negeri	15.470.682	19.150.347	19.848.933	21.971.709	28.656.368	105.098.039
Pembinaan Administrasi dan Pengelolaan Pelayanan Penunjang Pelaksanaan Tugas	111.870.997	167.082.958	204.002.783	249.101.589	306.705.445	1.038.763.772
Pengelolaan Data dan Informasi Perhubungan	71.110.000	57.900.000	56.900.000	60.429.900	57.743.750	304.083.650
Pemanfaatan Kajian Kemitraan Pelayanan Jasa Transportasi	14.414.000	12.823.000	14.108.000	15.520.000	17.070.000	73.935.000
Pengelolaan Komunikasi Publik dan Pemberian Informasi di Bidang Perhubungan	37.501.170	53.888.324	59.278.237	65.206.055	71.726.654	287.600.440
Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan Pelayaran	12.157.087	13.403.937	13.174.699	15.876.990	17.005.284	71.617.997
Pelayanan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Moda Transportasi	19.688.645	25.595.238	33.273.810	43.255.953	56.232.738	178.046.384
Total	327.674.489	399.629.912	455.425.787	530.427.540	619.217.118	2.332.374.846
PENINGKATAN SARANA/PRASARANA/APARATUR KEMENTERIAN PERHUBUNGAN						
Pembinaan/Pembangunan /Pengadaan dan Peningkatan Sarana/Prasarana	28.504.267	37.409.520	38.306.373	40.018.848	44.266.129	188.505.137
TOTAL	356.178.756	437.039.432	493.732.160	570.446.388	663.483.247	2.520.879.983

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

i) **PENGEMBANGAN TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI**

Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2010-2014 adalah sebagai berikut :

Tabel II-9
Teknologi Informasi dan Komunikasi

UNIT KERJA	KEGIATAN	KEBUTUHAN (Rp. 000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Setjen	Pengembangan Aplikasi	12.450.000	21.050.000	21.850.000	8.750.000	450.000	64.550.000
	Pengembangan Infrastruktur	9.140.000	27.290.000	23.490.000	25.690.000	5.690.000	91.300.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	238.000	5.152.000	3.592.000	5.168.000	1.416.000	15.566.000
Itjen	Pengembangan Aplikasi	1.800.000	6.600.000	4.500.000	-	-	12.900.000
	Pengembangan Infrastruktur	1.000.000	3.000.000	100.000	200.000	200.000	4.500.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	18.000	126.000	131.000	68.000	62.000	405.000
Ditjen Perhubungan Darat	Pengembangan Aplikasi	29.100.000	24.250.000	19.400.000	14.550.000	9.700.000	97.000.000
	Pengembangan Infrastruktur	21.943.500	18.286.250	14.629.000	10.971.750	7.314.500	73.145.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	441.000	367.500	294.000	220.500	147.000	1.470.000
Ditjen Perhubungan Laut	Pengembangan Aplikasi	34.500.000	43.000.000	23.000.000	13.500.000	13.500.000	127.500.000
	Pengembangan Infrastruktur	50.200.000	24.700.000	2.900.000	3.300.000	3.300.000	84.400.000
Ditjen Perhubungan Udara	Pengembangan Aplikasi	28.948.165	25.199.395	20.638.782	18.068.304	19.552.326	112.406.972
	Pengembangan Infrastruktur	58.792.200	930.420	31.224.640	566.860	789.000	92.303.200

UNIT KERJA	KEGIATAN	KEBUTUHAN (Rp. 000)					
		2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	25.000.000	0	0	0	0	25.850.000
Ditjen Perkeretaapian	Pengembangan Aplikasi	13.000.000	19.300.000	12.600.000	5.300.000	4.500.000	54.700.000
	Pengembangan Infrastruktur	25.900.000	16.400.000	2.100.000	1.500.000	1.500.000	47.400.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	1.448.000	1.762.000	1.802.000	1.768.000	1.616.000	8.396.000
Badan Litbang	Pengembangan Aplikasi	1.000.000	4.300.000	5.300.000	1.000.000	-	11.600.000
	Pengembangan Infrastruktur	3.000.000	4.500.000	100	200	200	8.000.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	718	826	831	768	762	3.905.000
Badan Pengembangan SDM Perhubungan	Pengembangan Aplikasi	3.250.000	7.550.000	7.550.000	2.250.000	2.250.000	22.850.000
	Pengembangan Infrastruktur	4.700.000	4.950.000	550	650	650	11.500.000
	Pengembangan SDM dan Tata Kelola	718	826	831	768	762	3.905.000
TOTAL BIAYA		327.304.870	260.365.570	197.413.420	115.257.410	75.210.910	975.552.170

Sumber : Lampiran KM 7 Tahun 2010

j) PEMBANGUNAN TRANSPORTASI MELALUI INVESTASI PEMDA/BUMN/SWASTA

Penyediaan infrastruktur yang efektif, efisien, dan berkelanjutan merupakan salah satu faktor pendorong pertumbuhan dan pemerataan perekonomian jika dilaksanakan melalui kompetisi secara terbuka, adil, dan akuntabel. Untuk itu, pemerintah akan mengurangi perannya sebagai penyedia keseluruhan layanan infrastruktur menjadi fasilitator atau *enabler* sarana dan prasarana yang sudah dilakukan melalui peran serta masyarakat (termasuk badan usaha swasta). Perubahan peran tersebut

diwujudkan melalui perubahan peraturan perundang-undangan, baik sektor maupun lintas sektor dengan membuka peluang penyediaan infrastruktur skema KPS.

Untuk mendukung tercapainya sasaran pembangunan sarana dan prasarana tahun 2010-2014, diperkirakan total investasi yang dibutuhkan adalah sebesar Rp. 1.429,3 triliun, yang didalamnya kemampuan pemerintah pusat dalam penyediaan pendanaannya hanya sekitar 35,75 persen dari total kebutuhan. Untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan, dilakukan pengembangan KPS, privatisasi, CSR, serta partisipasi pemerintah daerah dan masyarakat. Hal ini harus sejalan dengan visi, misi, dan program aksi presiden terpilih untuk mempercepat pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan melalui *dual track strategy*, yaitu membangun sarana dan prasarana yang dapat memperlancar arus lalu lintas barang dan informasi, serta mendorong program industrialisasi berupa pengembangan pusat kegiatan (kawasan) yang dapat menarik industri lanjutan untuk berinvestasi di Indonesia.

Sehubungan dengan hal itu, arah kebijakan dalam penyediaan infrastruktur melalui skema KPS adalah:

- 1) Melanjutkan reformasi strategis kelembagaan dan peraturan perundang-undangan pada sektor yang mendorong KPS;
- 2) Mempersiapkan proyek KPS secara matang sehingga dapat menekan biaya transaksi yang tidak perlu;
- 3) Menyediakan fasilitas-fasilitas untuk mendukung investasi dalam pembangunan dan pengoperasian proyek KPS, termasuk menyediakan dana pendukung di dalam APBN.

Strategi yang akan ditempuh adalah sebagai :

- 1) Membentuk jejaring dan meningkatkan kapasitas untuk mendorong perencanaan dan persiapan proyek KPS, melakukan promosi KPS, peningkatan kapasitas dalam pengembangan, dan memantau pelaksanaan KPS;
- 2) Membentuk fasilitas-fasilitas yang mendorong proyek pelaksanaan KPS, seperti: fasilitas dalam penyediaan tanah dan pendanaan seperti Infrastructure funds dan guarantee funds;
- 3) Mendorong terbentuknya regulator ekonomi sektoral yang adil dalam mewakili kepentingan pemerintah, badan usaha, dan konsumen;
- 4) Memfasilitasi penyelesaian sengketa pelaksanaan proyek KPS secara efisien dan mengikat;
- 5) Mempersiapkan proyek KPS yang akan ditawarkan secara matang melalui proses perencanaan yang transparan dan akuntabel;
- 6) Memberi jaminan adanya sistim seleksi dan kompetisi yang adil, transparan, dan akuntabel;
- 7) Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana daerah melalui peningkatan pengeluaran pemerintah daerah, yang didukung oleh kerangka insentif yang lebih baik.

Untuk mendukung kelancaran distribusi barang, jasa, dan informasi baik dalam transportasi perkotaan, antar kota maupun antar pulau, arah kebijakan pembangunan transportasi melalui skema KPS dilakukan dengan :

- 1) Mendorong peran swasta pada sektor transportasi melalui reformasi kelembagaan dan peraturan perundang-undangan yang memungkinkan penyediaan infrastruktur dilakukan secara efektif dan efisien melalui kompetisi yang adil, transparan, dan terbuka;

- 2) Mendorong kerjasama dan peningkatan kapasitas pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam merencanakan, mempersiapkan, serta melakukan transaksi proyek KPS;
- 3) Melakukan bundling dan unbundling proyek KPS sektor transportasi dan menyediakan fasilitas-fasilitas pendukung kelayakan proyek untuk lebih menarik untuk swasta dalam KPS.

Strategi untuk pelaksanaan arah kebijakan tersebut adalah :

- 1) Melibatkan berbagai sumber pendanaan dalam pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi termasuk dana infrastruktur, perbankan, pasar modal, dana pensiun, asuransi, dan obligasi, baik domestik maupun internasional;
- 2) Deregulasi sektor transportasi untuk meningkatkan keterlibatan swasta dan masyarakat, antara lain melalui penerapan tarif yang bersifat pemulihan biaya dan kepastian penerapan tarif berkala, dengan mempertimbangkan aspek sosio-ekonomi dan kemampuan daya beli masyarakat, dan penerapan manajemen resiko yang tepat;
- 3) Menciptakan peraturan perundang-undangan yang lebih operasional yang merupakan turunan dari UU bidang transportasi;
- 4) Mendorong restrukturisasi dan reformasi kelembagaan meliputi pemberdayaan simpul KPS (PPP Nodes) dan peningkatan kapasitas fungsi regulator ekonomi dan penanggung jawab proyek serta reposisi BUMN sektor transportasi sebagai operator sepenuhnya (bukan sebagai regulator);
- 5) Mengembangkan bundling pembangunan sarana dan prasarana transportasi dengan pusat pengembangan pusat kegiatan, kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, kawasan perdagangan bebas, atau sektor infrastruktur lainnya (seperti jaringan migas, listrik, telekomunikasi, air bersih);

- 6) Mengembangkan unbundling pembangunan infrastruktur transportasi melalui penyediaan dukungan pemerintah, baik langsung maupun tidak langsung, yang bersumber dari APBN/APBD murni dan/atau pinjaman/hibah luar negeri untuk penyediaan prasarana non komersial termasuk lahan, sedangkan dana pihak swasta digunakan untuk membiayai sarana dan prasarana komersial;
- 7) Mengembangkan skema subsidi/PSO khususnya untuk tarif pelayanan sarana transportasi kelas ekonomi agar terjangkau masyarakat;
- 8) Meningkatkan kerjasama daerah dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi baik yang bersifat lokal, regional, maupun nasional;
- 9) Meningkatkan kerjasama regional dan bilateral serta multilateral khususnya dalam penyediaan fasilitas pendanaan jangka panjang termasuk hibah dan pinjaman lunak yang disertai transfer pengetahuan dan teknologi yang tepat.

Sektor swasta (*private sector*) pasca pemberlakuan UU Transportasi yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan diharapkan dapat berperan terhadap pengembangan infrastruktur transportasi melalui era multi operator (*open access*). Sektor swasta bersama-sama dengan pihak Pemerintah daerah dan BUMN dapat berperan sebagai investor, operator, dan pemilik infrastruktur/sarana. Daftar Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha sesuai dengan RPJMN 2010 – 2014 untuk sektor transportasi dalam tabel adalah sebagai berikut:

Tabel II-10
Daftar Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta

No	Kegiatan	Sasaran	Indikator	Jumlah	Instansi	Nilai Proyek
Perhubungan Darat						
1	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana, Sarana, dan Fasilitas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Terbangunnya terminal kargo dan terminal terpadu di Pulau Sumatera	terbangunnya 1 buah terminal kargo dan 1 buah terminal terpadu	2 buah	Kemen. Perhubungan Pemerintah Kota	1.228,0
		Terbangunnya terminal feri antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera	terbangunnya 1 buah terminal feri	1 buah	Pemda Kabupaten	
Perkeretaapian						98.842,33
1	Pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api	Terbangunnya jalur kereta api penumpang dan barang di Pulau Sumatera, Pulau Jawa dan Pulau Kalimantan	Terbangunnya 9 jalur Kereta Api angkutan barang dan angkutan penumpang di Jakarta	1.852 km	Kemen. Perhubungan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota	82.520,0
2	Pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik sarana kereta api	Terbangunnya sarana KA untuk angkutan penumpang dan barang eksisting di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa	Terbangunnya 3.741 sarana KA (Lokomotif, Gerbong, Kereta, KRL) untuk angkutan penumpang dan barang	3.741 unit	Kemen. Perhubungan BUMN, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota	16.322,33
Perhubungan Laut						5.455,5
1	Pengelolaan sarana dan fasilitas pelabuhan	Terbangunnya pelabuhan penumpang dan barang di Pulau Jawa, pulau Bali dan Pulau Kalimantan	terbangunnya 7 pelabuhan penumpang dan barang	7 buah	Kemen. Perhubungan dan Pemerintah Daerah	5.455,5

No	Kegiatan	Sasaran	Indikator	Jumlah	Instansi	Nilai Proyek
	Perhubungan Udara					10.368,8
1	Pengelolaan Sarana dan Fasilitas Bandar Udara	Terbangunnya 1 Bandar Udara internasional dan 2 perluasan sarana fasilitas Bandar Udara Nasional	Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati, Bandar	1 buah	Kemen. Perhubungan, Pemprov dan Pemkot	10.368,8
			Bandar Udara Juwata	1 buah		
			Bandar Udara Sentani	1 buah		

Sumber : RPJMN 2010-2014

Rincian Kegiatan Proyek Kemitraan Pemerintah dan Swasta 2010 - 2014

Dari Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha /Swasta sebagaimana tersebut diatas, nilai kesertaan Pemerintah dalam proyek KPS dimaksud belum dialokasikan dalam anggaran Sektor Perhubungan yang bersumber pada APBN tahun 2010 – 2014.

Tabel II -11

Rincian Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta

NO.	SASARAN (Hasil Outcomes/ Output yang diharapkan)	KEMENTERIAN/ LEMBAGA TERKAIT	Rencana Disbursment (Milliar Rupiah)						
				2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
	Nama Proyek	PenanggungJawab	Lokasi						
1.	Terbangunnya Terminal Ferry (Jawa – Sumatera)	Kemen. Perhubungan	Jawa / Sumatera	194,00	388,00	388,00			97,00
2.	Terbangunnya jalur KA (DT) di Sukacinta – Kertapati, Sumsel	Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel	Sumatera	-	-	830,00	830,00	840,00	2.500,00
3.	Terbangunnya jalur KA di Tanjung Enim – Pulau Baai, Sumsel & Bengkulu	Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel & Bengkulu	Sumatera	-	-	5.000,00	6.950,00	8.050,00	20.000,00

NO.	SASARAN (Hasil Outcomes/ Output yang diharapkan)	KEMENTERIAN/ LEMBAGA TERKAIT	Rencana Disbursement (Milliar Rupiah)						
				2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
	Nama Proyek	PenanggungJawab	Lokasi						
4.	Terbangunnya jalur KA di Muara Enim - Tanjung Apiapi, Sumsel	Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel	Sumatera	-	-	3.200,00	3.400,00	3.400,00	10.000,00
5.	Terbangunnya Jalur KA di Banko Tengah – Srengsem, Sumsel	Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel	Sumatera	-	1.375,00	1.375,00	4.125,00	4.125,00	11.000,00
6.	Terbangunnya jalur KA (shortcut) Tj. Enim - Baturaja, Sumsel	Kemen. Perhubungan, Pemprov Sumsel	Sumatera	-	-	-	600,00	600,00	1.200,00
7.	Terbangunnya Monorail, Jakarta	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Jakarta	Jawa	-	-	-	2.000,00	2.800,00	4.800,00
8.	Terbangunnya jalur KA di Puruk Cabu – Bangkang, Kalteng	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng	Kalimantan	-	-	2.100,00	2.100,00	2.800,00	7.000,00
9.	Terbangunnya jalur KA di Bangkuang – Lupak Dalam, Kalteng	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng	Kalimantan	-	-	3.300,00	3.300,00	4.520,00	11.120,00
10.	Terbangunnya jalur KA di Kudangan – Kumai, Kalteng	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kalteng	Kalimantan	-	-	2.600,00	2.700,00	3.600,00	8.900,00
11.	Terbangunnya jalur KA di Muara Wahau – Lubuk Tutung, Kaltim	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Kaltim	Kalimantan	-	-	1.800,00	1.800,00	2.400,00	6.000,00
12.	Terbangunnya Dermaga di Tanah Ampo, Karang Asem	Kemen. Perhubungan, Pemkab. Karangasem	Bali	69,90	93,20	69,90	-	-	233,00
13.	Terbangunnya Dermaga di Bojonegoro	Kemen. Perhubungan	Jawa	-	-	-	-	1.862,50	1.862,50
14.	Terbangunnya Dermaga Kumai di Kotawaringin Barat Regency	Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng	Kalimantan	-	-	280,00	280,00	-	560,00

NO.	SASARAN (Hasil Outcomes/ Output yang diharapkan)	KEMENTRIAN/ LEMBAGA TERKAIT	Rencana Disbursement (Milliar Rupiah)						
				2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
	Nama Proyek	PenanggungJawab	Lokasi						
15.	Terbangunnya Dermaga di Lupak Dalam, Kapuas Regency	Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng	Kalimantan	-	-	165,00	165,00	-	330,00
16.	Peningkatan Dermaga Teluk Sigintung di Seruyan Regency	Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng	Kalimantan	-	-	445,00	445,00	-	890,00
17.	Peningkatan Dermaga Anjir Kalampan dan Anjir Serampan Canal	Kemen. Perhubungan, Pemprov Kalteng	Kalimantan	-	-	445,00	445,00	-	890,00
18.	Terbangunnya Bandar Udara Internasional Kertajati	Kemen. Perhubungan, Pemprov. Jabar	Jawa Barat	703,00	1.124,80	1.406,00	3.515,00	3.515,00	10.263,80
19.	Peningkatan Fasilitas Bandar Udara Sentani	Kemen. Perhubungan	Papua	-	10,00	10,00	-	-	20,00
20.	Peningkatan Fasilitas Bandar Udara Juwata Tarakan	Kemen. Perhubungan	Kalimantan	-	42,00	42,00	-	-	85,00

Sumber : RPJMN 2010-2014

B. RENCANA KINERJA TAHUN 2011 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

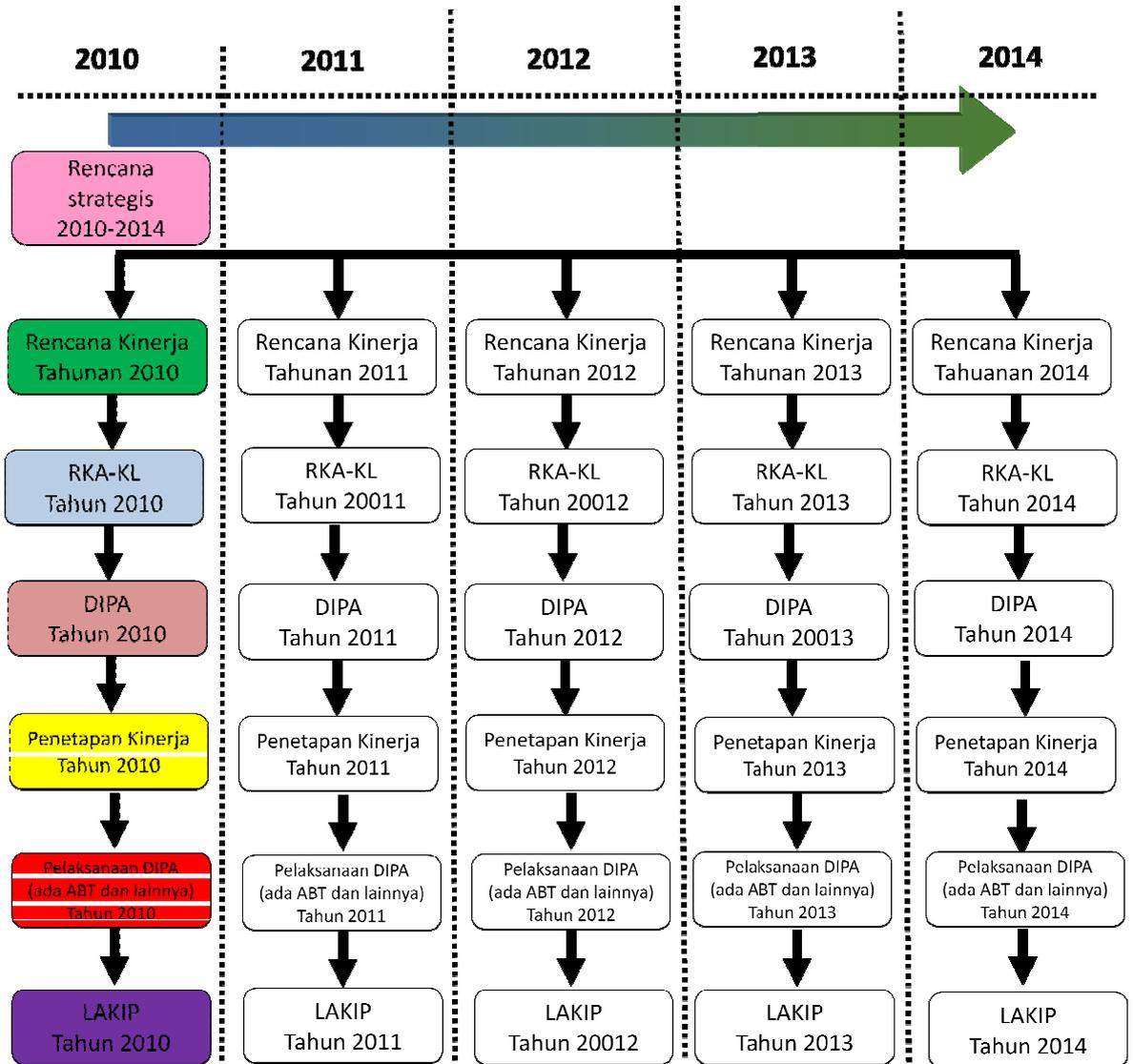
1. GAMBARAN UMUM RENCANA KINERJA TAHUN 2011

Tahun 2011 merupakan tahun kedua Kementerian Perhubungan mengaplikasikan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah disahkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan pada tanggal 28 Desember 2010.

Penyesuaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan kembali dilakukan ketika diadakan asistensi bersama dengan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi sebelum penyusunan Dokumen LAKIP Tahun 2011. Dari asistensi tersebut terdapat beberapa penyesuaian kembali pada beberapa Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan sehingga berakibat pada penyesuaian Unit Kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan. Indikator Kinerja Utama yang dipaparkan pada dokumen LAKIP Tahun 2011 ini merupakan Indikator Kinerja Utama yang lebih berorientasi kepada capaian *outcome* sehingga lebih menggambarkan capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Gambar II.1

Hubungan antara RENSTRA, Rencana Kinerja Tahunan, RKA-KL, DIPA
Penetapan Kinerja dan LAKIP



Rencana Kinerja Tahun 2011 Kementerian Perhubungan berdasarkan sasaran yang telah dituangkan dalam Revisi Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 adalah sebagai berikut :

- a) **Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM), dengan indikator kinerja utamanya sebagai berikut :**



Tabel II.12
Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran I

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja Utama
1.	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	1)	Jumlah kejadian kecelakaan angkutan penyeberangan
		2)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh manusia
		3)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh alam
		4)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain
		5)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat
		6)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat
		7)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan
		8)	Jumlah <i>Airtraffic Incident</i> dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan
		9)	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta
		10)	Jumlah kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut
		11)	Jumlah kejadian gangguan keamanan penerbangan/transportasi udara
		12)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian <i>Waiting Time (WT)</i> masih sesuai standar yang telah ditetapkan
		13)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian <i>Approach Time (AT)</i> masih sesuai standar yang telah ditetapkan
		14)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (<i>Effective Time/ET</i>) masih sesuai standar yang ditetapkan
		15)	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP)

- b) **Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah**, dengan indikator kinerja utamanya dengan perincian sebagai berikut :

Tabel II.13
Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran II

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja
2.	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	1)	Jumlah rute keperintisan transportasi jalan, yang menjangkau kawasan pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil
		2)	Jumlah lintas keperintisan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) yang menjangkau kawasan perdesaan, pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil
		3)	Jumlah rute perintisan transportasi laut
		4)	Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis
		5)	Jumlah rit angkutan jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani
		6)	Jumlah trip angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani
		7)	Jumlah <i>voyage</i> perintis yang dilayani transportasi laut
		8)	Jumlah frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani
		9)	Jumlah rute perintis angkutan jalan transportasi darat yang menjadi rute komersial
		10)	Jumlah rute perintis angkutan penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial
		11)	Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi laut
		12)	Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara.

- c) **Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi**, dengan indikator kinerja utamanya dengan perincian sebagai berikut :

**Tabel II.14
Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 3**

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja
3.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi <i>backlog</i> dan <i>bottleneck</i> kapasitas infrastruktur transportasi	1)	Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi
		2)	Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama
		3)	Jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut
		4)	Jumlah penumpang angkutan udara domestik
		5)	Jumlah penumpang angkutan udara internasional
		6)	Jumlah penumpang angkutan udara perintis
		7)	Jumlah penumpang kereta api yang dilayani
		8)	Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh transportasi ASDP
		9)	Jumlah kendaraan roda 4(empat)/lebih yang diangkut yang oleh transportasi ASDP
		10)	Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional
		11)	Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal asing
		12)	Jumlah kargo yang diangkut penerbangan domestik
		13)	Jumlah kargo yang diangkut penerbangan Internasional
		14)	Jumlah angkutan barang yang dilayani oleh kereta api
		15)	Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut dalam negeri
		16)	Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut luar negeri
		17)	Prosentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional

- d) **Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi**, dengan indikator kinerja utamanya sebagai berikut:

Tabel II.15
Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 4

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja
4.	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	1)	Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;
		2)	Jenis Opini Badan Pemeriksa Keuangan;
		3)	Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi;
		4)	Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan;
		5)	Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor;
		6)	Jumlah awak kapal patroli;
		7)	Jumlah tenaga <i>marine inspector</i> A;
		8)	Jumlah tenaga <i>marine inspector</i> B;
		9)	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A;
		10)	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B;
		11)	Jumlah Inspektur Penerbangan;
		12)	Jumlah personil penerbangan yang memiliki lisensi;
		13)	Jumlah Masinis;
		14)	Jumlah asisten masinis;
		15)	Jumlah PPKA;
		16)	Jumlah juru penilik jalan;
		17)	Jumlah penjaga pintu perlintasan

- e) Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim, dengan indikator kinerja utamanya sebagai berikut :

Tabel II.16
Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 5

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
5.	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	1)	Jumlah bandar udara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL);	10	Bandara
		2)	Jumlah <i>Converter kit</i> yang digunakan pada angkutan umum;	450	Unit
		3)	Jumlah emisi gas buang (CO2) dengan kegiatan peremajaan armada pesawat;	0,057	Ton-CO2/pnp
		4)	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO2) Transportasi Laut.	1.304,44	Mega Ton

2. ALOKASI ANGGARAN TAHUN 2011

Sesuai Pagu Definitif yang telah ditetapkan dalam Surat Edaran Menteri Keuangan Nomor SE- 676/MK.02/2010 tanggal 3 November 2010 tentang Pagu Definitif Kementerian Negara / Lembaga Tahun 2011 bahwa alokasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2011 sebesar Rp.22.111.717.123.000,- (22,11 Trilyun) dengan perincian untuk masing-masing Unit Kerja Eselon I adalah sebagai berikut :

a. Sekretariat Jenderal	Rp	437.036.700,-
b. Inspektorat Jenderal	Rp	75.517.800,-
c. Ditjen Perhubungan Darat	Rp	2.093.144.770,-
d. Ditjen Perkeretaapian	Rp	4.647.515.400,-
e. Ditjen Perhubungan Laut	Rp	7.005.204.753,-
f. Ditjen Perhubungan Udara	Rp	4.994.078.360,-

g. Badan Litbang	Rp	136.168.900,-
h. Badan Pengembangan SDM	Rp	2.723.050.440,-

Di dalam perjalanannya, terdapat perubahan pagu DIPA awal tahun 2011 sebesar Rp. 1,20 Trilyun menjadi sebesar Rp. 23,32 Trilyun antara lain disebabkan penambahan dari adanya percepatan penarikan PHLN sebesar Rp. 110,18 M, APBN-P sebesar Rp. 1,02 Trilyun, penambahan pagu PNBPN sebesar Rp. 10,69 M dan dana dari satker Badan Layanan Umum sebesar Rp. 62,62 M, dan adanya program pemotongan sebesar Rp. 1,06 T.

C. PENETAPAN KINERJA TAHUN 2011 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pada konteks implementasi AKIP, Penetapan Kinerja adalah rencana kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang merupakan penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) tahun 2010 – 2014 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2010 – 2014 (Tinjau Ulang), yang memuat tujuan dan sasaran yang akan dicapai dalam lima tahun kedepan. Penetapan Kinerja ini untuk merinci dan memperjelas target - target kinerja yang akan dicapai kurun waktu satu tahun serta untuk mempermudah terkait dengan sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu defenitif).

Maksud Penetapan Kinerja Kementerian Perhubungan tahun 2011 adalah untuk mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil. Dalam mewujudkan target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan (Renstra), maka ditetapkan target kinerja tahunan. Target kinerja tahunan yang dicantumkan dalam Rencana Kinerja Tahunan dan Perjanjian Kinerja tidak terdapat perbedaan dikarenakan adanya tinjau ulang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014. Adapun tabel Penetapan Kinerja sebagai berikut :

1. **Sasaran I yaitu Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM) dengan penetapan kinerja sebagai berikut :**



Tabel II.17
Penetapan Kinerja Sasaran I

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja Utama	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
1.	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	1)	Jumlah kejadian kecelakaan angkutan penyeberangan	0,0052	Kejadian/1000 trip
		2)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh manusia	41	Kejadian Kecelakaan
		3)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh alam	80	Kejadian Kecelakaan
		4)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	23	Kejadian Kecelakaan
		5)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	8,45	Kejadian/1 juta <i>flight</i>
		6)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	3,39	Kejadian/1 juta <i>flight</i>
		7)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	1,70	Kejadian/1 juta <i>flight</i>
		8)	Jumlah <i>Airtraffic Incident</i> dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan	57	<i>Incident</i>
		9)	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	61	Kejadian
		10)	Jumlah kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut	6	Kejadian atau Gangguan
		11)	Jumlah kejadian gangguan keamanan penerbangan/transportasi udara	10	Kejadian atau Gangguan
		12)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian <i>Waiting Time (WT)</i> masih sesuai standar yang telah ditetapkan	24	Pelabuhan

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja Utama	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
		13)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	24	Pelabuhan
		14)	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang ditetapkan	24	Pelabuhan
		15)	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP)	72,00	Prosentase

2. **Sasaran II yaitu Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah** dengan penetapan kinerja sebagai berikut :

Tabel II.18
Penetapan Kinerja Sasaran II

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
2.	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	1)	Jumlah rute keperintisan transportasi jalan, yang menjangkau kawasan pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil	157	Rute
		2)	Jumlah lintas keperintisan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) yang menjangkau kawasan perdesaan, pedalaman, kawasan tertinggal, kawasan perbatasan dan terpencil	126	Lintas
		3)	Jumlah rute perintisan transportasi laut	61	Rute
		4)	Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis	132	Rute
		5)	Jumlah rit angkutan jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	309.256	Jumlah rit/tahun
		6)	Jumlah trip angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	22.769	Jumlah trip/tahun

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
		7)	Jumlah <i>voyage</i> perintis yang dilayani transportasi laut	1.420	<i>Voyage</i>
		8)	Jumlah frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	20.887	Frekuensi
		9)	Jumlah rute perintis angkutan jalan transportasi darat yang menjadi rute komersial	8	Rute Perintis
		10)	Jumlah rute perintis angkutan penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial	2	Lintas Perintis
		11)	Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi laut	994	Kota/Kab
		12)	Jumlah kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara.	231	Kota/Kab

3. Sasaran III yaitu Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi dengan penetapan kinerja sebagai berikut :

Tabel II.19
Penetapan Kinerja Sasaran III

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
3.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi <i>backlog</i> dan <i>bottleneck</i> kapasitas infrastruktur transportasi	1)	Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi	14	Kota
		2)	Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama	40.623.453	Penumpang
		3)	Jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut	5.657.505	Penumpang
		4)	Jumlah penumpang angkutan udara domestik	59.542.005	Penumpang
		5)	Jumlah penumpang angkutan udara internasional	7.607.178	Penumpang
		6)	Jumlah penumpang angkutan udara perintis	266.597	Penumpang

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
		7)	Jumlah penumpang kereta api yang dilayani	166.530.660	Penumpang
		8)	Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh transportasi ASDP	5.605.469	Unit
		9)	Jumlah kendaraan roda 4(empat)/lebih yang diangkut yang oleh transportasi ASDP	6.550.439	Unit
		10)	Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional	316.489.377	Ton
		11)	Jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal asing	3.779.169	Ton
		12)	Jumlah kargo yang diangkut penerbangan domestik	861.583	Ton
		13)	Jumlah kargo yang diangkut penerbangan Internasional	91.481	Ton
		14)	Jumlah angkutan barang yang dilayani oleh kereta api	27.093.090	Ton
		15)	Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut dalam negeri	98,82%	Prosentase
		16)	Persentase pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut luar negeri	9,50%	Prosentase
		17)	Prosentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional	3,65%	Prosentase

4. **Sasaran IV yaitu Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi** dengan penetapan kinerja sebagai berikut :

Tabel II.20
Penetapan Kinerja Sasaran IV

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
4.	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	1)	Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;	B	Nilai Akuntabilitas Kinerja

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
		2)	Jenis Opini Badan Pemeriksa Keuangan;	WTP	Opini
		3)	Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi;	11	RPP
		4)	Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan;	37	Permenhub
		5)	Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor;	60	Orang
		6)	Jumlah awak kapal patroli;	30	Orang
		7)	Jumlah tenaga <i>marine inspector A</i> ;	30	Orang
		8)	Jumlah tenaga <i>marine inspector B</i> ;	30	Orang
		9)	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A;	60	Orang
		10)	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B;	120	Orang
		11)	Jumlah Inspektur Penerbangan;	90	Orang
		12)	Jumlah personil penerbangan yang memiliki lisensi;	5.417	Orang
		13)	Jumlah Masinis;	480	Orang
		14)	Jumlah asisten masinis;	592	Orang
		15)	Jumlah PPKA;	715	Orang
		16)	Jumlah juru penilik jalan;	855	Orang
		17)	Jumlah penjaga pintu perlintasan	2.625	Orang

5. **Sasaran V yaitu Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim dengan penetapan kinerja sebagai berikut :**

Tabel II.21
Penetapan Kinerja Sasaran V

No.	Sasaran	No.	Indikator Kinerja	Rencana Tingkat Capaian	
				Target	Satuan
5.	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	1)	Jumlah bandar udara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL)	10	Bandara
		2)	Jumlah <i>Converter kit</i> yang digunakan pada angkutan umum	450	Unit
		3)	Jumlah emisi gas buang (CO ₂) dengan kegiatan peremajaan armada pesawat	0,057	Ton-CO ₂ /pnp
		4)	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO ₂) Transportasi Laut.	1.304,44	Mega Ton

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2011

A. PENGUKURAN KINERJA

Amanat yang tercantum dalam Ketetapan MPR XI/98 dan UU No. 28 Th. 1999 bahwa setiap program dan kegiatan penyelenggara negara harus dapat dipertanggungjawabkan kinerja atau hasil akhir kepada masyarakat atau rakyat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dari amanat yang tercantum dalam Ketetapan MPR XI/98 dan UU No. 28 Th. 1999 kemudian diturunkan menjadi Inpres No.7 Th. 1999 bahwa perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggung-jawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai tujuan-tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan melalui alat pertanggungjawaban secara periodik. Untuk itu diperlukan suatu pengukuran akuntabilitas kinerja Kementerian dan lembaga yang *Spesifik, Measurable, Achievable, Rationable dan Timeable* (SMART) dalam mencapai sasaran dan tujuan yang ingin dicapai.

Adapun orientasi Akuntabilitas Kinerja mengalami perubahan paradigma dari **seberapa dana yang telah dan akan dihabiskan** menjadi **berapa besar kinerja yang dihasilkan dan kinerja tambahan yang diperlukan, agar tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai pada akhir periode perencanaan.**

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi instansi pemerintah. Pengukuran dimaksud merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada indikator kinerja yang digunakan dalam rangka mencapai sasaran. Penilaian tersebut tidak terlepas dari proses yang merupakan kegiatan mengolah masukan (*input*) menjadi keluaran (*output*) untuk kemudian dihasilkan hasil (*outcome*) yang bermanfaat bagi masyarakat dalam mencapai mencapai tujuan-tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan sesuai dengan visi dan misi.

Nilai dari akuntabilitas kinerja suatu instansi pemerintah termasuk Kementerian Perhubungan merupakan hasil dari proses sistem yang dimulai dari perencanaan dimana Rencana Strategis (Renstra) lima tahunan terbentuk kemudian dituangkan dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) yang menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Kinerja Anggaran (RKA) dan menghasilkan Penetapan Kinerja (PK) yang merupakan kontrak kinerja dari suatu pimpinan unit kerja organisasi tersebut kepada atasannya yang kemudian diukur dan dilaporkan dalam bentuk Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) serta dilakukan evaluasi yang komprehensif dan berkualitas untuk menghasilkan visi dan misi serta tujuan dan sasaran yang ingin dicapai oleh Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran tersebut diperlukan adanya konsistensi dan sinergisitas yang jelas dari perencanaan sampai dengan pelaporan dan evaluasi yang diimplementasikan dalam bentuk Indikator Kinerja Utama (IKU). Oleh karena itu pada tanggal 28 Desember 2010 di terbitkan Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Namun demikian dalam perjalanannya Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan masing dianggap perlu dilakukan penyempurnaan. Direncanakan pada tahun 2012, Kementerian Perhubungan merencanakan akan melakukan penyempurnaan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga IKU yang dihasilkan dapat lebih tajam, realistis, spesifik dan jelas, dapat diukur secara obyektif, dan relevan dengan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai.

Setelah terbitnya Permenpan dan RB Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, maka format dan metode yang digunakan dalam Pengukuran Pencapaian Kinerja mengalami perubahan dan penyempurnaan termasuk Format Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan Penetapan Kinerja (PK).

Kementerian Perhubungan memiliki 5 (lima) sasaran yang ingin dicapai dalam jangka 5 (lima) tahunan dengan berpedoman pada Indikator Kinerja Utama (IKU) yang berbasis *outcome* sebagai berikut :

1. **Sasaran 1** adalah **Peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)**
2. **Sasaran 2** adalah **Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah**
3. **Sasaran 3** adalah **Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi**
4. **Sasaran 4** adalah **Peningkatan kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi.**
5. **Sasaran 5**, adalah **Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta teknologi transportasi yang efisiensi, ramah lingkungan sebagai mengantisipasi perubahan iklim**

Pengukuran kinerja dilakukan dengan melihat capaian realisasi dari target yang telah ditetapkan dalam Penetapan Kinerja (PK), dimana didasarkan pada Indikator Kinerja Utama (IKU) yang berbasis *outcome*. Ada 2 (dua) pendekatan formulasi perhitungan kinerja sebagai berikut :

1. Apabila semakin tinggi realisasi menunjukkan capaian yang semakin baik, dapat menggunakan formula sebagai berikut :

$$\text{Tingkat Pencapaian Kinerja (\%)} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Rencana}} \times 100\%$$

2. Apabila Semakin tinggi realisasi menunjukkan capaian yang semakin rendah, dapat menggunakan formula sebagai berikut

$$\text{Tingkat Pencapaian Kinerja (\%)} = \frac{\text{(2 x Rencana) - Realisasi}}{\text{Rencana}} \times 100\%$$

B. Evaluasi dan Analisa Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011

Evaluasi Kinerja dilakukan terhadap pencapaian akuntabilitas kinerja pada form Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan tahun 2011 yang didasarkan kepada pencapaian sasaran yang terdapat dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 dan Indikator Kinerja Utama (IKU) sasaran. Kementerian Perhubungan telah mengalami perubahan **paradigma orientasi Akuntabilitas Kinerja** dimana sebelumnya akuntabilitas kinerja hanya dilihat dari seberapa dana yang telah dan akan dihabiskan kini berubah menjadi berapa besar **kinerja yang dihasilkan** dan kinerja tambahan yang diperlukan, agar tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai pada akhir periode perencanaan, dimana kinerja yang dihasilkan telah berbasis *outcome* sesuai dengan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai.

Ada sekitar 66 Indikator kinerja Utama yang telah berbasis *outcome* yang dimasukan, dimana 66 indikator kinerja ini telah mengalami proses perbaikan dan penyempurnaan secara berkelanjutan dan telah mendapat masukan serta asistensi dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi selaku kementerian yang mengkoordinasikan penguatan akuntabilitas dan peningkatan kinerja kementerian/lembaga serta reformasi birokrasi dengan tujuan menciptakan birokrasi pemerintah yang profesional dengan karakteristik adaptif, berintegritas, berkinerja tinggi, bebas dan bersih Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, mampu melayani publik, netral, sejahtera, berdedikasi, dan memegang teguh nilai-nilai dasar dan kode etik aparatur negara. **Berikut jumlah indikator kinerja persasaran yang dimasukan**

dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan di Tahun 2011.

Tabel III.1
Jumlah Indikator Kinerja Outcome per Sasaran

No	Sasaran	Jumlah Indikator Kinerja (<i>Outcome</i>)	Keterangan
1	Peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	15 Indikator Kinerja	Ditjen Phb Darat 1 IKU Ditjen Phb Laut 7 IKU Ditjen Phb Udara 6 IKU Ditjen Perkeretaapian 1 IKU
2	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	12 Indikator Kinerja	Ditjen Phb Darat 6 IKU Ditjen Phb Laut 3 IKU Ditjen Phb Udara 3 IKU Ditjen Perkeretaapian 0 IKU
3	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	17 Indikator Kinerja	Ditjen Phb Darat 4 IKU Ditjen Phb Laut 6 IKU Ditjen Phb Udara 5 IKU Ditjen Perkeretaapian 2 IKU
4	Peningkatan kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi	17 Indikator Kinerja	Setjen 4 IKU Ditjen Phb Darat 1 IKU Ditjen Phb Laut 5 IKU Ditjen Phb Udara 2 IKU Ditjen Perkeretaapian 5 IKU
5	Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta teknologi transportasi yang efisiensi, ramah lingkungan sebagai mengantisipasi perubahan iklim	4 Indikator Kinerja	Ditjen Phb Darat 1 IKU Ditjen Phb Laut 1 IKU Ditjen Phb Udara 2 IKU Ditjen Perkeretaapian 0 IKU
	Jumlah	65 Indikator Kinerja	

Secara rinci analisa penjelasan hasil evaluasi pelaksanaan pencapaian akuntabilitas kinerja pelaksanaan pembangunan sektor transportasi dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Sasaran Pertama adalah Peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)

**Tabel III.2
Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Pertama Tahun 2011**

INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET	REALISASI	%
1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan	Kejadian/1000 trip	0.0052	0.0052	100.00%
2	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia	kejadian kecelakaan	41	31	132.26
3	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam	kejadian kecelakaan	80	99	80.81
4	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian kecelakaan	23	48	47.92
5	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	8.45	24.10	-85.21%
6	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	3.39	10.30	-103.83%
7	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	kejadian/ 1 juta flight cycle	1.70	3.40	-0.06%
8	Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan	Incident	57	19	166.67%
9	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	Kejadian	61	24	160.66%
10	Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut	Kejadian atau gangguan	6	6	100.00%
11	Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara	Kejadian atau gangguan	10	9	90.00%
12	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	20	83.33 %
13	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	18	75.00%

INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET	REALISASI	%
14	Jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	20	83.33 %
15	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP)	Prosentase	72.00	73.07	98.51%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Dalam rangka mencapai sasaran pertama ini ada 15 Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan 3 (tiga) kategori indikator dasar yaitu kategori Keselamatan, Keamanan dan Pelayanan, dengan rincian Ditjen Perhubungan Darat 1 (satu) IKU, Ditjen Perhubungan Laut 7 (tujuh) IKU, Ditjen Perhubungan Udara 6 (enam) IKU dan Ditjen Perkeretaapian 1 (satu) IK.U.

a. Transportasi Darat

Pencapaian kinerja transportasi darat yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran pertama meliputi hal-hal sebagai berikut :

Tabel III.3
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Darat Dalam Mencapai Sasaran Pertama

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan	Kejadian/ 1000 trip	0.0052	0.0052	100.00%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Indikator kinerja jumlah kejadian kecelakaan Angkutan Penyeberangan tahun 2011 ada 2 (dua) kejadian, yaitu Kecelakaan KMP windu karsa (tenggelam) dan KMP lautan Teduh (terbakar). Satuan dari IKU adalah Kejadian dibagi 1000 trip. Dimana cara perhitungan adalah jumlah kejadian kecelakaan dibagi dengan jumlah trip per tahun/1000. Jumlah trip per tahun di 2011 adalah 383.052 trip, sehingga dihasilkan kinerja sebesar 0.052

kejadian/1000 trip. Untuk di Tahun 2010, tidak terjadi kecelakaan Angkutan Penyeberangan.

Tabel III.4

Jumlah kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan Tahun 2010 dan 2011

INDIKATOR KINERJA	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan	Kejadian /1000 Trip	0	0	100	0.0052	0.0052	100

Untuk mencapai sasaran pertama kementerian Perhubungan yaitu Peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM). Ditjen Perhubungan Darat menyumbang 1 (satu) Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah berbasis *outcome*, namun demikian Tahun 2011 ini menjadi peningkatan dari tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2010 Indikator Kinerja Utama yang digunakan masih berbasis *output* dan kegiatan. Direncanakan pada Tahun 2012 akan dilakukan penyempurnaan berkelanjutan dalam rangka mencapai akuntabilitas kinerja *outcome* untuk mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dalam RPJMN dan Rencana Strategis Tahun 2010 – 2014.

Dalam rangka mencapai sasaran pertama ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan telah dan terus melakukan berbagai upaya berkelanjutan dalam rangka mencapai sasaran pertama ini dengan Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat yang didukung oleh kegiatan - kegiatan sebagai berikut:

- 1) Kegiatan Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Keselamatan LLAJ
- 2) Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL)
- 3) Kegiatan Pembangunan SBNP
- 4) Pembangunan Rambu Sungai
- 5) Penyusunan Kajian Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Darat
- 6) Pelaksanaan Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat

Pembangunan transportasi darat yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 antara lain meliputi hal-hal sebagai berikut

1) Pembatasan Muatan

Pembatasan muatan secara komprehensif telah dilakukan untuk mengurangi kerusakan jalan, kemacetan, dan turunnya jaminan keselamatan lalu lintas akibat dari angkutan muatan lebih di jalan;

2) Peluncuran Dekade Aksi Keselamatan Jalan Tahun 2011 – 2020

Peluncuran Dekade Aksi Keselamatan Jalan oleh Wakil Presiden RI Boediono dan sekaligus meresmikan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 di Istana Wapres, Jakarta pada tanggal 20 Juni 2011. Manfaat yang diharapkan dari kegiatan ini kedepannya adalah untuk profesionalitas, dedikasi dan moral para penyelenggara pusat dan daerah sebagai kunci keberhasilan dalam menjalankan program keselamatan jalan.

Pada tanggal 18 November 2011 yang merupakan Hari Peringatan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sedunia, Menteri Perhubungan telah menargetkan angka kecelakaan lalu-lintas akan turun hingga 50 persen pada tahun 2015. Target itu untuk menekan jumlah kecelakaan yang saat ini masih di angka 31.234 jiwa per tahun.

3) Pengadaan Helm untuk Anak

Pada tahun 2011, terdapat pengadaan helm sebanyak 4400 unit helm dimana 4000 merupakan helm sepeda motor dan 400 helm sepeda. Maksud dan Tujuan pengadaan helm untuk anak ini adalah untuk memberikan pengetahuan mengenai helm anak yang memenuhi standard-standard keselamatan, sehingga masyarakat mengetahui bagaimana bentuk dan standard helm yang baik dan memenuhi standard SNI bagi keselamatan anak-anak. Sedangkan manfaat yang diharapkan dari kegiatan ini adalah menurunnya angka kematian dan luka berat akibat kecelakaan yang disebabkan oleh benturan di kepala, terutama pada anak-anak yang membonceng sepeda motor

yang dikarenakan tidak menggunakan helm ataupun menggunakan helm tetapi tidak standard sesuai dengan SNI yang sudah ada

4) **Kegiatan penunjang berupa penyusunan Kajian Teknis Bidang Transportasi Darat**, dimana telah dihasilkan sebanyak 11 Dokumen sebagai berikut:

- a) Penyusunan Pedoman Pembinaan dan Penyelenggaraan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Pariwisata
- b) Penyusunan Pedoman Tata Cara Mengemudikan Sepeda Motor yang Berkeselamatan
- c) Kajian Perilaku Pengemudi Angkutan Umum Antar Kota
- d) Pedoman Pengkajian Perilaku, Kebiasaan dan Pengetahuan Bagi Pengguna Jalan
- e) Kajian Pembentukan Lembaga Riset Keselamatan Jalan
- f) Kajian Pembentukan Perusahaan Asuransi Kecelakaan Jalan
- g) Review Rencana Umum LLAJ
- h) Uji Coba Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Pada Perusahaan Angkutan Umum
- i) Uji Coba Penetapan Batas Kecepatan Maksimum dan Minimum (Antar Kota)
- j) Penyusunan Pedoman Survey Investigasi dan Desain DRK di Semarang, Jawa Tengah
- k) Penyusunan Modul Pendidikan Keselamatan Untuk Tingkat SLTP

5) **Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat** sebanyak 13 kali yaitu:

- a) Workshop Manajemen Keselamatan

Kegiatan ini dilaksanakan di 2 lokasi yaitu di Papua dan Aceh yang ditujukan kepada pegawai daerah yang terkait dengan bidang keselamatan, serta turut mengundang Organda. Tujuan pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk meningkatkan pengetahuan Manajemen Keselamatan Jalan.

- b) Penganjangan dimulainya Pekan Nasional Keselamatan Jalan ke-V

Pelaksanaan penancangan Pekan Nasional Keselamatan Jalan ini dilaksanakan di Istana Wakil Presiden. Tujuan pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk menyebarkan kepada masyarakat akan pentingnya berkeselamatan jalan.

c) Peningkatan Kapasitas Pelajar Peduli Keselamatan

Kegiatan ini dilaksanakan di 3 lokasi, yaitu di Makasar, Lampung dan Sragen yang ditujukan bagi pelajar SMU di lokasi setempat. Tujuan dari pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk meningkatkan kesadaran pelajar akan keselamatan jalan.

d) Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tahun 2011

Kegiatan ini dilaksanakan dalam rangka pembentukan generasi yang sadar akan keselamatan dengan jumlah peserta 30 pelajar yang berasal dari 12 Propinsi.

e) Peningkatan Kapasitas Manajemen Keselamatan melalui Media Internet

Kegiatan ini dilaksanakan dengan tujuan meningkatkan kesadaran masyarakat dalam memberikan ide pemikiran tentang keselamatan jalan dan ditujukan kepada masyarakat.

f) Peringatan Hari Korban Kecelakaan

Kegiatan ini dilaksanakan dengan tujuan menggugah kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan dalam berkendara.

g) Sosialisasi dan Peningkatan Kapasitas SDM Bidang Awak Kapal Sungai dan Danau

Kegiatan ini ditujukan kepada pegawai dinas perhubungan daerah dan operator dengan tujuan meningkatkan kompetensi tentang keselamatan transportasi darat bidang angkutan Sungai Danau.

h) Sosialisasi dan Peningkatan Kapasitas SDM Bidang Awak Kapal Sungai dan Danau Tingkat Provinsi dan Kab/Kota di Kota Palembang

Kegiatan ini ditujukan kepada pegawai dinas perhubungan daerah dengan tujuan meningkatkan kompetensi tentang keselamatan transportasi darat bidang angkutan Sungai Danau di Provinsi dan Kab/Kota di Kota Palembang.

i) Penyusunan Program Kerja Keselamatan Transportasi Darat

Kegiatan ini menginformasikan kepada masyarakat tentang hasil-hasil program kerja yang dilakukan oleh pemerintah terkait dengan peningkatan keselamatan transportasi darat.

j) Sosialisasi Keselamatan melalui Radio

k) Penayangan di Media Televisi

l) Sosialisasi Keselamatan melalui Media Cetak

m) Pengembangan Aplikasi Promosi Keselamatan LLAJ online

Selain kegiatan diatas dalam rangka mencapai Sasaran Pertama, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melakukan kegiatan Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Keselamatan LLAJ dan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas masing-masing di 32 Propinsi di seluruh Indonesia, yaitu berupa Marka Jalan, Guardrail, Rambu Lalu Lintas Delineator, Paku Marka, Lampu Penerang Jalan Umum Tenaga Surya, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Tenaga Surya, APILL High Flux, LED High Flux, Warning Light Tenaga Surya, Rambu Pendahulu dan Penunjuk Jalan (RPPJ) Tiang F, RPPJ Portal dan Cermin Tikungan

Berikut program kegiatan pembangunan fasilitas keselamatan tahun 2011 yang dilakukan dalam rangka mencapai sasaran pertama terutama terkait keselamatan

Tabel III.5

Program Kegiatan Pembangunan Fasilitas Keselamatan Tahun 2011

No	PROGRAM/KEGIATAN	REALISASI	UNIT
1	Fasilitas dan Keselamatan LLAJ		
	a. Pengadaan dan pemasangan Marka Jalan	1.128.750	M'
	b. Pengadaan dan pemasangan Pagar (<i>Guardrail</i>)	86.335	M'
	c. Pengadaan dan pemasangan Rambu Lalu Lintas	17.351	Buah
	d. Pengadaan dan pemasangan Rambu Pendahulu Petunjuk Jalan (RPPJ)	741	Buah
	e. Pengadaan dan pemasangan <i>Traffic Light</i> Tenaga Surya	42	Unit
	f. Pengadaan dan pemasangan Alat PKB	1	Paket
	g. Pengadaan dan pemasangan Cermin Tikungan	98	Buah
	h. Pengadaan dan pemasangan Deliniator	17.241	Buah
	i. Pengadaan dan Pemasangan Paku Marka	33.934	Buah
	j. Pengadaan dan Pemasangan RPPJ Portal	24	Bh
	k. Pengadaan & Pemasangan <i>Traffic Light High Flux</i>	13	Unit
	l. Pengadaan & Pemasangan <i>Warning Light</i>	88	Unit
	m. Rehabilitasi Fasilitas Keselamatan	32	Paket
2	Implementasi ATCS	2	Paket
3	Sosialisasi Keselamatan LLAJ	32	Paket
4	Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Darat	10	Paket
5	Pengadaan Helm untuk anak	1	Paket

Sementara itu, dalam pelaksanaan tersedianya Fasilitas Prasarana Keselamatan Alur SDP, dicapai melalui kegiatan Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di 19 lokasi dan Pembangunan Rambu Sungai di 11 lokasi yaitu

1) Pembangunan SBNP

- | | | | | |
|--------------------|-------------|---------------|---------------|-----------|
| 1) Tanjung Api Api | e) Tolitoli | i) Garonggong | m) Tapa | q) Sanana |
| 2) Marapokot | f) Banggai | j) Benjina | n) Kisar | r) Bobong |
| 3) Lembata | g) Wakai | k) Dobo | o) Teluk Bara | s) Sorong |
| 4) Waikelo | h) Uebone | l) Waipirit | p) Nusa Laut | |

2) Pembangunan Rambu Sungai

- | | | | | |
|------------------|----------------|-----------|-------------|----------------|
| a) Penyebuan | c) Way Seputih | e) Barito | g) Kahayan | i) Sei Mentaya |
| b) Tulang Bawang | d) Sermo | f) Kapuas | h) Katingan | j) Papua Barat |

b. Transportasi Laut

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja selama tahun 2011 sektor transportasi laut adalah sebagai berikut :

Tabel III.6
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Laut Dalam Mencapai Sasaran Pertama

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia	kejadian kecelakaan	41	31	132.26
2	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam	kejadian kecelakaan	80	99	80.81
3	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian kecelakaan	23	48	47.92
4	Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut	Kejadian atau gangguan	6	6	100.00%
5	Jumlah pelabuhan yang mempunyai Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	20	83.33 %
6	Penurunan Waiting Time operasional di pelabuhan Laut yang diusahakan	Jam	Turun 1,3 Jam	Naik 0,32 Jam	-124.62

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Ada 3 (tiga) faktor penyebab kejadian jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia, alam dan teknis. Ditinjau dari faktor penyebab kecelakaan maka penyebab yang paling dominan adalah disebabkan alam yaitu sebesar 56 % selanjutnya disebabkan teknis 27 % dan manusia 17%. Secara total terjadi kenaikan tingkat kecelakaan transportasi laut dimana naik sebesar 17,88 % dari tahun 2011 sebesar 178 kejadian dan tahun 2010 (151 kejadian), namun demikian penyumbang terbesar masih faktor alam dimana ada 99 kejadian dengan prosentase 56%. Pada tahun 2011 Ditjen Perhubungan Laut telah berhasil menurunkan tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh manusia sebesar 11 %, dimana pada tahun 2010 kecelakaan yang disebabkan oleh manusia

sebesar 28 %. Hal ini dilakukan dengan meningkatkan pembinaan kepada para aparat Ditjen Perhubungan Laut yang terkait serta kepada para pihak yang bertanggungjawab kepada kecelakaan kapal yaitu Nahkoda Kapal, Pemilik Kapal/ Perusahaan Pelayaran, Aparat Pengawas dan Penerbit Sertifikat.

Tabel III.7
Jenis Kecelakaan Dilihat Dari Faktor Penyebabnya Tahun 2008 s.d 2011

JENIS KECELAKAAN	TAHUN				Naik/Turun (Prosentase) 2010 - 2011
	2008	2009	2010	2011	
FAKTOR PENYEBAB :					
Manusia	37(22%)	52 (42%)	43 (28%)	31 (17%)	Turun 11%
Alam	75 (55%)	41 (33%)	84 (56%)	99 (56%)	-
Teknis dan lain-lain	26 (18%)	31 (25%)	24 (16%)	48 (27%)	Naik 11 %
Jumlah	138	124	151	178	Naik 17,88 %

Berikut disampaikan data kecelakaan transportasi laut berdasarkan kejadian dan jumlah korban jiwa dari Tahun 2008 sampai dengan Tahun 2011.

Tabel III.8
Data Kecelakaan Transportasi Laut
Berdasarkan Kejadian dan Jumlah korban Tahun 2008 s.d 2011

JENIS KECELAKAAN	TAHUN				Naik/Turun (Prosentase) 2010 - 2011
	2008	2009	2010	2011	
KEJADIAN :					
Tenggelam	54 (40%)	41 (33%)	49 (33%)	58 (33%)	0
Kebakaran	22 (16%)	26 (21%)	18 (12%)	30 (17%)	Naik 41,67 %
Tubrukan	15 (11%)	16 (13%)	17 (11%)	14 (8%)	Turun 27,27 %
Kandas / Hanyut	17 (12%)	19 (15%)	35 (23%)	35 (19%)	Turun 17,39%
Lain-lain (kerusakan mesin, kapal menyenggol ramsu/dermaga, orang jatuh ke laut)	30 (21%)	22 (18%)	32 (21%)	41 (23%)	Naik 9,52 %
Jumlah	138	124	151	178	Naik 17,88 %

JENIS KECELAKAAN	TAHUN				Naik/Turun (Prosentase) 2010 - 2011
	2008	2009	2010	2011	
KORBAN JIWA :					
Meninggal	92	247	198	343	Naik 73,23%

Tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh alam belum berhasil diturunkan, namun Ditjen Perhubungan Laut telah berupaya dengan berbagai kebijakan antara lain dengan mengirimkan Maklumat Pelayaran tentang kondisi cuaca di Perairan Indonesia. Para penanggungjawab penyelenggara di pelabuhan diminta untuk segera memberikan informasi tentang cuaca buruk dan tidak memberikan izin berlayar apabila dianggap sangat buruk dan mempunyai resiko tinggi untuk berlayar.

Tabel III.9
Data Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kapal Tahun 2010 dan 2011

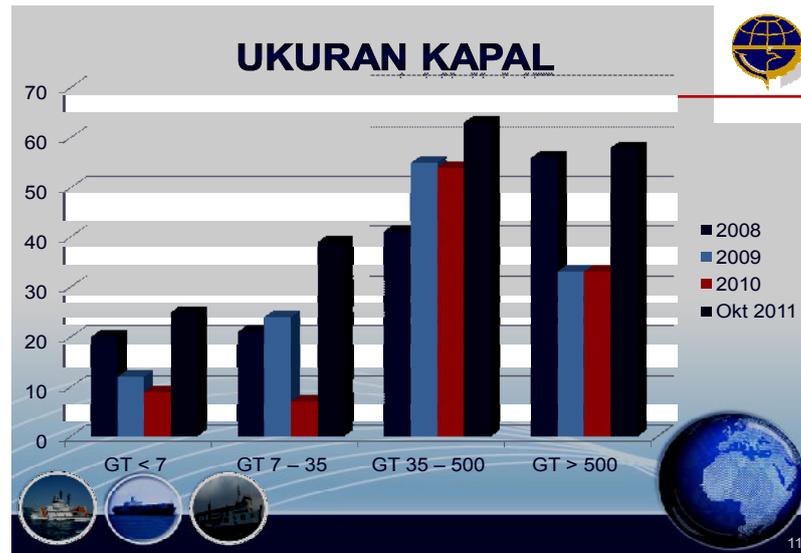
JENIS KECELAKAAN	TAHUN				Naik/Turun (Prosentase) 2010 - 2011
	2008	2009	2010	2011	
BENDERA KAPAL:					
Indonesia	128 (92%)	116 (94%)	142 (94%)	173 (94%)	0
Bendera Asing	10 (8%)	8 (6%)	9 (6%)	12 (6%)	0
Jumlah	138	124	151	185	Naik 22,52%
UKURAN KAPAL :					
GT < 7	20 (13%)	12 (10%)	6 (14%)	25 (13%)	Turun 7,14 %
GT 7 – 35	21 (14%)	24 (19%)	7 (13%)	39 (20%)	Naik 53,85 %
GT 35 – 500	41 (30%)	55 (44%)	54 (44%)	63 (32%)	Turun 27,27 %
GT > 500	56 (43%)	33 (27%)	33 (29%)	58 (35%)	Naik 20,69 %
Jumlah	138	124	151	185	Naik 22,52%
JENIS KAPAL :					

JENIS KECELAKAAN	TAHUN				Naik/Turun (Prosentase) 2010 - 2011
	2008	2009	2010	2011	
Kapal Motor	80 (58%)	78 (63%)	80 (53%)	120 (62%)	Naikl 16.98%
Kapal Tradisional/KLM	37 (27%)	18 (15%)	26(19%)	35 (21%)	Naik 10.53%
Kapal Tug Boat (TB)	13 (9%)	24 (19%)	34 (23%)	22 (13%)	Turun 43.48%
Kapal Tongkang	8 (6%)	4 (3%)	8 (5%)	8 (4%)	Turun 20.00%
Jumlah	138	124	151	185	Naik 22.52%

Berikut dibawah ini disampaikan grafik kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan Kapal dan berdasarkan ukuran kapal dari tahun 2008 s.d 2011



Grafik III.1
Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut
Berdasarkan Faktor Penyebabnya



Grafik III.2
Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut
Berdasarkan Ukuran Kapal

- 1) **Penanggung Jawab Dan Upaya Pencegahan Terjadinya Kecelakaan Kapal**
 - a) Pihak yang Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Kapal
 - (1) Nahkoda Kapal
 - (2) Pemilik Kapal/ Perusahaan Pelayaran
 - (3) Aparat Pengawas
 - (4) Penerbit Sertifikat
 - b) Upaya-upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal
 - (1) Penerapan peraturan perundang-undangan secara konsisten
 - (2) Pemeriksaan saat diberikan SPB/*Port Clear* (Fisik, Dokumen, Jumlah dan Ijasah ABK) Termasuk muatan dan Penumpang
 - (3) Patroli laut ditingkatkan (Pangkalan PLP dan Syahbandar)
 - (4) Pemantauan kapal melalui Radio Pantai. (*Ship Reporting System*)
 - c) Tindakan Preventif Kecelakaan Kapal

- (1) Pemberitahuan Mapel Kepada *Stakeholders* Terkait.
 - (2) Peningkatan Patroli Laut.
 - (3) Diadakan Latihan-Latihan Diatas Kapal.
 - (4) Penyuluhan Keselamatan Pelayaran.
- d) Tindakan Represif Kecelakaan Kapal
- (1) Tindakan/ Hukuman Bagi Siapapun Penyebab Kecelakaan Kapal.
 - (2) Penundaan Kapal Yang Overdraft/Lebih Penumpang.
 - (3) Tindakan Keras Bagi Aparat Yang Tidak Disiplin.
 - (4) Mencabut Siup Bagi Perusahaan Yang Tidak Disiplin.
- e) Upaya Yang Dilakukan Ditjen Hubla Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal
- (1) Pemenuhan Ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
 - (2) Mengirimkan Maklumat Pelayaran tentang Kondisi Cuaca di Perairan Indonesia
 - (3) Melakukan Uji Petik Kelaiklautan Kapal
 - (4) Meningkatkan Kompetensi Syahbandar dan Marine Inspector
 - (5) Pencegahan Terjadinya Kebakaran di Kapal
 - (6) Melakukan Kampanye Keselamatan Pelayaran
 - (7) Pengaktifan pemantauan dan monitoring kapal melalui radio pantai
 - (8) Peningkatan patroli laut di perairan yang rawan kecelakaan
- f) Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal
- (1) Pemeriksaan Administratif (sesuai *checklist*), pemeriksaan kelengkapan dan validitas sertifikat dan surat-surat kapal;
 - (2) Pemeriksian fisik diatas kapal (sesuai *checklist*), pemeriksaan kondisi NTR serta pemuatan dan stabilitas kapal

- g) Maklumat Pelayaran tentang Kondisi Cuaca di Perairan Indonesia
- (1) Telegram Perihal Pengamanan Hari Raya Natal dan Tahun Baru.
 - (2) Telegram Perihal Kesiapan Menghadapi Cuaca Buruk di Laut atau sejenisnya.
 - (3) Telegram Perihal Peningkatan dan Pembinaan dan Pengawasan Kelaik Lautan Kapal.
 - (4) Telegram Perihal Peningkatan Pengawasan Kelaiklautan Kapal sehubungan dengan banyaknya musibah yang terjadi.
 - (5) Telegram Perihal Antisipasi Kebakaran Kapal di Dermaga.
 - (6) Telegram Perihal Peningkatan Pengawasan Kelaik Lautan Kapal.
 - (7) Telegram Perihal Bantuan SAR Pada Setiap Kecelakaan Kapal.
 - (8) Telegram Perihal Peningkatan Pengawasan Keselamatan Pelayaran.
 - (9) Telegram Perihal Penundaan Berlayar untuk Waktu Tertentu.
- h) Hal-hal yang dilakukan dalam upaya pemenuhan Roadmap to Zero Accident
- (1) Regulasi
 - (a) Permenhub No KM 01/2010 ttg Tatacara penerbitan surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)
 - (b) Permenhub No PM 26/2011 ttg SBNP
 - (c) Permenhub No PM 26/2011 ttg Telekomunikasi Pelayaran
 - (d) Permenhub No PM 52/2011 ttg Pengerukan dan Reklamasi
 - (e) Permenhub No PM 53/2011 ttg Pemanduan
 - (f) Permenhub No PM 68/2011 ttg Alur Pelayaran di laut
 - (2) Kelembagaan
 - (a) Peningkatan Fungsi Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran

- (b) Revitalisasi Peran Syahbandar/ADPEL/UPP
- (3) Sarana dan Prasarana
 - (a) Pembangunan SBNP
 - (b) Pembangunan Kapal Navigasi
 - (c) Pembangunan Telekomunikasi Keselamatan Pelayaran
 - (d) Pembangunan dan rehabilitasi Kapal patroli
 - (e) Rehabilitasi Kapal patroli
 - (f) Pengadaan peralatan CCTV
 - (g) Pengerukan alur pelayaran
- (4) Sumberdaya Manusia
 - (a) Diklat Teknis Keselamatan 22 Bidang Keahlian
 - (b) Penataan dan pembenahan SDM di lingkungan Ditjen Hubla
- (5) Masyarakat
 - (a) Sosialisasi keselamatan transportasi
 - (b) Membuka kontak pengaduan
- (6) Penegakan Hukum
 - (a) Pembebasan tugas pejabat yg melakukan kesalahan
 - (b) Audit Teknis Terhadap Kapal Khususnya kapal Penumpang dan Ferry Roro
 - (c) Audit khusus (CAS) untuk kapal 25 thn

2) Penerbitan Sertifikat Terkait Pencegahan Kecelakaan

Salah satu upaya pencegahan kecelakaan adalah dengan penerbitan beberapa sertifikat kapal. Perkembangan pemberian sertifikat kapal pada tahun 2011 baik jenis maupun jumlah pemberian sertifikat akan diuraikan pada tabel berikut ini.

Tabel III.10
Penerbitan Sertifikat Kapal Tahun 2011

NO	JENIS SERTIFIKAT	JUMLAH	KETERANGAN
A Pengeluaran Sertifikat Kapal			
1	Keselamatan		
	a. Konstruksi	1784	Sertifikat
	b. Perlengkapan	1079	Sertifikat
	c. Radio	1180	Sertifikat
2	Keselamatan Kapal Penumpang	38	Sertifikat
3	Keselamatan Kapal Cepat (HSC)	245	Sertifikat
4	Keselamatan Kapal Ikan	67	Sertifikat
5	Pengangkutan Barang Berbahaya	432	Sertifikat
6	Kelayakan Barang Berbahaya (Fitness)	-	Sertifikat
7	Pembebasan	72	Sertifikat
B Penerbitan Sertifikat Lambung Timbul Kapal			
1	Dalam Negeri	239	Sertifikat
2	Luar Negeri	62	Sertifikat

3) Tingkat Kecukupan dan Keandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Tingkat Kecukupan dan Keandalan SBNP harus diperhatikan sesuai standard yang ditentukan dalam rangka menurunkan tingkat kejadian kecelakaan.

Tabel III.11
Tingkat Kecukupan dan Keandalan SBNP Tahun 2010 dan 2011

No	Uraian	2010	2012	Pertumbuhan
1	Tingkat Kecukupan SBNP	62,64 %	63,51 %	0,87 %
2	Tingkat Keandalan SBNP	91,43	92,85 %	1,42 %

Pembangunan transportasi laut yang telah dilaksanakan lainnya pada Tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran pertama meliputi hal-hal sebagai berikut :

1) Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Jumlah total SBNP (Menara Suar, Rambu Suar, Pelampung Suar) yang ada di Indonesia pada Tahun 2011 sebanyak 1.907 Unit. Pada tahun 2011 dilaksanakan pembangunan 28 unit SBNP dengan perincian 1 unit di alur pelayaran Tanjung Api-api (Sumsel); 1 unit di Lembata (NTT); 1 unit di Waikelo (NTT); 8 unit di Toli Toli, Banggai Wakai dan Uebone (Sulteng); 3 unit di Garonggong (Sulsel); 7 unit di Benjina, Dobo, Waipirit, Tapa, Kisar, Teluk Bara, Nusa Laut (Maluku); 2 unit di Sanana (Malut); 1 Unit di Bobong (Malut) dan 3 unit di Sorong (Papua barat).

2) Pembangunan Kapal Kenavigasian

a) BTV (Kapal Induk Perambuan)

Kapal Perambuan yang mempunyai tugas Pemasangan, pengangkutan, perawatan SBNP terutama yang berukuran besar serta gilir tugas Penjaga menara suar.

b) ATV (Kapal Bantu Perambuan)

Kapal Perambuan yang mempunyai tugas Pemasangan, pemeliharaan pengangkutan, pengamanan, SBNP serta gilir tugas Penjaga menara suar.

c) *Inspection Boat* (Kapal Pengamat Perambuan)

Kapal perambuan yang mempunyai tugas melakukan pemantauan SBNP, penjemputan dan perawatan darurat SBNP.

d) *Survey Vessel* (Kapal Survey Kenavigasian)

Kapal perambuan yang mempunyai tugas melaksanakan survei hidrografi, observasi dan oseanografi, pengamatan laut dan pengecekan, kalibrasi dan pemeliharaan SBNP.

c. Transportasi Udara

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja selama tahun 2011 sektor Transportasi Udara adalah sebagai berikut :

Tabel III.12
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Udara Dalam Mencapai Sasaran Pertama

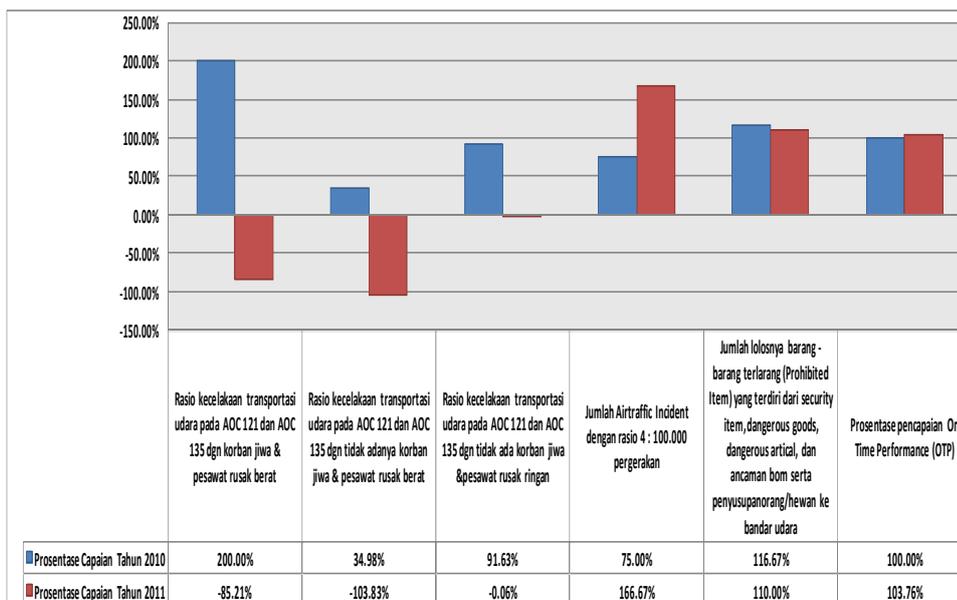
NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	8.45	24.10	-85.21%
2	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	3.39	10.30	-103.83%
3	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	kejadian/ 1 juta flight cycle	1.70	3.40	0.00%
4	Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan	Incident	57	19	166.67%
5	Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara	Kejadian atau gangguan	10	9	90.00%
6	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Udara	Prosentase	76.00	73.14	103.76%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemempnan & RB Tahun 2012

Realisasi Tahun 2011 pada masing-masing indikator sasaran dapat dibandingkan dengan realisasi tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / *trend* perkembangan pada tabel berikut :

Tabel III.13
Tren Kinerja Sektor Transportasi Udara
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Pertama Tahun 2010 dan 2011

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	Kejadian / 1 juta flight cycle	10.14	0	200%	8.45	24.1	-85.21%
Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	Kejadian / 1 juta flight cycle	4.06	6.7	34.98%	3.39	10.3	-103.83%
Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	Kejadian / 1 juta flight cycle	2.030	2.200	91.63%	1.700	3.401	-0.06%
Jumlah Airtraffic Incident dengan rasio 4 : 100.000 pergerakan	Insident	52	65	75.00%	57	19	166.67%
Jumlah lolosnya barang - barang terlarang (Prohibited Item) yang terdiri dari security item, dangerous goods, dangerous artical, dan ancaman bom serta penyusupan orang/hewan ke bandar udara	Kejadian/gangguan	12	10	116.67%	10	9	110.00%
Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP)	Prosentase	69.93	69.93	100.00%	76.00	73.14	103.76%



Grafik III.3
Prosentase Capaian Akuntabilitas Kinerja Sasaran Pertama
Pada Transportasi Udara Tahun 2010 dan 2011

Sesuai dengan *road map to zero accident* yang dicanangkan oleh Menteri Perhubungan pada pertengahan Tahun 2008 dan rekomendasi dari Tim Evaluasi Keamanan dan Keselamatan Transportasi, Dalam hal tingkat kejadian kecelakaan transportasi udara dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat, nilai realisasinya pada tahun 2011 sebesar 24,1 kejadian / 1 juta flight cycle sedangkan target sebesar 8,45 kejadian / 1 juta flight cycle atau - 85,21 % dari target yang ditetapkan. Jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2010 sebesar 0 kejadian / 1 juta flight cycle, maka kinerja tahun 2011 menjadi lebih buruk.
- 2) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak berat, nilai realisasinya pada tahun 2011 sebesar 10,3 kejadian / 1 juta flight cycle sedangkan target yang ditetapkan sebesar 3,39 kejadian / 1 juta flight cycle atau -103,83% dari target yang ditetapkan. Jika dibandingkan

dengan realisasi tahun 2010 sebesar 6,7 kejadian / 1 juta flight cycle, maka kinerja tahun 2011 menjadi lebih buruk.

- 3) Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan, nilai realisasinya pada tahun 2011 sebesar 3,4 kejadian / 1 juta flight cycle sedangkan target yang ditetapkan sebesar 1,7 kejadian / 1 juta flight cycle atau -100 % dari target yang ditetapkan. Jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2010 sebesar 2,2 kejadian / 1 juta flight cycle, maka kinerja tahun 2011 menjadi lebih buruk
- 4) Dari ketiga indikator kinerja diatas, dapat disimpulkan bahwa rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 pada tahun 2011 mengalami peningkatan bila dibandingkan Tahun 2010. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara didalam setiap kejadian kecelakaan pesawat udara selalu melakukan investigasi 'Pencegahan Kecelakaan Pesawat Udara' sebagai bahan evaluasi, serta melakukan peningkatan pengawasan dan pembinaan terhadap operator penerbangan sehingga tingkat kecelakaan yang sama dapat diminimalisir dikemudian hari.
- 5) Ada tiga faktor penyebab kecelakaan pesawat udara antara lain ; faktor manusia (human factor), faktor teknis (technical error), dan faktor alam (environment factor). Dari data hasil analisa penyebab kecelakaan tahun 2010 dan 2011, dapat dilihat bahwa kontribusi terbesar penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara di rentang waktu itu adalah faktor manusia (human factor). Mengacu dari fakta diatas, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu meningkatkan intensitas training personil awak pesawat udara dan personil penerbangan secara intensif.
- 6) Dalam Anex 11 doc 4444 dan Skep Dirjen 284 tahun 1999 tentang Standar Kinerja Operasional Bandar udara yang terkait dengan tingkat pelayanan (level of services) dalam pasal 2 menyebutkan bahwa jumlah airtraffic incident, perbandingan data antara jumlah kejadian dengan pergerakan pesawat di ruang udara Indonesia yaitu 4 :

100.000. Tahun 2011, jumlah pergerakan pesawat udara sebesar 1.415.978 dengan jumlah airtraffic incident sebesar 19 incident atau mengalami penurunan sebesar 33.92% dari target sebesar 57 incident. Jika realisasi tersebut dibandingkan dengan realisasi Tahun 2010 sebesar 65 incident, maka persentase kinerja menjadi meningkat sebesar 138,30%.

- 7) Jumlah lolosnya barang – barang terlarang (Prohibited item) yang terdiri dari dangerous goods, dangerous artical, dan ancaman bom serta penyusupan orang/hewan ke bandar udara ditargetkan 10 kejadian/gangguan, namun setelah pengawasan dan pengamanan ditingkatkan, jumlah barang - barang terlarang yang lolos sejumlah 9 kejadian/gangguan dengan persentase capaian sebesar 110%. Jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2010 sejumlah 10 kejadian/gangguan, maka capaian kinerja menjadi lebih baik.
- 8) On Time Performance (OTP) merupakan [erbandingan antara jumlah penerbangan yang tepat waktu yang dilakukan untuk menunjang kegiatan penerbangan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Pada umumnya, *On Time Performance* disebabkan oleh alasan cuaca, operasional, teknik, bandar udara (airport), Niaga dan lain - lain. Pada tahun 2011 ditargetkan on time performance adalah 76% dan realisasi sebesar 73,14% atau 103,76%. Jika dibandingkan dengan tahun 2010 dengan nilai OTP sebesar 69,93%, maka capaian kinerja menjadi lebih buruk.

Untuk keseluruhan, rata-rata capaian sasaran meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan jasa transportasi udara yang berkualitas, selamat, aman dan nyaman pada tahun 2011 mencapai 31,90% dibandingkan tahun 2010 sebesar 103,04% sehingga capaian sasaran menjadi lebih buruk.

Hambatan dan kendala yang dihadapi dalam mencapai sasaran tersebut antara lain :

- 1) Operator penerbangan belum sepenuhnya berkomitmen menjalankan tanggungjawab sebagai pemegang sertifikat operator pesawat udara (AOC Holder)
- 2) Fungsi internal audit operator penerbangan yang seharusnya dilakukan secara terprogram oleh Department Safety dan Quality belum dilaksanakan sepenuhnya

Saran dan Tindak lanjut sebagai langkah pencegahan diantaranya :

- 1) Indikator Kinerja yang terkait dengan rasio kecelakaan transportasi udara :
 - a) Operator penerbangan
 - (1) Komitmen terhadap safety perlu dilakukan tidak hanya secara tertulis tetapi dengan implementasi dan secara serius melakukan evaluasi dari kejadian-kejadian (leason learning) dan secara berkelanjutan memperbaiki penyimpangan yang terjadi (Continuos Improvement)
 - (2) Memberdayakan fungsi-fungsi dalam organisasi terhadap Key Personil didalamnya sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang sudah digariskan dalam prosedur yang telah disahkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
 - (3) Safety Management System (SMS) yang direkomendasikan oleh ICAO sebagai Enhance Global Civil Aviation Safety yang menjadikan sistem dinamik organisasi dalam proses management safety agar diimplementasikan oleh operator penerbangan (AOC 121 dan AOC 135)
 - b) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
 - a) Ditjen Perhubungan Udara akan terus melakukan Law Enforcement dengan melakukan pembekuan sementara terhadap sertifikat (Personil Penerbang, Teknik, Sertifikat

Operator Pesawat Udara), pembekuan rute dan tidak mengizinkan pesawat untuk diterbangkan (Grounded) apabila ditemukan tidak memenuhi peraturan yang berlaku

b) Melakukan revisi terhadap KM/CASR

2) Indikator kinerja yang terkait jumlah *airtraffic insident* :

- a) Membuat sistem dan pelaporan ATS Incident
- b) Melakukan audit ATS pada penyelenggara layanan ATS
- c) Memberikan pelatihan bagi personil ATS
- d) Restrukturisasi ruang udara
- e) Perubahan rute konvensional menjadi rute berbasis PBN
- f) Melakukan koordinasi baik nasional, regional maupun internasional

Pembangunan Transportasi Udara lainnya yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran pertama berupa pembangunan sarana dan prasarana penunjang keselamatan penerbangan meliputi fasilitas landasan, fasilitas bangunan, fasilitas terminal pada pengembangan lanjutan bandara - bandara dari tahun anggaran sebelumnya yaitu pengembangan dan pembangunan Bandara Dobo (Maluku), Saumlaki Baru (Maluku), Seram Bagian Timur (Maluku), Namniwel (Maluku), Sam Ratulangi (Manado), bandara pengganti Dumatubun (Langgur, Maluku) Waghete Baru (Papua). Pengembangan Rehabilitasi/ peningkatan fasilitas bandara udara yang melayani rute penerbangan perintis, serta penyediaan pelayanan angkutan udara perintis dengan jumlah rute sebanyak 118 rute pada tahun 2010 yang tersebar pada 14 propinsi; dan peningkatan keandalan operasional keselamatan penerbangan berupa peralatan telekomunikasi penerbangan, peralatan navigasi penerbangan, pengamatan/*surveillance* dan kelistrikan terutama di bandara-bandara kecil.

1) Fasilitas Keamanan Penerbangan

Pada tahun 2011, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melaksanakan pengadaan 459 unit peralatan Fasilitas Keamanan Penerbangan dan rehabilitasi 16 unit peralatan Fasilitas Keamanan Penerbangan, antara lain pemasangan pagar kawat berduri, *X-ray Baggage Dual View*, *Walkthrough metal detector*, pengadaan kendaraan PKP-PK dan lain lain.

2) Fasilitas Navigasi Penerbangan

Pada bidang pelayanan Navigasi Penerbangan, telah dilaksanakan pengadaan 174 unit peralatan navigasi penerbangan dan rehabilitasi 10 unit peralatan navigasi penerbangan, antara lain pemasangan NDB-LR (*Flight Commisioning*), pemasangan DVOR, ILS, VCSS. IAIS dan lain lain.

3) Peningkatan Keandalan Peralatan Komunikasi Penerbangan

- a) Rekondisi AMSC (*Aeronautical Message Switching Centre*) di MATSC (*Makassar Air Traffic Service Center*);
- b) Upgrade VCSS di MATSC (*Makassar Air Traffic Service Center*);
- c) Pemasangan ATN (*Aeronautical Telecommunication Network*) Router tahap IV;

4) Peningkatan Peralatan Informasi Aeronautika

- a) Pengadaan Back Up Sistem untuk pelayanan *NOTAM office* yang ditempatkan di MATSC (*Makassar Air Traffic Service Center*);
- b) *Up Grade system Atalis* untuk pelayanan NOTAM (*Notice To Airmen*) di Biak, Ambon, Manado dan Banjarmasin;

5) Peningkatan Pelayanan Navigasi Penerbangan

- a) Peningkatan pelayanan Lalu lintas Udara dari ADC ke APP untuk Bandara Iskandar Pangkalan Bun, dan Bandara Domine Eduard Osok Sorong;

- b) Peningkatan pelayanan Lalu lintas Udara dari AFIS ke Aerodrome Control untuk Bandara Frans Seda Maumere Tahun 2011;
- c) Rencana Peningkatan pelayanan Lalu lintas Udara dari Aerodrome Control ke APP untuk Radin Inten II Lampung;
- d) Rencana Peningkatan pelayanan Lalu lintas Udara dari AFIS ke Aerodrome Control untuk Bandara Blimbing Sari;
- e) Kesepakatan bersama antara Badan Geologi Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral dengan BMKG dengan Ditjen PerhubunganUdara
No.2365/05/BGL/2010,No.HK.303/C.17/Dep.I/BMKG.2010,
No.AU/8222/KUM.399/XI/2010 tentang Pelayanan Informasi Awan Abu Vulkanik (*volcanic ash cloud*) untuk kegiatan penerbangan;
- f) Pembahasan *letter of coordination agreement* antara Jakarta communication center dengan Ujung Pandang communication center.

6) Peningkatan Status Pelayanan ATS

Pada tahun 2011 telah dilakukan kegiatan peningkatan status pelayanan ATS di 3 bandara yaitu Iskandar – Pangkalan Bun, Frans Seda – Maumere dan D.E. Osok – Sorong, dan 2 bandara yang masih dalam progress yaitu Blimbing sari – Banyuwangi, dan Radin Inten II – Lampung.

7) Peningkatan Peralatan Telekomunikasi dan Navigasi Penerbangan

8) Peningkatan Fasilitas Telekomunikasi dan Navigasi Penerbangan

Pada tahun 2011, telah dilakukan kegiatan peningkatan Fasilitas Telekomunikasi dan Navigasi Penerbangan berupa Tower Set di 2 lokasi yaitu Budiarto, Samarinda; ATN Router di 2 lokasi yaitu Makasar, DJU; dan HF-SSB di 1 lokasi yaitu Riau.

d. Transportasi Perkeretaapian

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja selama tahun 2011 sektor Transportasi Perkeretaapian adalah sebagai berikut :

Tabel III.14

**Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Perkeretaapian Dalam Rangka Mencapai Sasaran Pertama**

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	Kejadian	61	24 (Penurunan 10 % dari tahun 2010) (68 Kejadian)	160.66%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Pembangunan Transportasi Perkeretaapian yang telah dilaksanakan pada Tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran pertama antara lain berupa Penerbitan Sertifikat dalam rangka keselamatan dengan telah diterbitkan 571 sertifikat kelaikan sarana, 16 sertifikat kelaikan prasarana dan 9.992 sertifikat kecakapan SDM Perkeretaapian.

Salah satu program kegiatan yang dijalankan oleh Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan adalah pembangunan dan pengelolaan bidang keselamatan dan teknik. Pada indikator kinerja jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta api, target capaian kinerja terpenuhi (tidak ada alokasi dana APBN) dengan realisasi sebesar 160,66%.

Adapun pencapaian kinerja pada masing-masing indikator kinerja pertahunnya dari tahun 2008 sampai dengan 2011 dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel III.15

**Perbandingan Kinerja Tahun 2008 – 2011 Sasaran Meningkatnya
Keandalan Dan Keselamatan Pengoperasian Perkeretaapian**

Indikator Kinerja	Satuan	2008	2009	2010	2011
Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	Kejadian	147	90	68	24

Secara rinci pencapaian kinerja sebagaimana dimaksud pada tabe 3.15 tersebut merupakan hasil dari pelaksanaan beberapa kegiatan yaitu:

- 1) Jumlah kejadian kecelakaan KA khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta adalah sebagai berikut:
 - (a) Tabrakan KA dengan KA : 1 Kejadian;
 - (b) Anjlok : 23 Kejadian
- 2) Jumlah sertifikasi kelaikan sarana di bidang perkeretaapian yang diterbitkan sebanyak 970 sertifikasi dapat dilihat pada tabel 3.16 yaitu:

Tabel III.16
Sertifikasi Kelaikan Sarana di Bidang Perkeretaapian

NO	JENIS SARANA	JUMLAH
1	Lokomotif	111 sertifikat
2	Kereta	262 sertifikat
3	Gerbong	398 sertifikat
4	Peralatan khusus	8 sertifikat
5	KRD	27 sertifikat
6	KRL	164 sertifikat

- 3) Jumlah sertifikasi kelaikan prasarana di bidang perkeretaapian belum dapat diterbitkan pada tahun 2011, posisi pada tahun 2012 masih dalam proses pengujian yang dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a) Pengujian jalan rel di 4 lokasi
 - b) Pengujian fasilitas operasi di 4 lokasi.
- 4) Jumlah sertifikasi kecakapan SDM di bidang perkeretaapian yang diterbitkan sebanyak 282 sertifikasi yang dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - a) Pelatihan teknis auditor perkeretaapian sebanyak 41 sertifikat;
 - b) Pelatihan teknis inspektur perkeretaapian sebanyak 48 sertifikat;
 - c) Pelatihan peningkatan kompetensi tenaga penguji sarana perkeretaapian sebanyak 32 sertifikat;
 - d) Pelatihan peningkatan kompetensi tenaga penguji prasarana perkeretaapian sebanyak 62 sertifikat;

- e) Pelatihan teknis penguji dan auditor perkeretaapian (Railway Inspector) sebanyak 22 sertifikat;
- f) Pelatihan teknis SDM CPNS Ditjen Perkeretaapian sebanyak 77 sertifikat.

2. Sasaran 2 adalah Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah

Dalam rangka mencapai Sasaran Kedua ini ada 12 Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan rincian Ditjen Perhubungan Darat 6 (enam) IKU, Ditjen Perhubungan Laut 3 (tiga) IKU dan Ditjen Perhubungan Udara 3 (tiga) IKU.

a. Transportasi Darat

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Darat selama Tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran kedua adalah sebagai berikut:

Tabel III.17

Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah rute perintisan Angkutan jalan	Rute	157	157	100.00%
2	Jumlah Lintas keperintisan transportasi jalan, sungai, danau dan penyeberangan (ASDP)	Lintas	126	117	92.86%
3	Jumlah rit angkutan jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah rit/tahun	309,256	309,256	100.00%
4	Jumlah trip angkutan sungai, danau dan penyeberangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah trip/tahun	22,769	26,519	116.47%
5	Jumlah rute perintis Angkutan Jalan Transportasi Darat yang menjadi rute komersial	Rute Perintis	8	8	100.00%
6	Jumlah rute perintis Transportasi Darat (ASDP) yang menjadi rute komersial	Lintas Perintis	2	2	100.00%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kempan & RB Tahun 2012

Ditjen Perhubungan Darat dalam melaksanakan sasaran kedua ini dilakukan melalui kegiatan Subsidi Keperintisan Angkutan Jalan di 25 Propinsi dan kegiatan Keperintisan Angkutan Penyeberangan di 117 lintas. Jumlah rit perintis (DAMRI) pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani di Tahun 2011 adalah 309.256 rit / Tahun.

Tabel III.18
Tingkat Capaian Akuntabilitas Kinerja Transportasi Darat
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011

No	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
			Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
1	Jumlah rit angkutan jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Rit/tahun	123,313	128,922	104,55	309,256	309,256	100
2	Jumlah trip angkutan sungai, danau dan penyeberangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Trip/tahun	18,730	22,712	121.26	22,769	26,519	116.47
3	Jumlah rute perintis Angkutan Jalan yang menjadi rute komersial	Rute Perintis	5	5	100	8	8	100
4	Jumlah rute perintis penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial	Lintas Perintis	1	1	100	2	2	100

Terdapat 8 (delapan) trayek/rute angkutan jalan yang mengalami perubahan dari perintis menjadi komersil, yaitu di Propinsi Aceh, Banten, NTB, NTT dan Sulawesi Tengah sedangkan untuk rute perintis penyeberangan terdapat 2 (dua) Lintas Penyeberangan yang mengalami perubahan dari perintis menjadi komersil yaitu Tayan-Teraju dan Kuala Tebas-Teluk Kalong.

Pembangunan Transportasi Darat yang telah dilaksanakan pada Tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran Kedua antara lain berupa

Pengadaan Jumlah Bus perintis ditahun 2011 sebanyak 48 unit dan subsidi operasi bus perintis di 22 Provinsi.

Sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK. 3757/AJ.204/DRJD/2010 Tanggal 26 Nopember 2010 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2011, maka telah dilaksanakan keperintisan bidang Angkutan Jalan pada 157 trayek di 25 Propinsi.

Dari hasil pelaksanaan terhadap 157 trayek tersebut, ternyata terdapat 1 (satu) trayek yang tidak terealisasi yaitu di Sumatera Barat dikarenakan gagal lelang, namun di tahun yang sama di Sulawesi Tenggara bertambah 1 trayek karena adanya usulan baru (dari 6 trayek menjadi 7 trayek), sehingga jumlah hasil pelaksanaan keperintisan Angkutan Jalan tetap terlaksana sebanyak 157 trayek.

Dalam pelaksanaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan, maka sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No. SK.4174/AP.204/DRDJ/2010 dengan SK perubahan No. SK.3027/AP.204/DRJD/2011 tanggal 25 juli 2011 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis T.A. 2011, maka telah dilaksanakan Keperintisan Angkutan Penyeberangan sebanyak 115 lintas. Namun realisasi dari pelaksanaan tersebut meningkat sebanyak 2 lintas, sehingga total lintas yang terlayani adalah sebesar 117 lintas.

b. Transportasi Laut

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Darat selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran kedua adalah sebagai berikut:

Tabel III.19
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Laut Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah rute perintis Transportasi Laut	Rute	61	61	100.00%
2	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi Laut	Kota/kab	262	258	98.47%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kempan & RB Tahun 2012

Jumlah wilayah terpencil, terluar, daerah perbatasan dan daerah belum berkembang yang dilayani oleh kapal perintis diharapkan meningkat pada masa yang akan datang, sehingga dapat membuka aksesibilitas daerah terisolir dan dapat meningkatkan potensi ekonomi daerah perbatasan. Sedangkan daerah terluar dan perbatasan yang merupakan beranda depan wilayah Indonesia terhadap negara yang berbatasan akan dapat mempertahankan dan meningkatkan keutuhan bangsa, ketahanan nasional serta meningkatkan potensi ekonomi pada wilayah tersebut

Capaian Implementasi Azas Cabotage, Posisi Oktober 2011 total armada sebanyak 10.784 unit kapal (14,52 juta GT), bila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 yang total armadanya sebanyak 6.041 unit kapal (5,67 juta GT) maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 4.743 unit kapal (78,5 %) atau sebesar 8,85 juta GT (156 %).

c. Transportasi Udara

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Udara selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran kedua adalah sebagai berikut:

Tabel III.20
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Udara Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua

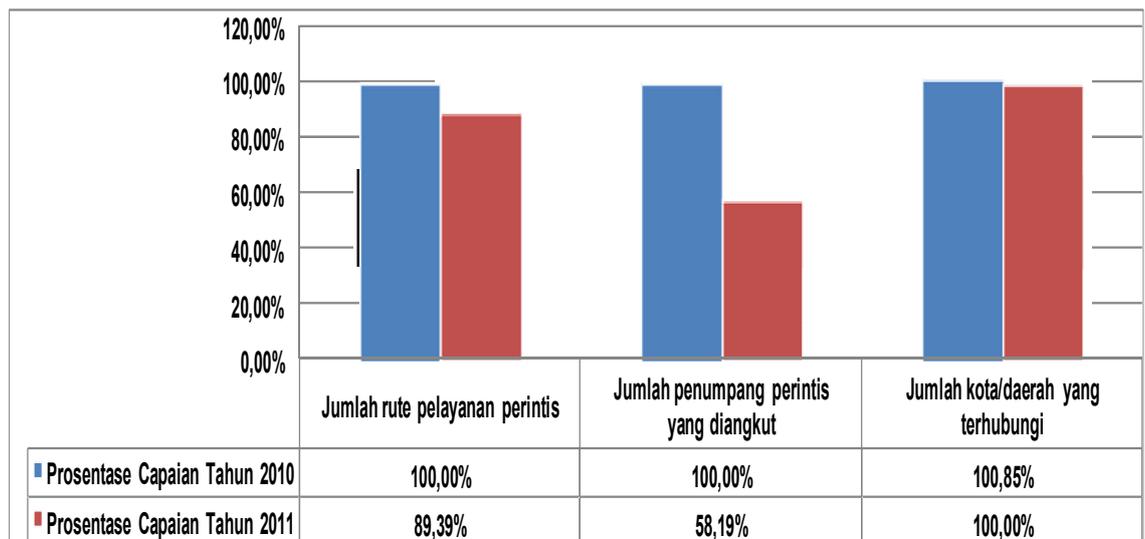
NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis	Rute	132	130	98.48%
2	Jumlah Frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Frekuensi	20,887	16,465	78.83%
3	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara	Kota/kab	231	230	99.57%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Realisasi Tahun 2011 pada masing-masing indikator sasaran dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / trend perkembangan pada tabel berikut:

Tabel III.21
Tren Capaian Kinerja Akuntabilitas Transportasi Darat
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011

Indikator Sasaran	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
Jumlah rute pelayanan perintis	Rute	118	118	100 %	132	131	89.39%
Jumlah penumpang perintis yang diangkut	Pnp	151,482	151,482	100 %	260,301	143,931	58.19%
Jumlah kota/daerah yang terhubung	Kota/Kab	117	118	100.85%	123	123	100.00%



Grafik III.4
Tren Capaian Kinerja Akuntabilitas Transportasi Darat
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011

Pada tahun 2011, Sasaran ini dicapai melalui kegiatan Pelayanan Angkutan Udara Perintis dengan tujuan untuk membuka aksesibilitas daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan, terutama pada daerah-daerah yang tidak memiliki moda transportasi yang lain dengan jumlah rute pelayanan perintis ditargetkan sebanyak 132 rute

angkutan udara perintis dan dapat direalisasikan sebanyak 131 rute atau sebesar 90,08% dikarenakan 1 (satu) rute yaitu rute Labuha - Xanana tidak dapat direalisasikan karena adanya sengketa lahan sehingga bandara ditutup oleh warga.



Gambar III.1
Jumlah rute angkutan udara perintis dilihat dari daerahnya

Dengan terbukanya aksesibilitas daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan, terutama pada daerah-daerah yang tidak memiliki moda transportasi yang lain maka peningkatan permintaan terhadap jasa angkutan udara meningkat, sehingga jumlah penumpang perintis yang diangkut ditargetkan 260,301 orang namun realisasinya mencapai 143.941 oarang atau 55.29 % hal ini disebabkan karena tidak ada penerbangan terkait dengan kecelakaan pesawat NBA dan PT. SMAC.

Dengan meningkatkan permintaan terhadap jasa angkutan udara, maka jumlah kota/ daerah yang terhubung ditetapkan sebanyak 123 kota/kabupaten dengan prosentase capaian 100,00 %. Jika dibandingkan dengan capaian tahun 2010 sama dengan dengan tahun 2011.

3. **Sasaran 3** adalah **Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi**

Dalam rangka mencapai Sasaran Ketiga ini ada 17 Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan rincian Ditjen Perhubungan Darat 4 (empat) IKU, Ditjen Perhubungan Laut 6 (enam) IKU, Ditjen Perhubungan Udara 5 (lima) IKU dan Ditjen Perkeretaapian 2 (dua) IKU.

a. Transportasi Darat

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Darat selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga adalah sebagai berikut:

Tabel III.22
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi	kota	14	14	100.00%
2	Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama	Penumpang	40,623,453	42,309,919	104.15%
3	Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	5,605,469	5,605,469	100.00%
4	Jumlah Kendaraan Roda 4(empat)/Lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	6,550,439	6,550,439	87.47%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Dilihat dari trend dari tahun sebelumnya kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) mengalami kenaikan sebanyak 100 % dimana ditahun 2011 ada 14 kota yang telah menerapkan Bus Rapid Transit (BRT) dan 7 (tujuh) kota di tahun 2010.

Tabel III.23
Jumlah Kota Yang Menerapkan Jenis Angkutan Umum Massal
Bus Rapid Transit (BRT) Tahun 2010 - 2011

INDIKATOR KINERJA	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
Jumlah Kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi	Kota	7	7	100	14	14	100

Untuk kota yang telah menerapkan BRT sebagai angkutan umum massal sampai dengan Tahun 2011 adalah Tangerang, Semarang, Gorontalo, Bogor, Batam, Pekanbaru, Palembang, Jogjakarta, Manado, Ambon, Solo, Bandung dan Sarbagita (melalui Bantuan Ditjen Perhubungan Darat) serta Jakarta (Dana Mandiri).

Tabel III.24.
Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut
oleh transportasi ASDP Tahun 2010 - 2011

INDIKATOR KINERJA	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	4,973,174	4,973,174	100	5,605,469	5,605,469	100

Dilihat dari trend dari tahun sebelumnya, di tahun 2011 jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut oleh transportasi ASDP mengalami kenaikan sebanyak 632.295 unit atau 12,7 %, sedangkan untuk Jumlah kendaraan roda 4 (empat) yang diangkut oleh transportasi ASDP mengalami penurunan sebanyak 23,28% atau turun 1.987.691 unit.

Tabel III.25
Jumlah Kendaraan Roda 4 (Empat) Yang Diangkut
Oleh Transportasi ASDP Tahun 2010 – 2011

INDIKATOR KINERJA	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
Jumlah Kendaraan Roda 4 (empat)/lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	8,538,190	8,538,190	100	6,550,439	6,550,439	100

Tabel III.26
Jumlah Converter kit yang digunakan
pada Angkutan Umum Tahun 2010 – 2011

INDIKATOR KINERJA	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Rencana	Realisasi	%	Rencana	Realisasi	%
Jumlah Coverter kit yang digunakan pada angkutan umum	Unit	445	445	100	450	400	88,89

Tabel 3.27, pencapaian realisasi pada IKU di Tahun 2011 mengalami penurunan dibandingkan Tahun 2010. Alokasi untuk Pemkot Depok sebesar 76 Unit dan Pemprov DKI sebesar 324 Unit. Namun dalam pelaksanaannya tidak seluruhnya terealisasi, hal ini disebabkan adanya hambatan antara lain sebagai berikut:

- 1) Usulan calon penerima oleh daerah;
- 2) Kurangnya koordinasi antara pemilik kendaraan dengan sopir dalam hal kesediaan pemasangan;
- 3) Ketidakcocokan waktu antara pihak pemasang dengan sopir;
- 4) Sopir mengkhawatirkan faktor keselamatan menggunakan tabung gas.

Pembangunan Transportasi Darat yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran Ketiga antara lain berupa Pembangunan Terminal di 17 Lokasi, Rehabilitasi Terminal di 10 lokasi, rehabilitasi jembatan timbang di 4 (empat) lokasi, pembangunan jembatan timbang di 5 (lima) lokasi.

Dalam kegiatan Pembangunan Terminal Angkutan Penumpang, dari rencana pembangunan 17 lokasi hanya dapat terealisasi 14 lokasi. Hal ini disebabkan dalam pembangunan di Terminal Mambooro terjadi review desain. Sementara itu, untuk pembangunan di Entrop tidak dapat terlaksana dikarenakan adanya permasalahan lahan suku adat setempat. Dan untuk pembangunan di Palopo, dikarenakan kegiatan tersebut bertanda bintang, selain itu keterlambatan Pemerintah Daerah dalam pencairan tanda bintang, sehingga kegiatan tidak dapat terealisasi.

Dalam kegiatan Pembangunan Jembatan Timbang, dari rencana pembangunan 6 lokasi hanya dapat terealisasi 4 lokasi. Hal ini disebabkan dalam pembangunan di Lintas Timur terjadi review pekerjaan dan review desain. Sementara itu, untuk pembangunan di Sulawesi Selatan tidak dapat terlaksana dikarenakan adanya permasalahan lahan.

Untuk kegiatan Rehabilitasi Terminal Angkutan Penumpang, dari rencana 10 lokasi hanya terealisasi 8 lokasi. 2 lokasi tidak dapat terlaksana yaitu pada Pakupatan disebabkan oleh data dukung sampai jangka waktu penghematan yang belum siap dan Merak dikarenakan adanya dan review desain.

Untuk kegiatan Rehabilitasi Jembatan Timbang, dari rencana 4 (empat) lokasi hanya terealisasi menjadi 3 (tiga) lokasi. 1 (satu) lokasi tidak dapat terlaksana yaitu pada Gerem Merak dikarenakan adanya permasalahan lahan, dan sampai saat ini masih menunggu status lahan dari Pemerintah Daerah setempat.

Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Tahap I, dari rencana pembangunan 17 lokasi hanya terealisasi 15 lokasi (tidak terlaksana di 2 lokasi yaitu Pulau Laut Timur dan Hunimoa). Hal ini disebabkan dalam pembangunan di Hunimoa, BPN Maluku Tengah menerbitkan sertifikat baru atas nama orang yang kalah dalam putusan PK Mahkamah Agung. Sementara itu, tidak terealisasinya pembangunan di Pulau Laut Timur terjadi karena ada review titik lokasi sehingga perlu dikaji ulang dan baru akan dilaksanakan di 2012.

b. Transportasi Laut

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Laut selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga adalah sebagai berikut:

Tabel III.27
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Laut Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut	Penumpang	5,657,505	5,657,505	100.00%
2	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri	Prosentase	98.82%	98.82%	100.00%
3	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri	Prosentase	9.50%	9.50%	100.00%
4	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Nasional	Ton	316,489,377	316,489,377	100.00%
5	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Asing	Ton	3,779,169	3,779,169	100.00%
6	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri	Prosentase	98.82%	98.82%	100.00%
7	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri	Prosentase	9.50%	9.50%	100.00%
8	Prosentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional	Prosentase	3,65 %	3,65 %	100.00%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Pencapaian pangsa muatan kapal nasional untuk angkutan laut dalam negeri sebesar 98,82% dan luar negeri sebesar 9,50% sehingga pencapaian indikator kinerja Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri dan Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri adalah sebesar 100 %. Untuk lebih jelasnya berikut ini akan disampaikan tabel Perkembangan Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri Dan Luar Negeri tahun 2008 s.d 2011.

Tabel III.28
Perkembangan Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri (Nasional & Asing)
Tahun 2008 – 2011

Tahun	Nasional	Share (%)	Asing	Share (%)	Jumlah Muatan (Ton)
2008	192.763.874	79,40	50.126.180	20,6	242.890.054
Perkembangan	44.023.245	29,60	-29.088.178	-36,72	14.935.067
2009	258.359.686	90,2	28.007.688	9,8	286.367.374
Perkembangan	65.595.812	34,03	-22.118.492	-44,13	43.477.320
2010	303.119.578	98,1	5.870.818	1,9	308.990.396
Perkembangan	44.759.892	17,32	-22.136.870	-79,04	22.623.022
2011	316.489.377	98,82	3.779.169	1,18	320.268.546
Perkembangan	13.369.799	4,41	-2.091.649	-35,63	11.278.150

Tabel di atas menunjukkan perkembangan jumlah dan share muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional dan asing pada tahun 2008 s/d 2011. Pada tahun 2011 perkembangan muatan angkutan laut dalam negeri sebesar 11.278.150 ton atau 3,65 % dibanding tahun 2010, dimana target pada tahun 2011 adalah 3,65 sehingga pencapaian indikator kinerja 2.2 sebesar 100 %. Adapun Total muatan angkutan laut dalam negeri sebesar 320.268.546 ton dimana yang diangkut kapal nasional sebesar 316.489.377 atau 98,82 % dari total muatan sedangkan yang diangkut oleh kapal asing sebesar 3.779.169 atau 1,18 %. Diharapkan pada masa yang akan datang muatan angkutan laut dalam negeri yang diangkut oleh kapal nasional dapat meningkat sebesar 98,85 % sebagai perwujudan dari Azas Cabotage.

Tabel III.29
Perkembangan Muatan Angkutan Laut Luar Negeri
Tahun 2008 – 2011

Tahun	Nasional	Share (%)	Asing	Share (%)	Jumlah Muatan (Ton)
2008	38.196.693	7,12	498.273.709	92,88	536.470.402
Perkembangan	6.814.823	21,72	-2.240.516	-0,45	4.574.307
2009	49.293.953	8,95	501.661.150	91,05	550.955.103
Perkembangan	11.097.260	29,05	3.387.441	0,68	14.484.701
2010	51.162.187	9,02	516.046.091	90,98	567.208.278

Tahun	Nasional	Share (%)	Asing	Share (%)	Jumlah Muatan (Ton)
Perkembangan	1.868.234	3,79	14.384.941	2,87	16.253.175
2011	55.183.410	9,50	525.694.587	90,50	580.877.997
Perkembangan	4.021.232	7,86	9.648.496	1,87	13.669.719

Tabel di atas menunjukkan perkembangan jumlah dan share muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional dan asing pada tahun 2008 s/d 2011. Pada tahun 2011 perkembangan muatan angkutan laut luar negeri sebesar 13.669.719 ton atau 2,41 % dibanding tahun 2010. Adapun Total muatan angkutan laut dalam negeri sebesar 580.877.997 ton dimana yang diangkut kapal nasional sebesar 55.183.410 atau 9,50 % dari total muatan sedangkan yang diangkut oleh kapal asing sebesar 525.694.587 atau 90,50 %. Diharapkan pada masa yang akan datang muatan angkutan laut luar negeri yang diangkut oleh kapal nasional dapat meningkat sebesar 10 %.

Pembangunan Transportasi Laut lainnya yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 antara lain berupa:

1) Pembangunan Fasilitas Pelabuhan

Pada Tahun 2011 jumlah total Pelabuhan diseluruh Indonesia sebanyak 2.282 pelabuhan, dengan perincian sebagai berikut :

- a) Pelabuhan diusahakan sebanyak 111 pelabuhan
- b) Pelabuhan tidak diusahakan sebanyak 921 pelabuhan, bertambah 38 pelabuhan baru dibandingkan tahun 2010 sebanyak 883 pelabuhan.
- c) Pelabuhan khusus sebanyak 502 pelabuhan, bertambah 14 pelabuhan baru dibandingkan tahun 2010 sebanyak 488 pelabuhan
- d) Pelabuhan TUKS (Terminal Untuk Kepentingan Sendiri) sebanyak 748 pelabuhan, bertambah 18 pelabuhan baru dibandingkan tahun 2010 sebanyak 730 pelabuhan.

Untuk anggaran tahun 2011 dibangun pelabuhan baru sebanyak 18 kegiatan dan untuk pembangunan pelabuhan lanjutan sebanyak 133

pelabuhan. Adapun untuk pelabuhan yang sudah selesai pada tahun 2012 sebanyak 116 pelabuhan.

2) Pembangunan 7 (tujuh) Pelabuhan Strategis berdasarkan Monitoring Tim UKP4

Unit Kerja Presiden bidang Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) merupakan institusi pemerintahan yang membantu tugas Presiden dalam melaksanakan pengawasan dan pengendalian pembangunan sehingga mencapai sasaran pembangunan nasional dengan penyelesaian penuh, dimana pada sub sektor perhubungan laut terdapat 7 (tujuh) pelabuhan yang dinilai strategis sehingga diperlukan suatu bentuk pengawasan dan monitoring pelaksanaannya. Adapun 7 (tujuh) pelabuhan strategis tersebut adalah Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Probolinggo, Pelabuhan Kariangau, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Ternate dan Pelabuhan Arar-Sorong. Berdasarkan laporan monitoring yang telah dilakukan bahwa pembangunan ke-7 (tujuh) pelabuhan strategis pada Tahun Anggaran 2011 telah tercapai 100%.

3) Monitoring Inpres Nomor 14 Tahun 2011 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional 2011

Hasil pelaksanaan monitoring Inpres Nomor 14 Tahun 2011 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional 2011 pada Sub Sektor Perhubungan Laut yang dipantau oleh Tim Unit Kerja Presiden bidang Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) yaitu sebagai berikut:

- a) terselesaikannya pengembangan sarana/prasana dermaga di Pelabuhan Belawan;

Hasilnya berupa *Review Design* dan melakukan persiapan lelang untuk pekerjaan konstruksi dengan realisasi pekerjaan saat ini masih menunggu repon/konfirmasi dari pihak IDB atas dokumen TOR, PQ dan RFP (Request for Proposal) *Project Management Supervision Consultant* (PMSC) yang telah disampaikan kepada

pihak IDB tersebut. Adapun justifikasi ketidaktercapaian target adalah sebagai berikut :

- (1) Pengumuman *expression of interest* untuk PMSC telah diumumkan di Koran Tempo pada tanggal 4 Oktober 2011 dan di *Straits Times* pada tanggal 24 Oktober 2011 serta 8 November 2011 dengan alokasi pendaftaran sampai dengan tanggal 11 November 2011;
- (2) Kelengkapan untuk pelaksanaan tahapan prakualifikasi/*Shortlisting* seperti *Term of Reference* (ToR) PMSC, Dokumen Prakualifikasi dan *Request for Proposal* (RfP) telah dikirimkan ke pihak IDB untuk mendapatkan persetujuan pada tanggal 8 Oktober 2011;
- (3) Berdasarkan ketentuan yang berlaku keseluruhan tahapan proses harus dilaporkan ke pihak IDB untuk mendapatkan *No Objection Letter* (NOL) sebelum tahapan prakualifikasi/*Shortlisting* dilakukan, maka PPK Pekerjaan Pengembangan Pelabuhan Belawan telah mengirimkan kembali kelengkapan dokumen tahapan prakualifikasi/*Shortlisting* tersebut kepada pihak IDB pada tanggal 27 Desember 2011 untuk mendapatkan persetujuan sehingga proses prakualifikasi dapat segera dilaksanakan mengingat pelaksanaan tahapan kegiatan tidak sesuai dengan *schedule* yang telah ditentukan;
- (4) Selanjutnya Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan dalam rangka percepatan pelaksanaan kegiatan pengembangan Pelabuhan Belawan telah melakukan pengiriman kembali dokumen prakualifikasi/*Shortlisting* tersebut kepada pihak IDB pada tanggal 3 Januari 2012 dan dokumen berupa *form* penilaian tahapan prakualifikasi pada tanggal 12 Januari 2012 namun sampai dengan saat ini masih belum mendapatkan tanggapan/jawaban dari pihak IDB.

- b) Terelesaikannya perluasan Pelabuhan Tanjung Priok melalui pengembangan sarana/prasana breakwater.

Justifikasi program kegiatan dalam Rencana Aksi sesuai adalah sebagai berikut:

- (1) Program kegiatan berupa terelesaikannya pengembangan sarana/prasarana dermaga di Pelabuhan Belawan dengan target B-12
- (2) Program kegiatan berupa terelesaikannya perluasan Pelabuhan Tanjung Priok melalui pengembangan sarana/prasarana dengan target B-12 Pelaksanaan kegiatan keruk di alur masuk pelabuhan dan kegiatan demolisasion dengan realisasi pekerjaan adalah masih belum dilakukan penandatanganan kontrak pekerjaan dikarenakan masih menunggu jaminan pelaksanaan dari pihak kontraktor. Adapun justifikasi ketidaktercapain target adalah sebagai berikut :
- (3) Pelaksanaan evaluasi dokumen penawaran berupa evaluasi administrasi dan evaluasi teknis serta penetapan pemenang membutuhkan waktu yang cukup lama yaitu kurun waktu Oktober 2010 sampai dengan September 2011 dikarenakan setiap tahapan harus mendapatkan *approval* dari pihak executive agency JICA Indonesia di Jakarta yang selanjutnya disampaikan kepada pihak JICA di Manila dan terakhir baru disampaikan kepada pihak JICA di Tokyo;
- (4) Selanjutnya pada tahapan penyusunan dokumen kontrak mengalami beberapa kendala berupa terdapat klausul yang tidak disepakati oleh pihak kontraktor sehingga dibutuhkan alokasi waktu yang cukup lama dalam proses pembahasannya yaitu kurun waktu Agustus 2011 sampai dengan Desember 2011;

- (5) Selain itu sampai saat ini proses penandatanganan kontrak belum dapat dilaksanakan dikarenakan belum adanya jaminan pelaksanaan dari pihak kontraktor.

c. Transportasi Udara

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Udara selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga adalah sebagai berikut:

Tabel III.30
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
sektor Transportasi Udara Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah penumpang Angkutan udara domestik	Penumpang	59,542,005	60,039,293	100.84%
2	Jumlah penumpang Angkutan Udara Internasional	Penumpang	7,607,178	8,152,133	107.16%
3	Jumlah Penumpang Angkutan Udara Perintis	Penumpang	266,597	147,479	55.32%
4	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Domestik	Ton	861,583	718,177	83.36%
5	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Internasional	Ton	91,481	72,060	78.77%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Realisasi Tahun 2011 pada masing-masing indikator sasaran dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / tren perkembangan pada tabel berikut :

Tabel III.31
Tren Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara
dalam rangka Mencapai Sasaran Ketiga Pada Tahun 2010 dan 2011

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
		Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
Jumlah penumpang yang diangkut	Pnp	58.390.593	58.390.593	100 %	67.149.181	65.514.616	97.57%
Jumlah Kargo yang diangkut	Ton	828.752	828.752	100%	890.370	774.235	86.96%

Sasaran ini dicapai melalui pembangunan transportasi udara dan rehabilitasi serta pemeliharaan transportasi udara, baik fasilitas landasan (fasilitas sisi udara), fasilitas terminal, fasilitas gedung operasional, fasilitas penunjang operasional, fasilitas keamanan penerbangan, serta fasilitas navigasi penerbangan adalah dalam rangka tersedianya bandar udara yang memenuhi standar yang dipersyaratkan dan kapasitas sesuai kebutuhan jaringan dan kategori, pada tahun 2011 dari target yang telah ditetapkan 163 bandara sebagai lokasi pelaksanaan dan terealisasi 100%. Jika dibandingkan dengan tahun 2010 capaian sama dengan tahun 2011 dengan rincian sebagai berikut :

1) Jumlah pembangunan bandar udara baru

Pembangunan bandar udara baru yang ditargetkan sebanyak 5 (lima) bandara, dapat direalisasikan (100 %). Bandara – bandara tersebut adalah :

- a) Bandara Sumarorong,
- b) Bandara Pekon Serai Krui,
- c) Bandara Moa,
- d) Bandara Morowali,
- e) Bandara Ibra (Tual Baru).

2) Jumlah bandar udara di ibukota provinsi yang dapat melayani pesawat sejenis B737-400

Pengembangan bandar udara sehingga dapat melayani pesawat sejenis B737-400 yang ditargetkan sebanyak 3 bandara, dapat direalisasikan 100% pada bandara – bandara sebagai berikut :

- a) Bandara Sultan Babullah – Ternate
- b) Bandara Supadio – Pontianak
- c) Bandara Depati Amir Tampa Padang – Mamuju

Keseluruhan bandara tersebut dapat melayani pesawat sejenis B737-400 dengan kapasitas daya dukung terbatas.

3) Jumlah bandar udara di daerah rawan bencana dan perbatasan yang dapat melayani pesawat sejenis F27 atau C130

Pengembangan bandar udara daerah rawan bencana dan perbatasan sehingga dapat melayani pesawat sejenis F27 atau C130 dapat direalisasikan pada 7 (tujuh) bandara yaitu sebagai berikut :

- a) Bandara Komodo Labuan Bajo → Perpanjangan Landas Pacu
- b) Bandara Namrole → Perpanjangan Landas Pacu
- c) Bandara Ibra Tual Baru → Perpanjangan Landas Pacu
- d) Bandara Jhon Backer Kisar → Perpanjangan Landas Pacu
- e) Bandara Saumlaki Baru → Perpanjangan Landas Pacu
- f) Bandara D.C Sauldale Rote → Pelebaran Taxiway
- g) Bandara Nunukan → Persiapan Perpanjangan Landas Pacu

4) Jumlah pengembangan, rehabilitasi, dan pemeliharaan fasilitas bandar udara

Pengembangan ini merupakan pengembangan, rehabilitasi, dan pemeliharaan terhadap prasarana serta peralatan dan utilitas bandar udara. Pengembangan, rehabilitasi, dan pemeliharaan terhadap prasarana dilaksanakan pada 150 bandara

Rata – rata nilai capaian untuk sasaran terwujudnya penyediaan sarana dan prasarana transportasi udara sesuai ketentuan sehingga dapat memberikan dukungan bagi perekonomian nasional yang berkelanjutan (sustainable growth) adalah 100 %.

Pembangunan Transportasi Udara lainnya yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga antara lain berupa beberapa kegiatan lanjutan yang sedang berjalan meliputi pembangunan Bandara Kualanamu Medan Baru sebagai pengganti Bandara Polonia Medan yang diharapkan dapat beroperasi pada akhir tahun 2012, pengembangan Bandara Hassanuddin - Makassar dengan pembiayaan yang dibiayai melalui BUMN (PT. Angkasa Pura I), pengembangan bandara di daerah terpencil, perbatasan, dan rawan bencana.

1) Pembangunan Bandara Kuala Namu

- a) Pembangunan Bandar Udara baru di Medan diperlukan karena Bandar Udara Polonia sudah tidak dapat menampung perkembangan lalu lintas angkutan udara dan lokasinya berada di tengah kota Medan yang padat pemukiman, sehingga membatasi perkembangan kota Medan serta berdampak terhadap keselamatan operasi penerbangan
- b) Runway 3.750 m x 60 m, Apron 305.936 m² dapat menampung 4 unit B-747 400 / A-380, 9 unit B-737 dan 20 unit jenis pesawat di parkir remote, sehingga total 33 pesawat penumpang + 3 pesawat kargo, dengan kapasitas terminal penumpang 90.000 m², guna menampung 8 juta penumpang per tahun.
- c) Sektor Publik (Kementerian Perhubungan) Rp. 3,39 Trilyun, Sektor Private (PT. Angkasa Pura II) Rp. 1,6 Trilyun.
- d) Pelaksanaan pembangunan dari tahun 2007 s/d 2012 dan pengoperasian bandara direncanakan pada tahun 2013.
- e) Progress pekerjaan sisi udara per 7 Desember 2011 adalah 84,7 % dari rencana rencana 87,29 %. Deviasi -2.5954 % dikarenakan pada pengadaan material, harga bangunan berupa pasir, batu dan tanah yang berubah (naik) sesuai dengan Peraturan Daerah setempat.

2) Pengembangan Bandara Soekarno Hatta – Jakarta

- a) Luas Pengembangan T3 Ultimate 180.000 – 200.000 m², total 540.758 m².
- b) Progress pekerjaan dalam proses penyusunan Basic Desain oleh ITB bekerjasama dengan ADP-I dan AECOM.

3) Pengembangan Terminal Bandara Ngurah Rai

Pekerjaan dimulai pada tahun 2010 sampai dengan tahun 2013 dan direncanakan akan dioperasikan 2013.

4) Pembangunan Bandar Udara Internasional Lombok (BIL)

- a) Pemindahan Bandar udara Selaparang yang dikelilingi perbukitan dan pemukiman padat ke lokasi baru di Praya Lombok Tengah yang berjarak ± 40 Km dari Kota Mataram.
- b) Dimensi Runway 2.750 m x 45 m, dapat menampung B-767, dengan kapasitas terminal penumpang 21.000 m², guna menampung 3,5 juta penumpang per tahun
- c) Kebutuhan anggaran semula yaitu Rp. 829 Milyar yang bersumber dari dana gabungan PT. Angkasa Pura 1 Rp. 679 Milyar, PEMPROV NTB Rp. 110 Milyar dan PEMKAB Lombok Tengah Rp. 40 Milyar, namun masih diperlukan dana tambahan untuk penyelesaian sebesar Rp. 116 Milyar, sehingga total anggaran Rp. 945 Milyar.
- d) Pelaksanaan pembangunan dimulai tahun 2008 dan telah diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 20 Oktober 2011.

5) Kapasitas Landas Pacu

Tabel III.32

Kapasitas Landas Pacu berdasarkan Type Pesawat

TYPE PESAWAT	JUMLAH (2009)	JUMLAH 2010/2011	KETERANGAN
B 747	10	10	-
A 330 / 767 300	6	7	Peningkatan 1 Bandara
B 737 900 ER/800 NG	-	12	-
B 737 5432, F100, BAE	25 Termasuk 737 900 ER	25	Peningkatan 12 Bandara
< 737	178	179*	29 Bandara belum Beroperasi
T o t a l	219 bandara	233 bandara	233 bandara sesuai KM 11/2010

6) Percepatan pembangunan Bandar Udara Baru di 24 lokasi yaitu:

- a) Bandara Muara Bungo - Jambi
- b) Bandara Muara Teweh Baru - Kalteng
- c) Bandara Morowali - Sulteng
- d) Bandara Tojo Una Una – Sulteng
- e) Bandara Bone - Sulsel
- f) Bandara Saumlaki Baru - Maluku
- g) Bandara Tual Baru (Ibra) - Maluku
- h) Bandara Surabaya II (Mbay)
- i) Bandara Miangas - Sulawesi Utara
- j) Bandara Tebelian - Kalimantan Barat
- k) Bandara Moa - Maluku
- l) Bandara Werur - Papua barat
- m) Bandara Kuffar - Seram Bagian Timur
- n) Bandara Namniwel - Maluku
- o) Bandara Waisai Raja Ampat - Papua Barat
- p) Bandara Enggano - Bengkulu
- q) Bandara Sumarorong Tahap II - Mamasa
- r) Bandara Sinak Baru – Papu
- s) Bandara Waghete Baru - Papua
- t) Bandara Kamanap Baru - Papua
- u) Bandara Purukcahu - Kalimantan Barat
- v) Bandara Pekonserai - Lampung Barat
- w) Bandara Bawean - Jawa timur
- x) Bandara Buntu Kunik - Sulsel

d. Transportasi Perkeretaapian

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja sektor Transportasi Perkeretaapian selama tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga adalah sebagai berikut:

Tabel III.33

Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Perkeretaapian Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Jumlah penumpang KA yang dilayani	Penumpang	166,530,660	145,671,959	87.47%
2	Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api	Ton	27,093,090	16,773,804	61.91%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

Pencapaian indikator kinerja sasaran Jumlah penumpang KA yang dilayani ditahun 2011 adalah sebesar 87,47% sedangkan Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api sebesar 61.91 %. Apabila dilihat dari trend tahun sebelumnya jumlah penumpang KA yang dilayani mengalami penurunan sebesar 27,53% apabila dibandingkan dengan tahun 2010 dan 24,91% dibandingkan tahun 2008. Begitu juga dengan angkutan barang dimana mengalami penurunan sebesar 13,56% apabila dibandingkan dengan sejak tahun 2008.

Tabel III.34

Tren Jumlah penumpang dan angkutan barang tahun 2008 s.d 2011

INDIKATOR KINERJA		2008	2009	2010	2011
1	Jumlah penumpang KA yang dilayani	194 Jt. Pnp	207 Jt. Pnp	201 Jt. Pnp	145,67 Jt.Pnp
2	Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api	19.4 Jt Ton Barang	18,9 Jt Ton Barang	(**) 19,1 Jt Ton Barang	16,77 Jt Ton Barang

Pembangunan Transportasi Perkeretaapian yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka mencapai sasaran ketiga antara lain berupa

1) Pembangunan Infrastruktur Prasarana perkeretaapian

Pada tahun 2011 adalah sebesar 94,05% atau sepanjang 292,4 Km'sp dari target sepanjang 310,9 Km'sp yang terdiri dari panjang jalur KA yang dibangun dan ditingkatkan dengan rincian sebagai berikut:

a) Pembangunan Jalur Ganda :

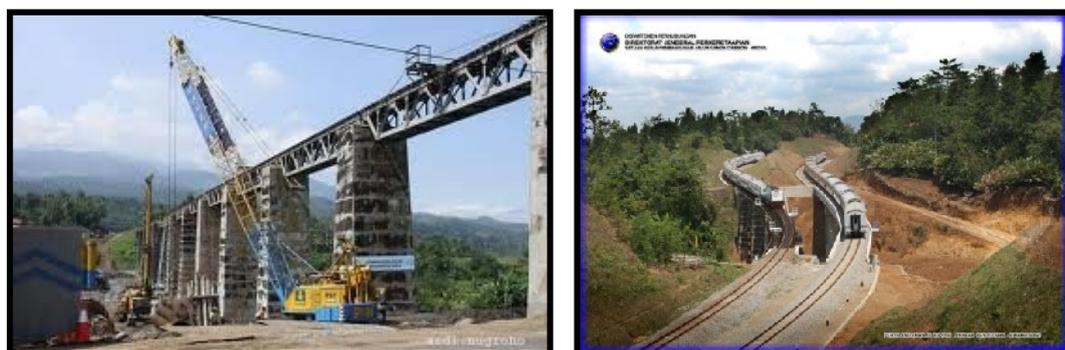
Tabel III.35

Pembangunan Jalur Ganda

LINTAS	URAIAN	VOLUME
Cirebon-Brebes	pembangunan tubuh baan antara Losari-Babakan-Waruduwur;	11,25 Km'sp
	pengadaan lahan untuk pembangunan antara Brebes-Losari	25.653 m2

LINTAS	URAIAN	VOLUME
Cirebon – Kroya	Segment I Cirebon-Prupuk , sedang dilaksanakan pekerjaan tubuh baan KA antara Ketanggungan-Prupuk dilanjutkan pemasangan rel tahun 2012.	20 Km'sp
	Segment II Prupuk-Purwokerto , antara Patuguran-Prupuk telah selesai konstruksi; antara Purwokerto-Patuguran telah beroperasi sejak 2009.	31,537 Km'sp
Tegal-Pekalongan	<ul style="list-style-type: none"> • Antara Tegal-Larangan sedang dalam tahap penyelesaian pembangunan tubuh baan; • Petarukan-Pekalongan dalam proses pemasangan Rel. 54 sepanjang 25 Km'sp; • antara Larangan-Petarukan sudah dioperasikan sejak 2009. 	25 Km'sp
Bojonegoro - Sb. Ps. Turi	Antara Sta. Duduk-Sta Bojonegoro dilaksanakan pekerjaan pembangunan tubuh baan	76,8 Km'sp;
Duri –Tangerang	Antara Kalideres-Bojong Indah dilaksanakan pekerjaan pembangunan tubuh baan jalur KA	11,88 Km'sp
Serpong-Parung Panjang-Maja	Antara Serpong- Parung Panjang sudah selesai pembangunan dan dalam tahap uji coba	11,75 Km'sp
	Parung Panjang-Maja dilaksanakan pekerjaan tubuh baan	20,975 Km

Gambar pekerjaan pembangunan jalur kereta api yang dilaksanakan pada tahun 2011 dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar III.2
Pembangunan Jalur Ganda Lintas Patuguran-Karangsari

b) Pembangunan Jalur KA Baru (Jalur Tunggal) :

Tabel III.36
Pembangunan Jalur KA Baru (Jalur Tunggal)

LINTAS	URAIAN	VOLUME
Bandar Tinggi-Kualatanjung (Sumatera Utara)	Antara Bandar Tinggi-Kualatanjung (tahap I) dilaksanakan pekerjaan pembangunan tubuh baan, untuk mendukung angkutan CPO dari kawasan industri Sei Mangke	3 Km'sp
Bandung-Cirebon (Jawa Barat)	Lanjutan pembangunan tubuh baan untuk shortcut Cibungur-Tanjung Rasa, untuk mendukung angkutan barang dari dan menuju pelabuhan Cirebon	4 Km'sp
Porong – Sidoarjo (Jawa Timur)	Antara Tulangan – Gununggangsir dilaksanakan pembebasan lahan untuk pembangunan jalan KA baru (relokasi jalur KA Porong-Sidoarjo)	84.000 m2

c) Peningkatan jalur KA melalui penggantian Rel R25/R33/R38 bantalan kayu/besi menjadi Rel R54 bantalan beton :

Tabel III.37
Peningkatan jalur KA

LINTAS	URAIAN	VOLUME
Surabaya - Banyuwangi	Antara Bangil-Jember-Banyuwangi dilaksanakan penggantian rel dan bantalan	31,75 Km'sp
Blitar-Kediri	Antara Bangil- Kertosono	32 Km'sp
Gundih-Surabaya	Antara Semarang-Alastua	3 Km'sp

d) Reaktivasi Jalur KA

(1) Lintas Jakarta Kota – Tanjung Priok

Program menghidupkan kembali lintas Jakartakota-Tanjung Priok sepanjang 9 Km ditargetkan pada akhir Desember 2011 lintas Jakartakota-Tanjung Priok sudah dapat dioperasikan kembali.

(2) Lintas Cianjur – Sukabumi

Pelaksanaan reaktivasi jalur KA lintas Cianjur-Sukabumi sepanjang 40 Km telah dilaksanakan sejak tahun 2009 dan saat ini pekerjaan fisik sudah selesai. Ditargetkan pada awal tahun 2012 lintas Cianjur – Sukabumi dapat dioperasikan kembali.

e) Peningkatan Catu Daya, Transmisi Listrik Aliran Atas dan Persinyalan

(1) Pembangunan 6 gardu baru antara lain:

Gardu LAA Bojonggede, Depok, Lenteng Agung, Pasar Minggu, Pasar Senen, Cicayur. Dengan pembangunan 6 gardu baru akan menambah daya sebesar 22.000 KW;

(2) Rehabilitasi 7 gardu LAA antara lain:

Gardu LAA Kedung Badak, Cilebut dan Citayam, Jatinegara, Karet, Limo, Jurangmangu. Rehabilitasi Gardu LAA dimaksudkan untuk meningkatkan kehandalan gardu LAA sehingga dapat meminimalkan gangguan yang terjadi;

(3) Pembangunan Listrik Aliran Atas Jalur Ganda antara Serpong – Parungpanjang sepanjang 12,5 Km;

(4) Peningkatan persinyalan mekanik menjadi elektrik di Stasiun Kisaran (Sumatera Utara), Tiga Gajah (Sumatera Selatan), Tarahan (Lampung) dan Alas Tuwa (Jawa Tengah).

(5) Modifikasi persinyalan elektrik jalur tunggal menjadi jalur ganda antara Prupuk-Patuguran lintas Cirebon – Kroya dan antara Petarukan-Pekaongan lintas Semarang-Tegal.

f) Pembangunan Jalur KA menuju Bandara Soetta :

(1) Jalur KA Express Line/Dedicated Line (Via Pluit)

(a) Menteri Keuangan telah menugaskan kepada PT.Sarana Multi Infrastruktur (Persero) untuk kegiatan Fasilitas Penyiapan Proyek KPS KA Bandara Soekarno Hatta

(berdasarkan Surat No. 126/KMK.01/2011 tanggal 2 Mei 2011);

- (b) Pada tanggal 10 November 2011, telah dilakukan penandatanganan MoU antara PT. SMI (Persero) dan Kementerian Perhubungan dalam rangka penyiapan Proyek KPS KA Bandara Soekarno Hatta;
- (c) PT. SMI sedang melakukan pelelangan untuk memilih konsultan yang akan menyusun Pra FS dan Dokumen Pelelangan.

(2) Jalur KA Commuter Line Bandara Soetta (Via Tangerang Line).

- (a) Telah terbangun badan jalan KA antara Duri-Kalideres-Poris dan antara Batu Ceper-Tangerang sepanjang 18,01 Km'sp dari panjang total sepanjang 19,37 Km;
- (b) Sisa Badan Jalan KA sepanjang 1,82 Km dan pemasangan rel akan dilaksanakan pada tahun 2012;
- (c) Telah diterbitkan Pepres No.83 Tahun 2011 tentang penugasan PT. KA untuk menyelenggarakan prasarana dan sarana KA Bandar Udara Soetta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi.

2) Sarana Perkeretaapian

Pengadaan dan modifikasi sarana KA meliputi :

- a) Lanjutan pengadaan KRDI baru (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 3 set (12 unit);
- b) Lanjutan pengadaan railbus (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 2 set (6 unit), dimana 1 set telah selesai tahun 2010;
- c) Lanjutan pengadaan Lokomotif (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 3 unit (penyelesaian);
- d) Lanjutan modifikasi KRL menjadi KRDE (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 5 set (25 unit);

- e) Lanjutan Repowering KRL (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 3 set (24 unit);
- f) Lanjutan pengadaan kereta inspeksi (kontrak tahun jamak 2010-2011) sebanyak 1 unit (penyelesaian);
- g) Pengadaan kereta kedinasan sebanyak 2 unit;
- h) Lanjutan pengadaan KRL (*Loan KfW*) sebanyak 10 *trainset* (40 unit).

4. Sasaran 4 adalah Peningkatan kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi

Dalam rangka mencapai sasaran keempat ini ada 17 Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan rincian Sekretariat Jenderal 4 (empat) IKU, Ditjen Perhubungan Darat 1 (satu), Ditjen Perhubungan Laut 5 (lima) IKU, Ditjen Perhubungan Udara 2 (dua) IKU dan Ditjen Perkeretaapian 5 (lima) IKU.

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja yang telah dilaksanakan dalam rangka mencapai sasaran keempat adalah sebagai berikut:

Tabel III.38
Tingkat capaian dan indikator kinerja Tahun 2011
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Keempat

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
1	Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi KEMENPAN dan RB	Nilai Akuntabilitas Kinerja	B	CC	-
2	Jenis Opini BPK	Opini	WTP	WDP	-
3	Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang perhubungan	RPP	11	11	100.00%
4	Peraturan Menteri Perhubungan yang akan/telah ditetapkan	Permenhub	20	37	185.00%
5	Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor	Orang	60	60	100.00%
6	Jumlah awak kapal patroli;	Orang	30	30	100.00%

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% Capaian
7	Jumlah tenaga marine inspector A	Orang	30	30	100.00%
8	Jumlah tenaga marine inspector B	Orang	30	30	100.00%
9	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A	Orang	60	60	100.00%
10	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B	Orang	120	120	100.00%
11	Jumlah Inspektur Penerbangan	Orang	90	90	100.00%
12	Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi	Orang	5,417	5,417	100.00%
13	Jumlah Masinis	Orang	480	480	100.00%
14	Jumlah asisten masinis	Orang	592	592	100.00%
15	Jumlah PPKA	Orang	715	715	100.00%
16	Jumlah juru penilik jalan,	Orang	855	855	100.00%
17	Jumlah penjaga pintu perlintasan	Orang	2,625	2625	100.00%

Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012

a. Sekretariat Jenderal

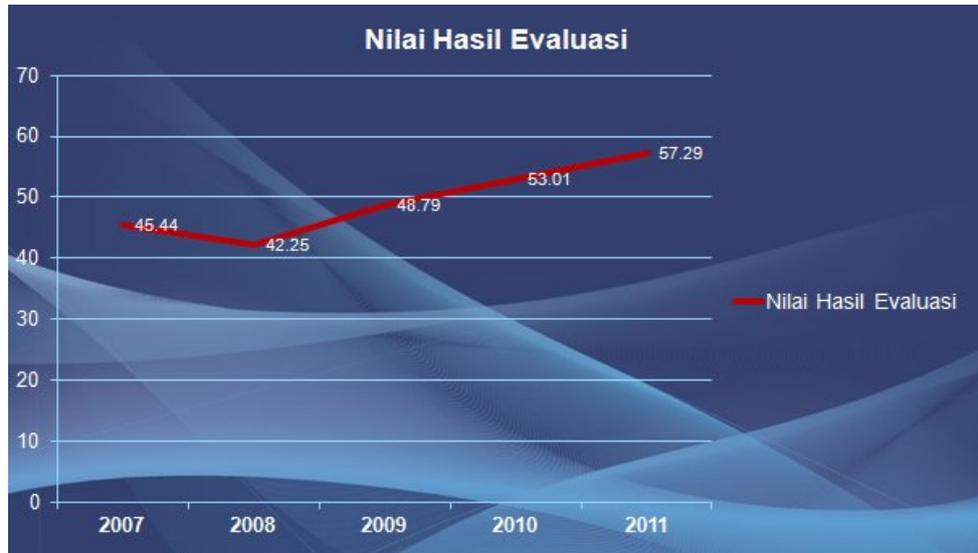
1) Reformasi Birokrasi Kelembagaan

Melalui program pengembangan penunjang transportasi, sampai dengan tahun 2011 untuk Percepatan Pelaksanaan Reformasi Birokrasi telah dilakukan:

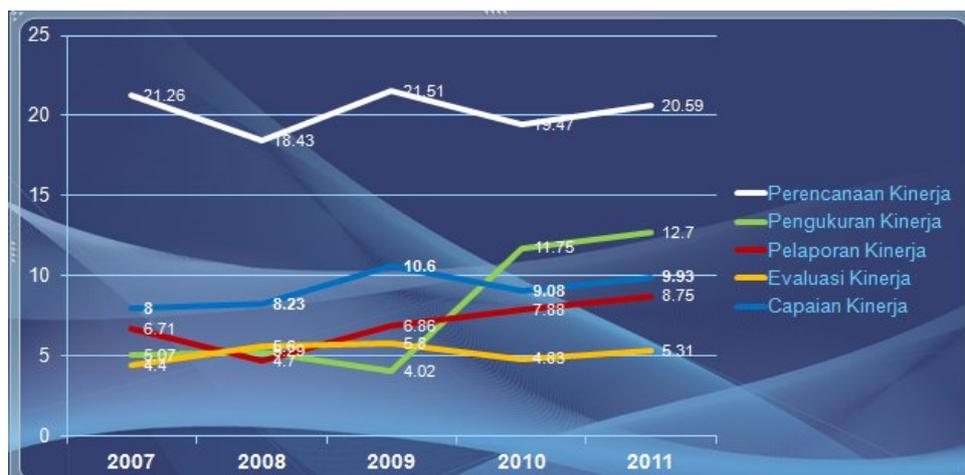
a) Penguatan dan Peningkatan Akuntabilitas Kinerja

Kementerian Perhubungan terus berupaya melakukan perbaikan akuntabilitas kerjanya setiap tahun hal ini bisa dilihat dari hasil penilaian Pencapaian hasil evaluasi kinerja Kementerian Perhubungan oleh Kemenpan dan RB dari tahun 2007 s.d 2011 dari C (45,44) ditahun 2007 menjadi CC (57,29) ditahun 2011. Walaupun ada peningkatan angka secara total tiap tahunnya. Kementerian Perhubungan akan terus berupaya menjadi Kementerian yang mendukung upaya pemerintah untuk mencapai sasaran berupa meningkatnya kapasitas dan akuntabilitas kinerja birokrasi, Terwujudnya pemerintahan yang bersih dan bebas korupsi, kolusi, dan nepotisme dan meningkatnya kualitas

pelayanan publik. Untuk itu setiap tahunnya Kementerian Perhubungan melakukan upaya perbaikan Sistem Akuntabilitas Kinerja, dimulai dari Rencana Strategis, Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Penetapan Kinerja (PK), Laporan Akuntabilitas Kinerja (LAKIP) dan evaluasi setiap tahunnya.



Grafik III.5
Hasil Evaluasi Proses Sakip Kemenhub
Tahun 2007 s.d 2011 (Nilai Total)



Grafik III.6
Hasil Evaluasi Proses Sakip Kemenhub
Dilihat Dari Komponennya Tahun 2007 s.d 2011

Tabel III.39

**Pencapaian hasil evaluasi kinerja Kementerian Perhubungan
oleh Kemenpan dan RB dari tahun 2007 s.d 2011**

No	Komponen Yang Dinilai	Bobot	Nilai				
			2007	2008	2009	2010	2011
1	Perencanaan Kinerja	35	21,26	18,43	21,51	19,47	20,59
2	Pengukuran Kinerja	20	5,07	5,29	4,02	11,75	12,70
3	Pelaporan Kinerja	15	6,71	4,70	6,86	7,88	8,75
4	Evaluasi Kinerja	10	4,40	5,60	5,80	4,83	5,31
5	Capaian Kinerja	20	8,00	8,23	10,60	9,08	9,93
Nilai Hasil Evaluasi		100	45,44	42,25	48,79	53,01	57,29
KATEGORI NILAI			C	C	C	CC	CC

b) Mendapatkan nilai opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP)

Kementerian Perhubungan selain ingin mendapatkan hasil baik dari sisi akuntabilitas kinerja juga berusaha mendapatkan penilaian opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) melalui Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan (LRA, Neraca dan CaLK) melalui :

- (1) Penatausahaan PNBPN
- (2) Penatausahaan Piutang
- (3) Penatausahaan BMN

Laporan Keuangan (*Unaudited*) yang telah disusun UAPA akan dilakukan pemeriksaan oleh BPK-RI untuk memperoleh opini. Opini yang telah diberikan BPK-RI selama 3 (tiga) tahun berturut turut memperoleh opini Wajar Dengan Pengecualian (WDP) dengan permasalahan di Piutang PNBPN dan Aset Tetap. Untuk Laporan Keuangan Tahun Anggaran 2011 diharapkan Kementerian Perhubungan memperoleh opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) sesuai dengan kesepakatan para pimpinan Kementerian Perhubungan.

Strategi peningkatan kualitas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2011 untuk memperoleh opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) :

- (1) Menerapkan Standar Akuntansi Pemerintah (SAP) secara benar
Melakukan pencatatan, penyajian, pelaporan setiap kejadian ekonomi/transaksi dengan benar, sesuai peraturan yang berlaku.
- (2) Menyampaikan Laporan Keuangan dan Laporan BMN disertai ADK sesuai batas waktu yang ditetapkan.
- (3) Menindaklanjuti rekomendasi BPK-RI dan Aparat Pengawas Internal Pemerintah (APIP).
- (4) Memastikan bahwa tindak lanjut atas temuan BPK dan Aparat Pengawas Internal Pemerintah (APIP) adalah dengan mengatasi penyebab terjadinya temuan.
- (5) Meningkatkan kualitas dan kuantitas SDM pengelola keuangan dan akuntansi melalui :
 - (a) Program Percepatan Akuntabilitas Keuangan Pemerintah (PPAKP) baik untuk level manajerial maupun level pelaksana teknis;
 - (b) Peningkatan sosialisasi, bimbingan teknis akuntansi dan pelaporan keuangan;
 - (c) Pengisian formasi pegawai pengelolaan keuangan dan penata Laporan Keuangan.
- (6) Menyempurnakan aturan, sistem dan prosedur dan pengelolaan dan penatausahaan yang terkait :
 - (1) SOP Penatausahaan PNBK;
 - (2) SOP Penatausahaan Hibah;
 - (3) SOP Penatausahaan Aset termasuk Aset Tak Berwujud.
- (7) Meningkatkan koordinasi dan sinergi antar unit terkait, baik di dalam lingkup Kementerian Perhubungan maupun dengan eksternal (Kemenkeu, BUMN dan PEMDA).

- (8) Mengintensifkan pelaksanaan rekonsiliasi internal dan eksternal.
- (9) Meningkatkan Sistem Pengendalian Intern
- (10) Meningkatkan peran Aparat Pengawas Internal Pemerintah (APIP) dalam review Laporan Keuangan.

c) Pengawasan

Kementerian Perhubungan cq Inspektorat Jenderal melakukan fungsi pengawasan dalam bentuk kegiatan Audit, *Review*, Evaluasi, Pemantauan Hasil Audit, dan Kegiatan Pengawasan Lainnya dalam rangka mencapai opini Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dan Nilai Akuntabilitas Kinerja yang baik.

(1) Menghilangkan praktek korupsi, kolusi dan Nepotisme (KKN) di lingkungan Kementerian Perhubungan

- (a) Pembentukan Kelompok Kerja Monitoring dan Evaluasi Aksi Pencegahan Korupsi, Kolusi dan Nepotisme di lingkungan Kementerian Perhubungan
- (b) Pembentukan Kelompok Kerja Aksi Pencegahan Korupsi, Kolusi dan Nepotisme di lingkungan Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan

(2) Meningkatkan kualitas pelayanan publik guna memenuhi harapan publik.

Dalam rangka peningkatan pelayanan publik, Inspektorat Jenderal telah memprogramkan audit dengan tujuan tertentu :

- (a) Audit Perencanaan dan Manfaat:
- (b) Audit Pelayanan Publik

(3) Meningkatkan efisiensi, efektivitas dan produktivitas secara optimal di jajaran birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Inspektorat Jenderal sebagai Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP) mengevaluasi pelaksanaan Sistem

Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dilingkungan Kementerian Perhubungan dengan berpedoman pada PP Nomor 60 Tahun 2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah. Paradigma pengawasan Inspektorat Jenderal yang pada mulanya adalah bersifat *WATCHDOG* telah berubah menjadi *KONSULTATIF* dan *KATALIS /QUALITY ASSURANCE*

(4) Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Inspektorat Jenderal melaksanakan evaluasi LAKIP unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan didasarkan pada Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia Nomor: KEP/135/M.PAN/9/2004 tentang Pedoman Umum Evaluasi Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Laporan LAKIP mencakup Metodologi, Ruang Lingkup, Pengungkapan hasil evaluasi, memberikan penjelasan serta penilaian terhadap hasil evaluasi tersebut.

(5) Meningkatkan disiplin, etos kerja dan kinerja pegawai

Didalam meningkatkan disiplin, etos kerja dan kinerja pegawai telah diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2011 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan; dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 596 Tahun 2011 tentang Kode Etik Auditor Inspektorat Jenderal di lingkungan Kementerian Perhubungan

d) Regulasi

Untuk mendukung aksesibilitas dan mobilitas manusia dan barang untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah yang terintegrasi dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kementerian Perhubungan perlu menyiapkan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi yang dapat

dilaksanakan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan kemajuan teknologi serta mewujudkan kerjasama luar negeri baik dalam skala regional maupun global.

(1) Penyiapan 11 RPP bidang Transportasi

- (a) Penyiapan 2 (dua) RPP di bidang Pelayaran.
- (b) Penyiapan 2 (dua) RPP di bidang Penerbangan
- (c) Penyiapan 1 (satu) RPP di bidang Sumber Daya Manusia, telah selesai dilakukan pembahasan harmonisasi I.
- (d) Penyiapan 6 (enam) RPP di bidang LLAJ

(2) Penyusunan 33 Peraturan Menteri Perhubungan.

- (a) Telah disusun 2 (dua) Peraturan Menteri Perhubungan di bidang LLAJ
- (b) Telah disusun 26 Peraturan Menteri Perhubungan di bidang Perkeretaapian
- (c) Telah disusun 4 (empat) Peraturan Menteri Perhubungan di bidang Pelayaran
- (d) Telah disusun 1 (satu) Peraturan Menteri Perhubungan di bidang Penerbangan

e) Sumber Daya Manusia (SDM)

Kementerian Perhubungan sebagai kementerian teknis yang bertanggung jawab terhadap pelayanan transportasi nasional yang baik terus melakukan upaya peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia nya terutama tenaga teknis yang memiliki peran vital, berikut beberapa tenaga teknis yang dibutuhkan dan ditargetkan:

(1) Jumlah Kebutuhan Awak Kapal Patroli

Tingkat kebutuhan awak kapal patroli masih rendah sekali yaitu sebesar 37,90 % dan diharapkan diklat awak kapal patroli dapat ditingkatkan.

(2) Jumlah kebutuhan tenaga *Marine Inspector A*

Pada tahun 2011 diklat tenaga *Marine Inspector A* dilaksanakan 2 (dua) angkatan dimana masing-masing angkatan sebanyak 30 orang sehingga total SDM yang mengikuti diklat sebanyak 60 orang dimana yang telah dikukuhkan sebanyak 30 orang.

(3) Jumlah kebutuhan tenaga *Marine Inspector B*

Pada tahun 2011 diklat tenaga *Marine Inspector B* dilaksanakan 2 (dua) angkatan dimana masing-masing angkatan sebanyak 30 orang sehingga total SDM yang mengikuti diklat sebanyak 60 orang dimana yang telah dikukuhkan sebanyak 30 orang.

(4) Jumlah kebutuhan tenaga Kesyahbandaran Kelas A

Pada tahun 2011 SDM Ditjen Hubla yang mengikuti diklat sebanyak 60 orang

(5) Jumlah kebutuhan tenaga Kesyahbandaran Kelas B

Pada tahun 2011 SDM Ditjen Hubla yang mengikuti diklat sebanyak 120 orang

(6) Jumlah Inspektur penerbangan ditargetkan pada tahun 2011 sebanyak 630 orang dan terealisasi 100% dengan rincian sebagai berikut :

- (a) Inspektur Angkutan Udara sebanyak 105 orang
- (b) Inspektur Keamanan Penerbangan sebanyak 103 orang
- (c) Inspektur Navigasi Penerbangan sebanyak 130 orang
- (d) Inspektur Bandar udara sebanyak 110 orang
- (e) Inspektur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara sebanyak 105 orang

(7) Jumlah personil penerbangan yang memiliki lisensi ditargetkan pada tahun 2011 sebanyak 50.649 orang dan terealisasi 100%. Sesuai dengan Undang - Undang No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Menteri

Perhubungan No. 64 tahun 2011 tentang kriteria, tugas dan wewenang teknisi penerbangan serta Peraturan Dirjen No. SKep/304/V/2011 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-1, lisensi personil bandar udara, bahwa jumlah teknisi penerbangan yang memiliki lisensi.

5. **Sasaran 5**, adalah **Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim**

Dalam rangka mencapai sasaran pertama ini ada 4 (empat) Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan rincian Ditjen Perhubungan Darat 1 (satu) IKU, Ditjen Perhubungan Laut 1 (satu) IKU dan Ditjen Perhubungan Udara 2 (dua) IKU.

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja yang telah dilaksanakan dalam rangka mencapai sasaran kelima adalah sebagai berikut:

Tabel III.40
Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kelima

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	% CAPAIAN
1	Jumlah bandar udara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL)	Bandara	10	5	50.00%
2	Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum	Unit	450	400	88.89%
3	Jumlah emisi gas buang (CO ₂) dengan kegiatan peremajaan armada Pesawat	Ton-CO ₂ /pnp	0,057	0.057	100.00%
4	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO ₂) Transportasi Laut	Mega Ton	1.340,44	1.340,45	100.00%

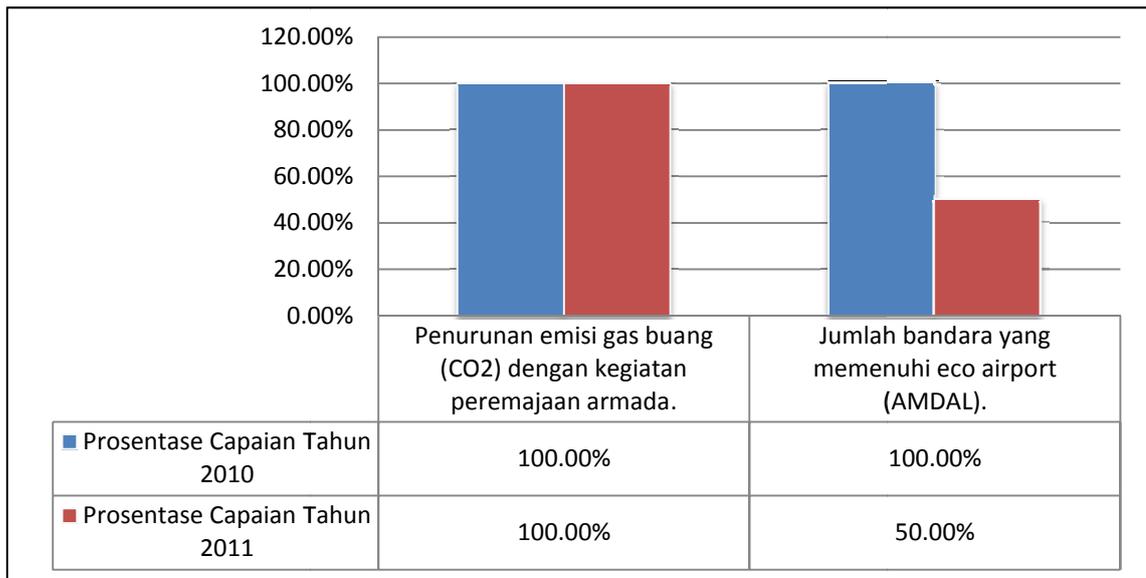
Sumber : Permenhub No. 85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemendagri & RB Tahun 2012

Realisasi Tahun 2011 pada masing-masing indikator sasaran dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / trens perkembangan pada tabel:

Tabel III.41

Tren pencapaian akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara dalam rangka mencapai sasaran Kelima Pada Tahun 2010 dan 2011

Sasaran	Indikator Sasaran	Satuan	Tahun 2010			Tahun 2011		
			Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi udara yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.	Penurunan emisi gas buang (CO ₂) dengan kegiatan peremajaan armada.	Ton CO ₂ / Pax	0,057	0,057	100,00%	0,057	0,057	100,00%
	Jumlah bandara yang memenuhi eco airport (AMDAL).	Bandar Udara	5	5	100,00%	10	5	50,00%
Rata-rata nilai capaian sasaran					100,00%			75,00%



Grafik III.7

Tren pencapaian akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara dalam rangka mencapai sasaran Kelima Pada Tahun 2010 dan 2011

Pada tahun 2011, Penurunan emisi gas buang (CO₂) ditargetkan 0,057 Ton CO₂ per Pax dan realisasinya 0,057 Ton per Pax (pencapaiannya 100%). Nilai tersebut diperoleh berdasarkan perhitungan dari data Rute (distance), Jumlah Penerbangan (Number of Flight) dan Jenis Pesawat (Aircraft Type) dengan

mengimplementasikan formula yang ditetapkan oleh ICAO (*ICAO Carbon Emmissions Calculator [Entire Flight] version 2.3*).

Kedepannya polusi udara akibat emisi gas buang pesawat udara ini diharapkan dapat semakin menurun dan efisiensi mesin akan semakin baik yang nantinya memajukan industri penerbangan tanpa membahayakan keadaan lingkungan hidup.

Adapun Rencana Aksi tingkat Nasional terhadap usaha penurunan emisi gas buang (CO₂) pesawat udara diantaranya :

- a. Peremajaan Armada Pesawat Udara (*Aircraft Modernization*);
- b. Teknologi *engine* yang disempurnakan (*Improved engine technology*);
- c. Menetapkan rute dan jalur penerbangan yang paling efisien (*Introduction of most efficient flight routes and flight paths*);
- d. Penyempurnaan infrastruktur penunjang di darat yang sesuai dengan teknologi pesawat udara (*Coordination of ground based infrastructure projects to better use available aircraft technology*;)
- e. Efisiensi Operasional *Operational efficiencies*;
- f. *Eco-airports*;
- g. Pengukuran berdasarkan pasar (*Market-based measures*.)
- h. Peningkatan kapasitas SDM (*Capacity Building of Stakeholders*)

Sesuai dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pemerintah RI telah menegaskan bahwa Badan Usaha Bandara Udara atau Unit Penyelenggaran Bandar Udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di Bandar Udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan pemerintah. Ecological Airport didefinisikan sebagai bandar udara yang telah dilakukan pengukuran yang terukur terhadap beberapa komponen seperti atmosfer, energi, kebisingan, getaran, air, tanah, dan sampah yang berpotensi menimbulkan dampak terhadap lingkungan untuk menciptakan lingkungan yang sehat di bandar udara dan sekitarnya. Pada tahun 2011, Jumlah bandar udara yang memenuhi eco airport ditargetkan sebanyak 10 bandar udara yang merupakan jumlah kumulatif target dari tahun 2010 sebanyak 5 bandar udara. Pada tahun ini, jumlah bandara yang memenuhi eco-airport masih sama dengan tahun 2010,

hal ini dikarenakan tahun 2011 masih dalam pembahasan Dewan Council yang terdiri dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup, Otoritas Bandara, Pemerintah Daerah setempat. Kelima bandara tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Bandara Soekarno Hatta – Cengkareng
- b. Bandara SM. Badaruddin II – Palembang
- c. Bandara Juanda – Surabaya
- d. Bandara Ngurah Rai – Bali
- e. Bandara Hang Nadim – Batam

Upaya-upaya yang telah dilaksanakan pada tahun 2011 untuk mendukung pencapaian target kinerja sasaran peningkatan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim di bidang transportasi laut.

a. Pembahasan Regulasi terkait Pencegahan Pencemaran Transportasi Laut

- 1) Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim sebagai amanat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2) Melanjutkan pembahasan draft RPM tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- 3) Melanjutkan pembahasan draft RPM tentang Pencegahan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal untuk dibahas di tingkat internal Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.
- 4) Melanjutkan rencana ratifikasi Annex III s/d VI MARPOL 73/78.

b. Menghadiri pertemuan luar dan mengadakan pertemuan luar negeri

- 1) Menghadiri sidang-sidang Internasional dan pelatihan-pelatihan yang terkait dengan tugas pokok dan fungsi Sub Direktorat Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal;
- 2) Mengusulkan kegiatan temu teknis kelaiklautan kapal;

- 3) Telah dilaksanakan rapat persiapan ratifikasi MARPOL Annex III s.d VI antar Kementerian dan saat ini menunggu diterbitkannya Kepres tentang Ratifikasi Annex III s/d VI Marpol 73/78.
- 4) Melaksanakan uji petik kelaiklautan kapal.
- 5) Melaksanakan kegiatan Workshop Marpol 73/78 pada November 2011

c. Penerbitan Sertifikat terkait Pencegahan Pencemaran

Sertifikat yang diterbitkan pada tahun 2011 terkait pencegahan pencemaran yaitu:

Tabel III.42
Penerbitan Sertifikat terkait Pencegahan Pencemaran Tahun 2011

NO	JENIS SERTIFIKAT	TAHUN 2011
1	IOPP	981 Sertifikat
2	SNPP	1.389 Sertifikat
3	CNC	395 Sertifikat
4	NLS	104 Sertifikat
5	CAS	12 Sertifikat
6	IAPP	201 Sertifikat
7	ISPP	223 Sertifikat
8	SMC	413 Sertifikat
9	DOC	114 Sertifikat
	TOTAL	3.832 Sertifikat

d. Permasalahan terkait Pencegahan Pencemaran Transportasi Laut

- 1) Selama tahun 2011 pembahasan RPM Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal mengalami penundaan di Bagian Hukum Ditjen Hubla karena banyaknya agenda di Bagian Hukum, seperti pembahasan RPM dari Direktorat lain dan persiapan Indonesia menghadiri sidang Assembly di IMO.
- 2) Selama tahun 2011 pembahasan RPM Pencegahan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal mengalami penundaan pembahasan di Internal

Ditkapel karena lebih memprioritaskan program ratifikasi Annex III s/d VI Marpol 73/78.

- 3) Ratifikasi Annex III s/d VI Marpol 73/78 terkendala prosedur dari Kementerian Luar Negeri mengenai tatacara ratifikasi peraturan internasional.
- 4) Pemahaman sistem manajemen keselamatan kapal di perusahaan dan kapal masih belum optimal karena kurangnya pemahaman ISM CODE oleh DPA Perusahaan.

e. Upaya Mengatasi Permasalahan

- 1) Melanjutkan penyusunan dan pembahasan RPM Manajemen Keselamatan Kapal dan RPM Pencegahan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal.
- 2) Usulan ratifikasi Annex III s.d VI diupayakan dilanjutkan dengan pembahasan antar kementerian.
- 3) Direncanakan akan dilakukan Bimbingan Teknis Implementasi ISM CODE terhadap DPA/Internal Auditor Perusahaan untuk meningkatkan pemahaman tentang aplikasi system manajemen keselamatan.
- 4) Mengikuti Rountable Discussion Kementerian Perhubungan.
- 5) Pelaksanaan Workshop Manajemen Keselamatan Kapal.
- 6) Pengajuan usulan ratifikasi konvensi internasional tentang jaminan ganti rugi pencemaran akibat minyak bunker dan system anti teritip.
- 7) Pelaksanaan audit keselamatan kapal di beberapa lokasi pelabuhan Indonesia.

Pelaksanaan kegiatan pembangunan Transportasi lainnya yang diarahkan untuk **mencapai sasaran kelima berupa antisipasi perubahan iklim** adalah Telah dilaksanakan evaluasi yang terkait dengan adaptasi serta mitigasi dampak perubahan iklim pada sektor transportasi di tahun 2011 di beberapa lokasi, sebagai berikut:

- a. Darat, ada di 2 (dua) lokasi yaitu Surabaya dan Makassar
- b. Laut, ada di 5 (lima) lokasi yaitu Tanjung Pinang, Lhokseumawe, Semarang, Bali dan Manado

- c. Udara, ada di 6 (enam) lokasi, yaitu Bandung, Manado, Surabaya, Jambi, Tarakan dan Sentani
- d. Menghadiri Pertemuan 9th *Conference of the Parties (COP) to Vienna Convention* dan 23th *meeting of the Parties of the Montreal Protocol* di Bali pada tanggal 21 – 25 November 2011
- e. Mengikuti Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Perubahan Iklim Ke 17 pada tanggal 28 November – 9 Desember 2011 di Durban, Afrika Selatan
- f. Mencermati isu global aviasi dan mengantisipasi permasalahan lingkungan bandar udara, penyelenggara bandar udara agar melakukan pengelolaan lingkungan pada bandar udara dan sekitarnya. Sehubungan dengan hal tersebut maka telah disusun pedoman pelaksanaan bandar udara ramah lingkungan (*Eco Airport*) melalui peraturan Dirjen Perhubungan Udara dengan Nomor SKEP/ 124/ VI/ 2009.

Pada tahun 2011 telah dilaksanakan Monitoring terhadap 5 (lima) bandar udara yang terdiri dari 2(dua) bandar udara UPT, 1(Satu) bandar udara UPTD dan 2(dua) bandar udara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I dan II, sebagai berikut:

- a. Matahora – Wakatobi (UPTD)
- b. Aroebusman – Ende
- c. Sentani – Jayapura
- d. Bandar Udara Kualanamu – Medan Baru (Dikelola PT AP II)
- e. Bandar Udara Adi Sumarmo – Solo (Dikelola PT AP I).

C. Pencapaian Keberhasilan Kinerja Kementerian Perhubungan Lainnya

1. Kementerian Perhubungan Raih Peringkat Ke-4 Sebagai Badan Publik Paling Terbuka (*Sumber : Pusat Komunikasi Publik, 24/10/2011*)

Kementerian Perhubungan meraih peringkat ke-4 terbaik sebagai badan publik paling terbuka dari Komisi Informasi Pusat. Pengumuman Peringkat Badan Publik Paling Terbuka Versi Komisi Informasi Pusat tersebut dilakukan pada Kamis (29/9) lalu di Lumire Hotel Jakarta. Acara ini merupakan kerjasama Komisi Informasi Pusat dengan Kementerian

Komunikasi dan Informatika yang dilakukan dalam rangka peringatan Hari Hak untuk Tahu (*International Right to Know Day*) yang diperingati secara serentak di seluruh dunia setiap tanggal 28 September.

Berdasarkan monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh Komisi Informasi Pusat, Kemenhub meraih posisi ke-4 terbaik dalam implementasi undang-undang keterbukaan informasi dari 82 badan publik, kementerian, dan lembaga setingkat menteri di tingkat pusat.

Ada empat kriteria yang dinilai oleh Komisi Informasi Pusat, yaitu berdasarkan informasi tentang regulasi keuangan, kinerja dan profil Kementerian yang terbuka kepada publik melalui portal/website dan pelayanan informasi kepada publik secara langsung.

Hasil dari monitoring dan evaluasi yang dilakukan Komisi Informasi Pusat ini dapat dijadikan dasar evaluasi bagi Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan Keterbukaan Informasi Publik (KIP). Hal tersebut sebagaimana diamanatkan Pasal 9 UU Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik bahwa seluruh badan publik diwajibkan untuk mempublikasikan informasi secara berkala.

Berdasarkan monitoring dan evaluasi tersebut ada beberapa hal yang masih harus diperbaiki dan ditingkatkan lagi oleh Kemenhub yaitu mengenai penyediaan Loker Layanan Informasi yang dirasa masih kurang. Kedepannya, Komisi Informasi Pusat menyarankan Portal Kemenhub dapat dilengkapi dengan informasi yang terkait dengan : Perencanaan Anggaran, Pelaksanaan Anggaran, Realisasi Anggaran yang sudah diaudit oleh BPK dan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan

Tiga peringkat di atas Kementerian Perhubungan adalah Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Keuangan, dan Dewan Perwakilan Rakyat. Sementara peringkat ke lima dan seterusnya ditempati oleh Kementerian Pekerjaan Umum, Mahkamah Agung, Kementerian Pertanian, Kejaksaan Agung, Kementerian Kesehatan, dan Kementerian Kehutanan

Berikut adalah peringkat 10 besar Badan Publik paling Terbuka versi Komisi Informasi Pusat :

1. Kementerian Komunikasi dan Informatika
2. Kementerian Keuangan
3. Dewan Perwakilan Rakyat
4. **Kementerian Perhubungan**
5. Kementerian Pekerjaan Umum
6. Mahkamah agung
7. KementerianPertanian
8. Kejaksaan agung
9. Kementerian Kesehatan
10. Kementerian Kehutanan

2. **Kemenhub Raih peringkat ke-6 berdasarkan hasil survey KPK sebagai instansi pusat yang memiliki nilai baik dalam integritas sektor publik**
(Sumber Puskom edisi 17 (Desember 2011))

Pada tahun 2011, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) meluncurkan hasil survey integritas sektor publik Indonesia tahun 2011. Dimana Kementerian Perhubungan berhasil mencapai peringkat 4 (empat) dari 10 instansi pusat yang memiliki nilai baik. Survey integritas publik ini dilakukan terhadap 89 instansi pusat, vertikal dan daerah dengan reponden mencapai 15.540 orang. Jumlah layanan yang disurvei mencapai 507 unit dengan margin error pada survei tersebut mencapai 5%. Tujuan dari survei adalah untuk mengetahui nilai integritas, indikator dan sub indikator integritas dalam layanan publik. Survey dilakukan dengan melakukan pengukuran-pengukuran ilmiah terhadap tingkat korupsi dan factor-faktor penyebab terjadinya korupsi di lembaga publik dengan melakukan survey pengguna langsung layanan publik. Survey dilakukan dari sudut pandang pengguna layanan bukan pemberi layanan publik.

Berikut daftar 10 instansi pusat yang memiliki nilai baik :

1. Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) dengan nilai indeks integritas (7,80)
2. Kementerian Kesehatan (7,52)
3. PT. Jamsostek (Persero) (7,52)
4. Kementerian Perindustrian (7,51)
5. PT. Pelindo II (Persero) cabang Tanjung Priok (7,50)
- 6. Kementerian Perhubungan (7,47)**
7. Kementerian Kelautan dan perikanan (7,46)
8. Kementerian Pertanian (7,45)
9. Kementerian Komunikasi dan Informatika (7,43)
10. Kementerian Pendidikan Nasional (7,41)

3. **Kemenhub Terima Penghargaan Dari Radio Elshinta** (*Sumber : Pusat Komunikasi Publik, 14/02/2011*)



Gambar III.3

**Wakil Menteri Perhubungan Menerima Penghargaan
dari Pemimpin Redaksi Radio Elshinta**

Kementerian Perhubungan menerima penghargaan dari Radio Elshinta sebagai salah satu Instansi Pemerintah yang menjalin kerjasama yang baik dengan Radio Elshinta dalam rangka penyebaran informasi kepada publik. Penghargaan ini diberikan oleh Radio Elsintha dalam acara Ulang Tahun ke

11 program News and Talk Radio Elshinta di Ballroom Kartika Chandra, di Jakarta tanggal 14 Februari 2011

Wakil Menteri Perhubungan, Bambang Susantono hadir mewakili Kementerian Perhubungan untuk menerima penghargaan yang diserahkan oleh Pemimpin Redaksi Radio Elshinta, Iwan Haryono.

Selain Kementerian Perhubungan, beberapa instansi Pemerintah yang juga mendapat penghargaan tersebut antara lain : Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Agama, Kementerian Kesehatan, Kemendiknas, Kemenpora, Kemenlu, BMKG, dan POLRI.

Dalam kesempatan tersebut, Wamenhub mengatakan Kementerian Perhubungan mengucapkan terimakasih atas kerjasama yang telah terjalin dengan baik selama ini dengan Radio Elshinta. Sebagai media yang beritanya selalu aktual, dirinya mengungkapkan bahwa Radio Elshinta secara terus menerus mewartakan kegiatan-kegiatan terutama yang berhubungan dengan transportasi kepada publik. Wamenhub berharap, Radio Elshinta dan Kemenhub dapat terus menjaga kerjasama yang sudah terjalin dan dapat menjadi mitra yang baik pula.

D. AKUNTABILITAS KEUANGAN

1. Alokasi Anggaran Tahun Anggaran 2011

Alokasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2011 sebesar **Rp.23,318,055,913,000,- (Rp.23.31 Trilyun)** dengan perincian untuk masing-masing Unit Kerja Eselon I adalah sebagai berikut :

a. Sekretariat Jenderal	Rp	408,031,645,000,-
b. Inspektorat Jenderal	Rp	67,721,194,000,-
c. Ditjen Perhubungan Darat	Rp	2,095,941,061,000,-
d. Ditjen Perkeretaapian	Rp	4,727,369,083,000,-
e. Ditjen Perhubungan Laut	Rp	7,768,182,346,000,-
f. Ditjen Perhubungan Udara	Rp	5,360,813,862,000,-
g. Badan Litbang	Rp	136,568,900,000,-
h. Badan Pengembangan SDM	Rp	2,753,427,822,000,-

Pagu DIPA Kementerian Perhubungan tahun 2011 apabila dilihat secara terinci dari jenis belanja adalah sebagai berikut :

Tabel III.43
Rincian per Jenis Belanja

Belanja Pegawai	:	Rp. 1,378,340,739,000 (5.91%)
Belanja Barang	:	Rp. 4,205,646,303,000 (18.04%)
Belanja Modal	:	Rp. 17,734,068,871,000 (76.05%) dengan rincian Rupiah Murni : Rp. 16,019,525,114,000 (68.70%) Pinjaman Luar Negeri : Rp.1,714,543,757,000 (7,35%)
TOTAL	:	Rp. 23,318,055,913,000

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan Kementerian Perhubungan

Perubahan pagu DIPA awal tahun 2010 sebesar Rp. 15.83 Trilyun menjadi sebesar Rp. 17.89 Trilyun antara lain disebabkan hal-hal sebagai berikut:

Kinerja keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2011 dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel III.44
Daya serap Kinerja Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2011

Dalam ribuan Rupiah

NO	UNIT KERJA	PAGU DIPA BA 022	REALISASI 31 DES 2011	%
1	2	3	4	5=4/3*100
1	SEKRETARIAT JENDERAL	408,031,645	349,167,960	85.57
2	INSPEKTORAT JENDERAL	67,721,194	54,228,342	80.07
3	DITJEN PHB DARAT	2,095,941,061	2,012,865,983	96.04
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	4,727,369,083	3,662,561,108	77.48
5	DITJEN PHB LAUT	7,768,182,346	6,534,705,552	84.12
6	DITJEN PHB UDARA	5,360,813,862	4,924,452,727	91.86
7	BADAN LITBANG	136,568,900	117,884,782	86.32
8	BADAN PSDM	2,753,427,822	2,365,610,060	85.92
	TOTAL KEMENTERIAN	23,318,055,913	20,021,476,514	85.86%

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan Kementerian Perhubungan,

Tabel III.45

Daya Serap Sisa Dana (Total) Kementerian Perhubungan Tahun 2011

Dalam ribuan rupiah

No.	UNIT KERJA	PAGU DIPA BA 022	TOTAL SISA DANA	%
1	2	3	4	5=4/3*100
1	SEKRETARIAT JENDERAL	408,031,645	58,863,685	14.42
2	INSPEKTORAT JENDERAL	67,721,194	13,492,852	19.92
3	DITJEN PHB DARAT	2,095,941,061	83,075,078	3.96
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	4,727,369,083	1,064,807,975	22.52
5	DITJEN PHB LAUT	7,768,182,346	1,233,476,794	15.87
6	DITJEN PHB UDARA	5,360,813,862	436,361,135	8.13
7	BADAN LITBANG	136,568,900	18,684,118	13.68
8	BADAN PSDM	2,753,427,822	387,817,762	14.08
	TOTAL KEMENTERIAN	23,318,055,913	3296579399	14.14

Tabel III.46

Rincian Sisa Dana Kementerian Perhubungan Tahun 2011

Dalam ribuan Rupiah

No	SUB SEKTOR	SISA DANA					
		KEGIATAN YG TIDAK DILAKSANAKAN	TRANSITO/SISA DANA KEGIATAN	SISA KONTRAK	TANDA BINTANG / BLOKIR	DANA BLU	TOTAL SISA DANA
1	2	6	7	8	9	10	11=6+7+8+9+10
1	SEKRETARIAT JENDERAL	5,820,760	34,823,724	15,242,091	2,977,111	0	58,863,685
2	INSPEKTORAT JENDERAL	0	12,721,137	271,715	500,000	0	13,492,852
3	DITJEN PHB DARAT	7,300,000	16,246,377	49,963,285	9,565,416	0	83,075,078
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	472,822,079	280,241,334	57,678,878	254,065,684	0	1,064,807,975
5	DITJEN PHB LAUT	5,473,566	736,339,477	9,238,182	482,425,569	0	1,233,476,794
6	DITJEN PHB UDARA	59,617,866	61,521,406	222,503,339	92,718,524	0	436,361,135
7	BADAN LITBANG	50,000	9,643,967	364,421	8,625,729	0	18,684,118
8	BADAN PSDM	74,560,274	113,379,244	104,898,612	45,846,450	49,133,182	387,817,762
	TOTAL KEMENTERIAN	625,644,545	1,264,916,667	460,160,523	896,724,483	49133182	3,296,579,399

a. Kegiatan Yang tidak Dilaksanakan (Belanja Barang) sebesar Rp. 16,61 Miliar

1) Sekretariat Jenderal, Rp. 5,77 Miliar

- a) Biro Hukum dan KSLN sebesar Rp. 2,93 Miliar
Revisi Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b) Pusat Komunikasi Publik sebesar Rp. 2,83 Miliar :
 - (1) Kegiatan Dialog sektor Transportasi melalui Media Elektronik sebesar Rp. 2,25 Miliar
 - (2) Kegiatan Pemetaan Stake Holder Komunikasi Strategis sebesar Rp. 588 Juta

2) Ditjen Perhubungan Udara, Rp. 7,8 Miliar

- a) Pembuatan KKOP dan BKK sebesar Rp. 1,4 M → diusulkan untuk penghematan namun tidak disetujui oleh DPR
- b) Subsidi Angkutan Perintis sebesar Rp. 2,48 M → PT. SMAC di grounded
- c) Subsidi Bahan Bakar sebesar Rp. 852,23 juta → karena Subsidi Angkutan Perintis nya tidak diterbangi
- d) Kegiatan yang bersumber dana dari PNBPN sebesar Rp. 3,07 M → maksimum pencairan PNBPN tidak tercapai

3) Badan Litbang, Rp. 50 juta

Kegiatan Sertifikasi Dilat Fungsional karena kesalahan akun

4) Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Rp. 3 Miliar

- a) Biaya Operasional Kapal latih dan Bahan Bakar, rencana sewa kapal latih ke BP2IP Barombong batal mengingat tidak dialokasikan biaya untuk sewa kapal latih, sebesar Rp. 949,07 Juta
- b) Honor pelaksanaan praktek kapal latih, rencana sewa kapal latih ke BP2IP Barombong batal mengingat tidak dialokasikan biaya untuk sewa kapal latih, sebesar Rp. 747,67 Juta
- c) Pengadaan peralatan kantor (PNP), belum ada ijin Maksimum Pencairan PNBPN, sebesar Rp. 240,51 Juta

- d) Program beasiswa KTI, belum ada juklak dan juknis kegiatan tersebut, sebesar Rp. 1,06 Miliar

b. Kegiatan Yang tidak dilaksanakan (Belanja Modal Rupiah Murni) sebesar Rp. 123,32 Miliar

1) Sekretariat Jenderal, Rp. 54,60 Juta

Biro Keuangan dan Perlengkapan sebesar Rp. 54,60 Juta Kegiatan *Upgrade Komputer (PC)*

2) Ditjen Perhubungan Darat, Rp. 2,3 Miliar

- a) Kegiatan Pelatihan PPNS Bidang SDP Rp. 0,6 Milyar, peserta tidak memenuhi persyaratan yang ditetapkan Kem Hukum dan HAM (pendaftar 16 orang yang memenuhi syarat 9 orang);
- b) Pembebasan tanah Pelabuhan Penyeberangan Hunimoa Rp. 1,7 Milyar, sertifikat tidak ada;

3) Ditjen Perkeretaapian, Rp. 1,5 Miliar

Belanja Modal RM sebesar Rp 1,5 Milyar untuk pekerjaan Track Benchmarking and Surveying (RMP) belum bisa dilaksanakan karena masih menunggu selesainya pekerjaan jasa konsultansi.

4) Ditjen Perhubungan Laut, Rp. 5,47 Miliar

- a) Pembangunan Faspel Laut Serasan pada Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Tarempa sebesar Rp.4,17 M, tidak dilaksanakan karena proses sanggah banding yang berlarut, sehingga sisa waktu tidak mencukupi untuk pelaksanaan
- b) Penerimaan PNS pada Satker Kantor Pusat sebesar Rp.1,3 M, karena adanya kebijakan moratorium Penerimaan PNS dari MenPAN

5) Ditjen Perhubungan Udara, Rp. 51,82 Miliar

a) Lelang Gagal

(1) Lanjutan Pelapisan Landas Pacu, Taxiway, Apron, Rp. 5,28 M
→ sudah lelang 2 kali namun tidak ada peminat

(2) Pekerjaan Fasilitasi Hydran pengisian bahan bakar, Rp. 8,12 M
→ sudah lelang 2 kali namun tidak ada peminat

b) Penimbunan dan Pemaadatan Landas Pacu, Rp. 6,93 M →
Direktorat Bandar Udara tidak memberikan pengesahan design;

c) Pembuatan saluran terbuka galian tanah, Rp. 152 juta →
berhubungan dengan pekerjaan diatas;

d) Rehab berat gedung terminal penumpang, Rp. 4,66 M → terminal
bandara terbakar;

e) Diusulkan untuk penghematan namun tidak disetujui oleh DPR

(1) Pembangunan gedung PKP-PK sebesar Rp.480 juta

(2) Pembangunan gedung genset sebesar Rp.350 juta

(3) Pembangunan gedung kantor bandara sebesar Rp.520 juta

(4) Pembangunan pos jaga sebesar Rp.21 juta

(5) Pembuatan drainase terbuka pasangan batu kali type II sebesar
Rp.600 juta

(6) Rehab saluran terbuka pasangan batu kali sebesar Rp.572 juta

(7) Pembuatan talud sisi udara sebesar Rp.108 juta

(8) Rehab gedung operasional sebesar Rp.337,5 juta

(9) Pembuatan jalan PKP-PK, parkir PKP-PK dan jalan akses tahap
II sebesar Rp.210 juta

f) Waktu tidak mencukupi

(1) Pengadaan comsumable part pesawat udara TBM 700, Rp.
1,82 M

(2) Pengadaan dan Pemasangan AMSC, Rp. 1,4 M

g) Pengadaan Peralatan Salvage untuk Bandara Hang Nadim, Rp.
17,5 M → kontrak diputus berdasarkan rekomendasi dari LKPP

h) Rekondisi NDB termasuk tiang antena, Rp. 0,35 M → alat sudah
tidak diproduksi lagi

- i) Pembuatan sertifikat tanah, Rp. 0,3 M → tanah belum dihibahkan dari Pemda LUWU
- j) Pembuatan sertifikat tanah, Rp. 75 juta → terkendala pada BPN
- k) Revisi tidak disetujui
 - (1) Pembuatan Turap, sebesar Rp. 0,83 M
 - (2) Pekerjaan Jembatan sebesar Rp. 1,08 M
- l) Pengadaan Laptop dan Komputer sebesar Rp. 42 juta → maksimum pencairan tidak tercapai.

6) Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Rp. 62,17 Miliar

- a) Perbaiki gedung bengkel mesin, menghindari duplikasi kegiatan dengan pemeliharaan peralatan Ship Analytic yang ada dalam gedung, sebesar Rp.2,85Miliar
- b) Perbaiki gedung praktek IV, menghindari duplikasi kegiatan dengan pemeliharaan peralatan Ship Analytic yang ada dalam gedung, sebesar Rp1,5Miliar
- c) Perbaiki Davit dan sekoci penolong, sebesar Rp 157,5 Juta
- d) Pembangunan Sistem Akuntan Keuangan BLU, SAK PIP Makassar belum ditetapkan, sebesar Rp 130,78 Juta
- e) Pengadaan lahan/tanah, lambatnya proses verifikasi berkas oleh panitia pengadaan tanah karena prinsip kehati-hatian, sebesar Rp 9,20 Miliar
- f) Pengadaan software BLU, SAK PIP Semarang belum ditetapkan, sebesar Rp 407,88 Juta
- g) Konsultan desain interior, waktu pelaksanaan kegiatan tidak mencukupi, sebesar Rp 125 Juta
- h) Pengadaan lahan pembangunan pengemb. kampus baru ATKP Makassar, belum lengkapnya dokumen terkait syarat pembayaran ganti rugi tanah, Rp. 47,79Miliar

c. Dana Blokir / Tanda Bintang (Belanja Barang) sebesar Rp. 33,43 Miliar

1) Sekretariat Jenderal, Rp. 2,03 Miliar

- a) Dana Cadangan pada Satker Biro Keuangan dan Perlengkapan, sebesar Rp. 1,18 Juta
- b) Kegiatan Penyusunan Bahan Master Plan on Asean Connectivity dan Pemenuhan Komitmen ASEAN Economic Community merupakan kegiatan hasil dari pemanfaatan dan tidak dapat dilaksanakan karena keterbatasan waktu pada Satker Biro Hukum dan KSLN sebesar Rp. 599 Juta
- c) Kelebihan Perjalanan Luar Negeri dan tidak disetujuinya pencairan untuk Penyediaan suku cadang kendaraan pada Satker Biro Umum, sebesar Rp. 926,14 Juta
- d) Dana Cadangan, Perjalanan Dalam Negeri dan Luar Negeri pada Satker Pusat Data dan Informasi, sebesar Rp. 219,13 Juta
- e) Perawatan Kendaraan Bermotor tidak disetujui pencairannya pada Satker Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi sebesar Rp. 102 Juta
- f) Tunjangan kehormatan Pejabat KNKT dan Dana Cadangan sebesar Rp. 138,83 Juta
- g) Belanja Operasional Perkantoran pada Satker Mahkamah Pelayaran sebesar Rp. 40,83 Juta

2) Ditjen Perkeretaapian, Rp. 4,85 Miliar

Dana blokir non alokasi sebesar Rp. 4,85 M.

3) Ditjen Hubud, Rp. 17,32 Miliar

- a) Honorarium Jasa Kebandarudaraan sebesar Rp.6,42 M → harus ada dasar hukum dari Menkeu
- b) Non Alokasi sisa pembahasan di DJA sebesar Rp.5,63 M
- c) Pemulangan TKI sebesar Rp.3,7 M → di tampung dalam DIPA Kemenlu
- d) Review Master Plan sebesar Rp.750 juta → waktu tidak mencukupi
- e) Perjalanan Luar Negeri sebesar Rp.825 juta → agenda belum jelas

4) Badan Litbang Rp. 5,92 Miliar

- a) Sekretariat Badan Litbang Perhubungan Rp. 4,62 M merupakan kegiatan hasil dari pemanfaatan dan Dana Non Alokasi.
- b) Pusat Litbang Manajemen Transportasi Multimoda Rp. 1,28 M merupakan kegiatan hasil dari Pemanfaatan dan Dana Non Alokasi.
- c) Pusat Litbang Perhubungan Darat Rp. 4,6 juta → Dana Non Alokasi
- d) Pusat Litbang Perhubungan Laut Rp. 5,03 juta → Dana Non Alokasi
- e) Pusat Litbang Perhubungan Udara Rp. 5,7 juta → Dana Non Alokasi

5) Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Rp. 3,31 Miliar

- a) Non–Alokasi dan Dana Cadangan, sebesar Rp. 204,05 Juta
- b) Lemari Es, sebesar Rp. 2,2 juta
- c) Pembangunan Diklat NAD, sebesar Rp. 150 Juta
- d) Pembangunan Diklat Pelayaran Sorong Tahap III, sebesar Rp. 2,97 Miliar
- e) Pembangunan Balai Diklat Pelayaran Ambon, sebesar Rp. 238,9 Juta
- f) METI Project, sebesar Rp. 200 Juta
- g) Operasional Perkantoran dan Pimpinan (BLU), sebesar Rp. 2,66 Miliar
- h) Pakaian dan Perlengkapan Diklat Officer Plus (OP 60), sebesar Rp. 24,28 Juta

d. Dana Blokir / Tanda Bintang Rupiah Murni (Belanja Modal) sebesar Rp. 776,73 Miliar

1) Sekretariat Jenderal, Rp. 950 Juta

- a) Pengadaan Kendaraan Bermotor Roda-4 pada Satker Pusat Data dan Informasi sebesar Rp. 500 Juta
- b) Efisiensi Kendaraan Operasional pada Satker Biro Umum sebesar Rp. 50 Juta
- c) Pengadaan Kendaraan Bermotor Roda-4 pada Atase Perhubungan di Jeddah sebesar Rp. 400 Juta

2) Inspektorat Jenderal

Kendaraan Operasional sebesar Rp. 500 juta

3) Ditjen Hubdat Rp. 9,56 Miliar

- a) Pembangunan Kapal 5000 GT Lts. Merak Bakauheni (Satker PSTSDP), Rp. 9,51M,-
- b) Non Alokasi (Satker BPLJSKB) Rp. 0,05 M.

4) Ditjen Perkeretaapian Rp. 162,65 Miliar

- a) Dana blokir pemanfaatan penghematan sebesar Rp 152,698 M yang tidak dicairkan karena waktu yang tidak mencukupi untuk pelaksanaan pekerjaan;
- b) Rupiah Murni Pendamping untuk Pengadaan 1.000 Km Rel dan 200 unit wesel (loan China) tidak dicairkan karena kegiatan dimaksud belum bisa dilaksanakan akibat alokasi RMP masih kurang;
- c) Penyusunan Pradesain Pemb.Jalan KA Bandara Soekarno Hatta sebesar Rp 2,25 M, karena studi kelayakan atau FS baru akan dilaksanakan oleh PT.Sarana Multi Infrastruktur (Persero) yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan
- d) Kelebihan alokasi Rupiah Murni Pendamping Modifikasi Stasiun Cirebon (Loan IP-489) sebesar Rp 3,637 M. Pekerjaan saat ini telah selesai 100%.
- e) Sisa alokasi Pembebasan lahan lorong 21,22,23 di Kec.Koja (Jakut) sebesar Rp 1,057 M

f) Dana blokir belanja modal non alokasi sebesar Rp 0,51 M;

5) Ditjen Hubla Rp. 482,42 Miliar

- a) Pengadaan Kendaraan Bermotor Roda – 2 Rp. 20 juta, Belum ada SK Penghapusan terbetur dengan PerMenkeu No.119/PMK.02/2009 dan no.105/PMK.02/2008 (kegiatan pengadaan Kendaraan Bermotor dibatasi);
- b) Dana non operasional pada Satker Kantor Pusat Ditjen Perhubungan Laut, Rp. 75,5 juta;
- c) Non Alokasi DIPA di lingkungan Ditjen Hubla Rp. 1,799 M;
- d) Dana Pendamping Ship Reporting System Project (INDOSREP) Rp. 4 M, tidak disetujui DJA karena kegiatan jika kontraktual harus ada persetujuan Multiyears terlebih dahulu;
- e) Dana Pendamping VTS Selat Malacca-Singapura Rp. 400 juta, tidak disetujui DJA karena kegiatan jika kontraktual harus ada persetujuan Multiyears terlebih dahulu;
- f) Pemanfaatan tidak disetujui oleh Kemenkeu Rp. 476,13 M, tidak disetujui oleh Kemenkeu karena adanya perbedaan usulan antara Kemenkeu dgn hasil rapat komisi V DPR-RI.

6) Ditjen Hubud Rp. 75,4 Miliar

- a) Blokir dari Kegiatan Pemanfaatan sebesar Rp. 67,65 M → waktu pelaksanaan tidak mencukupi
- b) Non Alokasi sisa pembahasan di DJA sebesar Rp. 5.11 M
- c) Pengadaan Kendaraan Roda 4 sebesar Rp. 2.64 M → pencairannya tidak disetujui oleh DJA

7) Badan Litbang Rp. 2,7 Miliar

- a) Renovasi Gedung Tahap I Rp. 2,2 M merupakan kegiatan hasil dari Pemanfaatan dan tidak dapat dilaksanakan karena keterbatasan waktu.
- b) Kendaraan Dinas Rp. 500 juta → tidak disetujui

8) Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Rp. 42,53 Miliar

- a) Non-Alokasi dan Dana Cadangan, sebesar Rp. 3,37 Miliar

- b) DED Pembangunan Sekolah Pelayaran 6 lokasi, kelebihan pengalokasian dana, sebesar Rp.1,5 Miliar
- c) Pembangunan Balai Diklat Pelayaran Ambon akibat belum tersedianya lahan, sebesar Rp. 49,51 Miliar
- d) Instalasi jaringan komunikasi, batal penghematan karena DIPA Penghematan tidak terbit, sebesar Rp. 120 Juta
- e) Dana Penunjang METI Project, sebesar Rp. 100 Juta
- f) Pembangunan SMK Penerbangan Tahap I (Jasa Konsultan), dilakukan penghematan pada pembangunan Fisik, sebesar Rp. 239,49 Miliar
- g) Penyelesaian Tunggakan PPnBm Pesawat Helikopter, sesuai rekomendasi BPKP tidak perlu pembayaran PPnBM karena helicopter digunakan sebagai alat pendidikan, sebesar Rp. 21,35 Miliar

BAB IV

PENUTUP

Sesuai amanat yang tercantum dalam Ketetapan MPR XI/98 dan UU No. 28 Th. 1999 bahwa setiap program dan kegiatan penyelenggara negara harus dapat dipertanggungjawabkan kinerja atau hasil akhir kepada masyarakat atau rakyat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan Amanat yang tercantum dalam Inpres No.7 Th. 1999 bahwa perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai tujuan-tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan melalui alat pertanggungjawaban secara periodik, maka perlu disusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai bentuk laporan terhadap proses Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan tahun 2011 disusun sebagai gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2011 dan tolok ukur keberhasilan dan kurangberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan Rencana Strategis dan tugas pokok dan fungsinya yang telah dilakukan selama tahun 2011 dalam mencapai tujuan dan sasaran stratejik dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan.

Nilai akuntabilitas kinerja Kementerian Perhubungan merupakan hasil dari proses sistem yang dimulai dari perencanaan dimana Rencana Strategis (Renstra) lima tahunan terbentuk kemudian dituangkan dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) yang menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Kinerja Anggaran (RKA) dan menghasilkan Penetapan Kinerja (PK) yang merupakan kontrak kinerja dari suatu pimpinan unit kerja organisasi tersebut kepada atasannya yang kemudian diukur dan dilaporkan dalam bentuk Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) serta dilakukan evaluasi yang komprehensif dan berkualitas untuk menghasilkan visi dan misi serta tujuan dan sasaran yang ingin dicapai oleh Kementerian Perhubungan yang tercantum dalam RPJMN dan Renstra 2010-2014.

A. KESIMPULAN

Selama tahun 2011, Orientasi Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan mengalami perubahan paradigma dari seberapa dana yang telah dan akan dihabiskan menjadi berapa besar kinerja yang dihasilkan dan kinerja tambahan yang diperlukan, agar tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dapat dicapai pada akhir periode perencanaan.

5 (lima) sasaran yang telah ditargetkan dalam Rencana Strategis (2010-2014) kemudian diukur dalam bentuk Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah berbasis *outcome* sasaran dan memberikan hasil manfaat yang dapat diberikan kepada masyarakat. Adapun capaian kinerja Kementerian Perhubungan memiliki nilai sebagai berikut :

Berdasarkan evaluasi kinerja tingkat pencapaian kinerja sasaran dari 66 Indikator Kinerja Utama (IKU) yang ditetapkan dalam rangka mencapai sasaran yang diamanatkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2010-2014, Kementerian Perhubungan memiliki nilai baik karena dari 66 Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah ditetapkan ada 43 Indikator Kinerja Utama yang memiliki pencapaian sama dan lebih dari 100% sedangkan yang kurang dari 100% hanya 23 Indikator Kinerja Utama. Dengan rincian sebagai berikut :

1. Sasaran peningkatan Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)

- a. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan adalah sebesar 0.0052 Kejadian/1000 trip dari target 0.0052 Kejadian/1000 trip sehingga pencapaian kinerja 100%
- b. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia adalah sebesar 31 Kejadian atau mengalami penurunan Kejadian dari target 41 Kejadian yang ditetapkan sehingga pencapaian kinerja mengalami peningkatan sebesar 124,39%

- c. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam adalah sebesar 99 Kejadian dari target 80 Kejadian sehingga pencapaian kinerja 76,25 %
- d. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain adalah sebesar 48 kejadian dari target 33 kejadian sehingga pencapaian kinerja minus 8,79%
- e. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat adalah sebesar 24.10 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 8,45 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus 85,21%
- f. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat 10,30 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 3,39 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus minus 103,83 %
- g. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan 3,40 kejadian/ 1 juta flight cycle dari target 1,70 kejadian/ 1 juta flight cycle sehingga pencapaian kinerja minus 0,06 %
- h. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan 19 Incident dari target 57 Incident sehingga pencapaian kinerja 166,67 %
- i. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta 24 kejadian dari target 61 kejadian sehingga pencapaian kinerja 160,66%

- j. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut 6 kejadian dari target 6 kejadian sehingga pencapaian kinerja 100 %
- k. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara 9 kejadian atau gangguan dari target 10 Kejadian atau gangguan sehingga pencapaian kinerja 110 %
- l. Realisasi pencapaian kinerja dengan indicator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 24 Pelabuhan dari target 20 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 83,33 %
- m. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 18 Pelabuhan dari target 24 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 75 %
- n. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang telah ditetapkan adalah sebesar 20 Pelabuhan dari target 20 Pelabuhan sehingga pencapaian kinerja 83,33 %
- o. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Udara adalah sebesar 73.07% dari target 72% sehingga pencapaian kinerja 98.51%.

2. Sasaran peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah

- a. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Rute keperintisan angkutan jalan adalah sebesar 157 rute dari target 157 rute sehingga pencapaian kinerja 100 %

- b. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Lintas keperintisan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) adalah sebesar 117 lintas dari target 126 lintas sehingga pencapaian kinerja 92,86 %
- c. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Transportasi Laut adalah sebesar 61 rute dari target 61 rute sehingga pencapaian kinerja 100 %
- d. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis adalah sebesar 130 rute dari target 132 rute sehingga pencapaian kinerja 98,48 %
- e. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rit Angkutan Jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 309,256 jumlah rit/tahun dari target 309,256 jumlah rit/tahun sehingga pencapaian kinerja 100%
- f. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah trip angkutan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 26,519 trip/tahun dari target 22,769 trip/tahun sehingga pencapaian kinerja 116,47 %
- g. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah voyage perintis yang dilayani transportasi laut adalah sebesar 1.010 voyage dari target 1.420 voyage sehingga pencapaian kinerja 71,13 %
- h. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani adalah sebesar 16,465 frekuensi dari target 20.887 frekuensi sehingga pencapaian kinerja 78,83 %
- i. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Angkutan Jalan Transportasi Darat yang menjadi rute komersial adalah sebesar 8 rute perintis dari target 8 rute perintis sehingga pencapaian kinerja 100 %.

- j. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah rute perintis Angkutan Penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial adalah sebesar 2 lintas perintis dari target 2 lintas perintis sehingga pencapaian kinerja 100 %
- k. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi Laut adalah sebesar 994 kota/kab dari target 994 kota/kab sehingga pencapaian kinerja 100 %
- l. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara adalah sebesar 231 kota/kab dari target 230 kota/kab sehingga pencapaian kinerja 99,57 %

3. Sasaran peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi

- a. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi adalah sebesar 14 kota dari target 14 kota sehingga pencapaian kinerja 100%
- b. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama adalah sebesar 42,309,919 penumpang dari target 40,623,453 penumpang sehingga pencapaian kinerja 104.15 %
- c. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut adalah sebesar 5,657,505 penumpang dari target 5,657,505 penumpang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- d. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Angkutan udara domestik adalah sebesar 60,039,293 penumpang dari target 59,542,005 penumpang sehingga pencapaian kinerja 100.84 %
- e. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang Angkutan Udara Internasional adalah sebesar 8,152,133 penumpang dari target 7,607,178 penumpang sehingga pencapaian kinerja 107.16 %

- f. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Penumpang Angkutan Udara Perintis adalah sebesar 147,479 Penumpang dari target 266,597 Penumpang sehingga pencapaian kinerja 55.32 %
- g. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penumpang KA yang dilayani adalah sebesar 145,671,959 dari target 166,530,660 sehingga pencapaian kinerja 87.47 %
- h. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP adalah sebesar 5,605,469 unit dari target 5,605,469 sehingga pencapaian kinerja 100 %
- i. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Kendaraan Roda 4(empat)/Lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP adalah sebesar 6,550,439 unit dari target 6,550,439 unit sehingga pencapaian kinerja 87.47 %
- j. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Nasional adalah sebesar 316,489,377 ton dari target 316,489,377 ton sehingga pencapaian kinerja 100%
- k. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Asing adalah sebesar 3,779,169 ton dari target 3,779,169 ton sehingga pencapaian kinerja 100 %
- l. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Domestik adalah sebesar 718,177 ton dari target 861,583 ton sehingga pencapaian kinerja 83.36 %
- m. Realisasi pencapaian kinerja dengan indicator Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Internasional adalah sebesar 72,060 ton dari target 91,481 ton sehingga pencapaian kinerja 78.77 %
- n. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api adalah sebesar 16,773,804 ton dari target 27,093,090 ton sehingga pencapaian kinerja 61.91%

- o. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri adalah sebesar 98.82% dari target 98.82% sehingga pencapaian kinerja 100 %
 - p. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri adalah sebesar 9.50% dari target 9.50% sehingga pencapaian kinerja 100 %
 - q. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Prosentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional adalah sebesar 3,65 % dari target 3,65 % sehingga pencapaian kinerja 100%
4. **Sasaran peningkatan kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi**
- a. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi KEMENPAN dan RB mendapat nilai CC dari target nilai B
 - b. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jenis Opini BPK adalah mendapat nilai opini WDP dari target WTP
 - c. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi adalah sebesar 11 RPP dari target 11 RPP sehingga pencapaian kinerja 100 %
 - d. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan adalah 33 Permenhub dari target 37 Permenhub sehingga pencapaian kinerja 89.19 %
 - e. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor adalah sebesar 60 orang dari target 60 orang sehingga pencapaian kinerja 100%
 - f. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah awak kapal patroli adalah sebesar 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %

- g. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga marine inspector A adalah 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- h. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga marine inspector B adalah 30 orang dari target 30 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- i. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A adalah 60 orang dari target 60 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- j. Realisasi pencapaian kinerja dengan indicator Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B adalah 120 orang dari target 120 orang sehingga pencapaian kinerja 100%
- k. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Inspektur Penerbangan adalah 90 orang dari target 90 orang sehingga pencapaian kinerja 100%
- l. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi adalah 5,417 orang dari target 5,417 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- m. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Masinis adalah sebanyak 480 orang dari target 480 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
- n. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah asisten masinis adalah sebanyak 592 orang dari target 592 orang sehingga pencapaian kinerja 100%
- o. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah PPKA adalah sebanyak 715 orang dari target 715 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %

- p. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah juru penilik jalan adalah sebanyak 855 orang dari target 855 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
 - q. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah penjaga pintu perlintasan adalah sebanyak 2,625 orang dari target 2,625 orang sehingga pencapaian kinerja 100 %
5. **Sasaran peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta teknologi transportasi yang efisiensi, ramah lingkungan sebagai mengantisipasi perubahan iklim**
- a. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah bandar udara yang memenuhi eco airport (AMDAL) adalah sebanyak 5 bandara dari target 10 bandara sehingga pencapaian kinerja 50 %
 - b. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum adalah sebesar 400 unit dari target 450 unit sehingga pencapaian kinerja 88.89 %
 - c. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah emisi gas buang (CO₂) dengan kegiatan peremajaan armada Pesawat adalah sebesar 0.057 Ton-CO₂/pnp dari target 0.057 Ton-CO₂/pnp sehingga pencapaian kinerja 100 %
 - d. Realisasi pencapaian kinerja dengan indikator Jumlah Jumlah penurunan emisi gas buang (CO₂) Transportasi Laut adalah sebesar 1,304.44 Mega Ton dari target 1,304.44 Mega Ton sehingga pencapaian kinerja 100 %

B. SARAN

1. Melakukan penyempurnaan dengan mereviu dan merevisi RENSTRA Kementerian Perhubungan dengan menetapkan sasaran yang berorientasi hasil, indikator kinerja yang terukur dan relevan serta menetapkan target tahunan yang jelas sehingga dapat menjadi acuan dalam penyusunan RKT dan PK Kementerian Perhubungan;

2. Dalam penyusunan anggaran, agar mengacu kepada Rencana Kinerja Tahunan masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Dokumen Penetapan Kinerja (PK) dimonitor pencapaiannya secara berkala, sebagai alat untuk mengendalikan dan memperbaiki kinerja;
4. Memanfaatkan hasil pengukuran kinerja untuk pengendalian dan pemantauan kinerja secara berkala oleh Kementerian Perhubungan;
5. Kementerian Perhubungan perlu membangun sistem pengumpulan data kinerja secara memadai;
6. Menyempurnakan penyajian informasi dalam LAKIP mengenai pencapaian IKU, evaluasi dan analisis pencapaian sasaran strategis serta perbandingan data kinerja;
7. Meningkatkan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam bidang akuntabilitas dan manajemen kinerja di seluruh jajaran Kementerian Perhubungan untuk mempercepat terwujudnya pemerintahan yang berkinerja dan akuntabel.
8. Secara internal, Kementerian Perhubungan terus melakukan perbaikan dan penyempurnaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di lingkungan unit kerja Kementerian Perhubungan salah satunya adalah **melaksanakan 5 (lima) langkah konkrit dan strategis** sebagai berikut :

a. Langkah Pertama

- 1) Kepada Setiap Unit Kerja Eselon I maupun Eselon II dan Eselon II mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan **HARUS mempunyai Rencana Pembangunan Jangka Menengah, 5 tahunan (tahun 2010 – 2014)** dengan acuan **RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014**.
- 2) Rencana Pembangunan Jangka Menengah dimaksud berisi:
 - a) Visi dan Misi;
 - b) Tujuan;

- c) Sasaran, yang dilengkapi dengan indikator kinerja *output & outcome* yang bersifat kuantitatif;
 - d) Rencana Kegiatan Tahunan (tahun pertama s.d. tahun kelima) mengacu kepada pencapaian Sasaran yang ditetapkan, sehingga dalam tahun kelima dapat dicapai 100 %.
- 3) Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah dimaksud harus disahkan oleh Pimpinan Unit Kerja yang bersangkutan, dan didokumentasikan.

b. Langkah Kedua

- 1) Kepada Setiap Unit Kerja Eselon I maupun Eselon II dan Eselon II mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan agar menerbitkan Dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT) untuk Tahun Anggaran satu tahun ke depan, pada setiap awal Tahun Anggaran berjalan (Januari).
- 2) Dokumen RKT harus berisi rencana kegiatan yang akan dilaksanakan pada 1 (satu) tahun ke depan, dengan alokasi dana yang masih bersifat indikatif.
- 3) Dokumen RKT yang disusun harus mengacu pada Dokumen RPJM Unit Kerja yang bersangkutan.
- 4) Dokumen RKT yang disusun harus disahkan oleh Pimpinan Unit Kerja yang bersangkutan, dan didokumentasikan.

c. Langkah Ketiga

- 1) Kepada Setiap Unit Kerja Eselon I maupun Eselon II dan Eselon II mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan agar menerbitkan Dokumen Rencana Kerja Anggaran (RKA) untuk Tahun Anggaran satu tahun ke depan, pada setiap awal Tahun Anggaran berjalan (Februari).
- 2) Dokumen RKA yang disusun harus mengacu pada Dokumen RKT yang telah diterbitkan pada bulan Januari. Penyimpangan dari Dokumen RKT hanya dapat ditolerir maksimum 10 % dari volume Sasaran yang akan

dicapai. Penyimpangan lebih dari 10 % harus disertai dengan justifikasi yang dapat dipertanggung jawabkan.

- 3) Dokumen RKA yang disusun harus disyahkan oleh Pimpinan Unit Kerja yang bersangkutan, dan didokumentasikan.

d. Langkah Keempat

- 1) Kepada Setiap Unit Kerja Eselon I maupun Eselon II dan Eselon II mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan agar menerbitkan Dokumen Penetapan Kinerja (PK) untuk Tahun Anggaran berjalan, pada setiap awal tahun (Maret).
- 2) Dokumen PK yang disusun harus mengacu pada Dokumen DIPA Tahun berjalan
- 3) Dokumen PK merupakan kontrak kerja antara Pimpinan Unit Kerja yang bersangkutan, dengan Pimpinan langsung di atasnya, untuk satu tahun anggaran. Contoh : PK Unit Kerja Eselon I harus ditandatangani antara Pejabat Eselon I dengan Bapak Menteri.

e. Langkah Kelima

- 1) Kepada Setiap Unit Kerja Eselon I maupun Eselon II dan Eselon II mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan agar menyusun Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) untuk satu Tahun Anggaran yang telah lewat, pada setiap awal tahun berjalan (Maret).
- 2) Dokumen LAKIP yang disusun harus mengacu pada Dokumen PK Tahun yang sama
- 3) Dokumen LAKIP agar disyahkan oleh Pimpinan Unit Kerja yang bersangkutan, dan didokumentasikan.
- 4) Isi dari Dokumen LAKIP agar menjadi acuan untuk perbaikan kinerja tahun berikutnya.

DAFTAR GRAFIK

Grafik III.1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Berdasarkan Faktor Penyebabnya	84
Grafik III.2	Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Berdasarkan Ukuran Kapal.....	85
Grafik III.3	Prosentase Capaian Akuntabilitas Kinerja Sasaran Pertama Pada Transportasi Udara Tahun 2010 dan 2011.....	93
Grafik III.4	Tren Capaian Kinerja Akuntabilitas Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011.....	106
Grafik III.5	Hasil Evaluasi Proses Sakip Kemenhub Tahun 2007 s.d 2011 (NilaiTotal).....	131
Grafik III.6	Hasil Evaluasi Proses Sakip Kemenhub Dilihat Dari Komponennya Tahun 2007 s.d 2011.....	131
Grafik III.7	Tren pencapaian akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara dalam rangka mencapai sasaran Kelima Pada Tahun 2010 dan 2011.....	139

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan.....	11
Gambar II.1	Hubungan antara RENSTRA, Rencana Kinerja Tahunan, RKA-KL, DIPA, Penetapan Kinerja dan LAKIP.....	55
Gambar III.1	Jumlah rute angkutan udara perintis dilihat dari daerahnya.....	107
Gambar III.2	Pembangunan Jalur Ganda Lintas Patuguran-Karang Sari.....	125
Gambar III.3	Wakil Menteri Perhubungan Menerima Penghargaan dari Pemimpin Redaksi Radio Elshinta.....	147

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Ringkasan Eksekutif	ii
Daftar Isi	xii
Daftar Tabel	xiv
Daftar Gambar	xix
Daftar Grafik	xx

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Tugas, Pokok dan Fungsi Kementerian Perhubungan	2
C. Sistematika Penyajian	12

BAB II. PERENCANAAN DAN PERJANJIAN KINERJA

A. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014.....	14
1. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan	15
2. Tujuan dan Sasaran	15
3. Cara Mencapai Tujuan dan Sasaran	21
4. Kebijakan Umum	21
5. Program Pembangunan	22
B. Rencana Kinerja Tahun 2011 Kementerian Perhubungan	54
1. Gambaran Umum Rencana Kinerja Tahun 2011	54
2. Alokasi Anggaran Tahun 2011	60
C. Penetapan Kinerja Tahun 2011 Kementerian Perhubungan...	61

BAB III. AKUNTABILITAS KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2011

A. Pengukuran Kinerja	68
B. Evaluasi dan Analisa Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011.....	71
1. Sasaran Pertama.....	73



2. Sasaran Kedua.....	102
3. Sasaran Ketiga.....	108
4. Sasaran Keempat.....	129
5. Sasaran Kelima.....	138
C. Pencapaian Keberhasilan Kinerja Kementerian Perhubungan Lainnya.....	144
D. Akuntabilitas Keuangan.....	148
BAB IV. PENUTUP	
A. Kesimpulan	161
B. Saran	169
LAMPIRAN.....	173
▪ Formulir Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2011	
▪ Penetapan Kinerja (PK) Tahun 2011	
▪ Pengukuran Kinerja Tahun 2011	

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel II-1 Rekapitulasi Program Pengelolaan dan Pelayanan Transportasi Darat 2010-2014.....	24
Tabel II-2 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian 2010-2014.....	27
Tabel II-3 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut 2010-2014	32
Tabel II-4 Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara 2010-2014.....	38
Tabel II-5 Program Peningkatan Pengawasan dan Akuntabilitas Aparatur Negara 2010-2014.....	39
Tabel II-6 Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2010-2014	40
Tabel II-7 Program Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Tahun 2010-2014	41
Tabel II-8 Program Dukungan Manajemen dan Pelayanan Tugas Teknis Lainnya & Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014	43
Tabel II-9 Teknologi Informasi dan Komunikasi	44
Tabel II-10 Daftar Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta	50
Tabel II-11 Rincian Rencana Proyek Kerjasama Pemerintah dan Swasta	51
Tabel II-12 Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 1.....	56
Tabel II-13 Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 2.....	57
Tabel II-14 Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 3.....	58
Tabel II-15 Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 4.....	59
Tabel II-16 Rincian Indikator Kinerja Utama Sasaran 5.....	60

Tabel II-17	Penetapan Kinerja Sasaran I.....	62
Tabel II-18	Penetapan Kinerja Sasaran II.....	63
Tabel II-19	Penetapan Kinerja Sasaran III.....	64
Tabel II-20	Penetapan Kinerja Sasaran IV.....	65
Tabel II-21	Penetapan Kinerja Sasaran V.....	66
Tabel III-1	Jumlah Indikator Kinerja Outcome per Sasaran.....	72
Tabel III-2	Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Pertama Tahun 2011.....	73
Tabel III-3	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Darat Dalam Mencapai Sasaran Pertama.....	74
Tabel III-4	Jumlah kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan Tahun 2010 dan 2011.....	75
Tabel III-5	Program Kegiatan Pembangunan Fasilitas Keselamatan Tahun 2011.....	80
Tabel III-6	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Laut Dalam Mencapai Sasaran Pertama.....	81
Tabel III-7	Jenis Kecelakaan Dilihat Dari Faktor Penyebabnya Tahun 2008 s.d 2011.....	82
Tabel III-8	Data Kecelakaan Transportasi Laut Berdasarkan Kejadian dan Jumlah korban Tahun 2008 s.d 2011.....	82
Tabel III-9	Data Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kapal Tahun 2010 dan 2011....	83
Tabel III-10	Penerbitan Sertifikat Kapal Tahun 2011.....	89
Tabel III-11	Tingkat Kecukupan dan Keandalan SBNP Tahun 2010 dan 2011	89
Tabel III-12	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Udara Dalam Mencapai Sasaran Pertama.....	91
Tabel III-13	Tren Kinerja Sektor Transportasi Udara Dalam Rangka Mencapai Sasaran Pertama Tahun 2010 dan 2011.....	92

Tabel III-14	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Perkeretaapian Dalam Rangka Mencapai Sasaran Pertama.....	100
Tabel III-15	Perbandingan Kinerja Tahun 2008 – 2011 Sasaran Meningkatnya Keandalan dan Keselamatan Pengoperasian Perkeretaapian.....	100
Tabel III-16	Sertifikasi Kelaikan Sarana di Bidang Perkeretaapian.....	101
Tabel III-17	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua.....	102
Tabel III-18	Tingkat Capaian Akuntabilitas Kinerja Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011.....	103
Tabel III-19	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Laut Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua.....	104
Tabel III-20	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Udara Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua.....	105
Tabel III-21	Tren Capaian Kinerja Akuntabilitas Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kedua Tahun 2010 dan 2011.....	106
Tabel III-22	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Darat Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga.....	108
Tabel III-23	Jumlah Kota Yang Menerapkan Jenis Angkutan Umum Massal Bus Rapid Transit (BRT) Tahun 2010 - 2011.....	109
Tabel III-24	Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang diangkut oleh transportasi ASDP Tahun 2010 - 2011.....	109
Tabel III-25	Jumlah Kendaraan Roda 4 (Empat) Yang Diangkut Oleh Transportasi ASDP Tahun 2010 – 2011.....	110

Tabel III-26	Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum Tahun 2010 – 2011.....	110
Tabel III-27	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Laut Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga.....	112
Tabel III-28	Perkembangan Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri (Nasional & Asing)Tahun 2008 – 2011.....	113
Tabel III-29	Perkembangan Muatan Angkutan Laut Luar NegeriTahun 2008 – 2011.....	113
Tabel III-30	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Udara Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga.....	118
Tabel III-31	Tren Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara dalam rangka Mencapai Sasaran Ketiga Pada Tahun 2010 dan 2011.....	118
Tabel III-32	Kapasitas Landas Pacu berdasarkan Type Pesawat.....	122
Tabel III-33	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 sektor Transportasi Perkeretaapian Dalam Rangka Mencapai Sasaran Ketiga.....	123
Tabel III-34	Tren Jumlah penumpang dan angkutan barang tahun 2008 s.d 2011.....	124
Tabel III-35	Pembangunan Jalur Ganda.....	124
Tabel III-36	Pembangunan Jalur KA Baru (Jalur Tunggal).....	126
Tabel III-37	Peningkatan jalur KA.....	126
Tabel III-38	Tingkat capaian dan indikator kinerja Tahun 2011 Dalam Rangka Mencapai Sasaran Keempat.....	129
Tabel III-39	Pencapaian hasil evaluasi kinerja Kementerian Perhubungan oleh Kemenpan dan RB dari tahun 2007 s.d 2011.....	132

Tabel III-40	Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2011 Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kelima	138
Tabel III-41	Tren pencapaian akuntabilitas Kinerja Transportasi Udara dalam rangka mencapai sasaran Kelima Pada Tahun 2010 dan 2011.....	139
Tabel III-42	Penerbitan Sertifikat terkait Pencegahan Pencemaran Tahun 2011.....	142
Tabel III-43	Rincian per Jenis Belanja.....	149
Tabel III-44	Daya serap Kinerja Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2011.....	149
Tabel III-45	Daya Serap Sisa Dana (Total) Kementerian Perhubungan Tahun 2011.....	150
Tabel III-46	Rincian Sisa Dana Kementerian Perhubungan Tahun 2011.....	150

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia Nya penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan (LAKIP Kemenhub) Tahun 2011 dapat terselesaikan.

LAKIP Kemenhub Tahun 2011 ini dibuat sebagai laporan pelaksanaan anggaran berbasis kinerja dan merupakan laporan tahun kedua dari pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan periode 2010-2014.

Penyusunan LAKIP Kemenhub Tahun 2011 juga merupakan salah satu perwujudan tekad kami untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan negara dan pembangunan yang didasarkan pada prinsip-prinsip *Good Governance*, sebagai langkah tindak lanjut Inpres Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) yang merupakan pelaksanaan lebih lanjut TAP MPR RI Nomor XI/MPR/1998 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme serta Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

Dengan telah disusunnya Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan Tahun 2011, diharapkan akan memberikan manfaat nyata sehingga di masa depan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kementerian Perhubungan dapat diselenggarakan lebih efektif dan efisien, serta dapat mendorong terciptanya sistem penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan pada sektor perhubungan yang didasarkan kepada prinsip-prinsip *Good Governance*.

Jakarta, Maret 2012
MENTERI PERHUBUNGAN

E. E. MANGINDAAN

FORMULIR PENGUKURAN KINERJA

KEMENTERIAN : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN ANGGARAN : 2011

							PAGU	REALISASI	%			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)			
A	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan	Kejadian/1000 trip	0.0052	0.0052	100.00%					
		2	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia	kejadian kecelakaan	41	31	124.39%	I	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat	2,095,941,061,000	2,012,865,983,000	96.04%
		3	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam	kejadian kecelakaan	80	99	76.25%	II	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut	7,768,182,346,000	6,534,705,552,000	84.12%
		4	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian kecelakaan	23	48	-8.70%					
		5	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	8.45	24.10	-85.21%	III	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara	5,360,813,862,000	4,924,452,727,000	91.86%
		6	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	3.39	10.30	-103.83%					
		7	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	kejadian/ 1 juta flight cycle	1.70	3.40	-0.06%	IV	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	4,727,369,083,000	3,662,561,108,000	77.48%
		8	Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan	Incident	57	19	166.67%					
		9	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	Kejadian	61	24	160.66%	V	Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan (Setjen)	408,031,645,000	349,167,960,000	85.57%
		10	Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut	Kejadian atau gangguan	6	6	100.00%					
		11	Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara	Kejadian atau gangguan	10	9	110.00%	VI	Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan	67,721,194,000	54,228,342,000	80.08%
		12	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	20	83.33%					
		13	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	18	75.00%					
		14	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	20	83.33 %	VII	Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	2,753,427,822,000	2,365,610,060,000	85.92%
		15	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Udara	Prosentase	72.00	73.07	98.51%	VIII	Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	136,568,900,000	117,884,782,000	86.32%

								PAGU	REALISASI	%
	(1)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
B	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	1	Jumlah Rute keperintisan angkutan jalan	Rute	157	157	100.00%			
		2	Jumlah Lintas keperintisan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP)	Lintas	126	117	92.86%			
		3	Jumlah rute perintis Transportasi Laut	Rute	61	61	100.00%			
		4	Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis	Rute	132	130	98.48%			
		5	Jumlah rit Angkutan Jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah rit/tahun	309,256	309,256	100.00%			
		6	Jumlah trip angkutan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah trip/tahun	22,769	26,519	116.47%			
		7	Jumlah voyage perintis yang dilayani transportasi laut	Voyage	1,420	1,010	71.13%			
		8	Jumlah Frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Frekuensi	20,887	16,465	78.83%			
		9	Jumlah rute perintis Angkutan Jalan Transportasi Darat yang menjadi rute komersial	Rute Perintis	8	8	100.00%			
		10	Jumlah rute perintis Angkutan Penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial	Lintas Perintis	2	2	100.00%			
		11	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi Laut	Kota/kab	994	994	100.00%			
		12	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara	Kota/kab	231	230	99.57%			
C	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	1	Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi	kota	14	14	100.00%			
		2	Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama	Penumpang	40,623,453	42,309,919	104.15%			
		3	Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut	Penumpang	5,657,505	5,657,505	100.00%			
		4	Jumlah penumpang Angkutan udara domestik	Penumpang	59,542,005	60,039,293	100.84%			
		5	Jumlah penumpang Angkutan Udara Internasional	Penumpang	7,607,178	8,152,133	107.16%			
		6	Jumlah Penumpang Angkutan Udara Perintis	Penumpang	266,597	147,479	55.32%			
		7	Jumlah penumpang KA yang dilayani	Penumpang	166,530,660	145,671,959	87.47%			
		8	Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	5,605,469	5,605,469	100.00%			
		9	Jumlah Kendaraan Roda 4 (empat)/Lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	6,550,439	6,550,439	87.47%			
		10	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Nasional	Ton	316,489,377	316,489,377	100.00%			

							PAGU	REALISASI	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
	11	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Asing	Ton	3,779,169	3,779,169	100.00%			
	12	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Domestik	Ton	861,583	718,177	83.36%			
	13	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Internasional	Ton	91,481	72,060	78.77%			
	14	Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api	Ton	27,093,090	16,773,804	61.91%			
	15	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri	Prosentase	98.82%	98.82%	100.00%			
	16	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri	Prosentase	9.50%	9.50%	100.00%			
	17	Persentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional	Prosentase	3,65 %	3,65 %	100.00%			
D	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi		Nilai Akuntabilitas Kinerja	B	CC	-			
	2	Jenis Opini BPK	Opini	WTP	WDP	-			
	3	Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi	RPP	11	11	100.00%			
	4	Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan	PERMENHUB	37	33	89.19%			
	5	Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor	Orang	60	60	100.00%			
	6	Jumlah awak kapal patroli;	Orang	30	30	100.00%			
	7	Jumlah tenaga marine inspector A	Orang	30	30	100.00%			
	8	Jumlah tenaga marine inspector B	Orang	30	30	100.00%			
	9	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A	Orang	60	60	100.00%			
	10	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B	Orang	120	120	100.00%			
	11	Jumlah Inspektur Penerbangan	Orang	90	90	100.00%			
	12	Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi	Orang	5,417	5,417	100.00%			
	13	Jumlah Masinis	Orang	480	480	100.00%			
	14	Jumlah asisten masinis	Orang	592	592	100.00%			
	15	Jumlah PPKA	Orang	715	715	100.00%			
	16	Jumlah juru penilik jalan,	Orang	855	855	100.00%			
	17	Jumlah penjaga pintu perlintasan	Orang	2,625	2625	100.00%			

							PAGU	REALISASI	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
E	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	1	Jumlah bandar udara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL)	Bandara	10	5	50.00%			
		2	Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum	Unit	450	400	88.89%			
		3	Jumlah emisi gas buang (CO2) dengan kegiatan peremajaan armada Pesawat	Ton-CO2/pnp	0,057	0.057	100.00%			
		4	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO2) Transportasi Laut	Mega Ton	1.304,44	1.304,44	100.00%			

: Rp. 23,32 Trilyun

: Rp. 20,02 Trilyun (85,86 %)



LAMPIRAN



B A B I



B A B II



B A B III



B A B IV



RINGKASAN EKSEKUTIF



DAFTAR ISI



LAMPIRAN

PENETAPAN KINERJA (PK)



LAMPIRAN

PENGUKURAN KINERJA

FORMULIR PENETAPAN KINERJA

KEMENTERIAN : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN ANGGARAN : 2011

NO.	SASARAN		SATUAN	TARGET	NO	PROGRAM	ANGGARAN	
	(1)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
A	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Angkutan Penyeberangan	Kejadian/1000 trip	0.0052	I	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat	2,095,941,061,000
		2	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia	kejadian kecelakaan	41			
		3	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh alam	kejadian kecelakaan	80			
		4	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian kecelakaan	23	II	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut	7,768,182,346,000
		5	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	8.45			
		6	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	3.39	III	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara	5,360,813,862,000
		7	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan	kejadian/ 1 juta flight cycle	1.70			
		8	Jumlah Airtraffic Incident dengan Rasio 4 : 100.000 pergerakan	Incident	57	IV	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	4,727,369,083,000
		9	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta	Kejadian	61			
		10	Jumlah Kejadian jenis percobaan perompakan dan pencurian pada transportasi laut	Kejadian atau gangguan	6	V	Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan (Setjen)	408,031,645,000
		11	Jumlah Kejadian gangguan keamanan penerbangan/Transportasi Udara	Kejadian atau gangguan	10			
		12	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	VI	Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan	67,721,194,000
		13	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Approach Time (AT) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24			
		14	Jumlah pelabuhan laut yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (Effective Time/ET) masih sesuai standar yang telah ditetapkan	Pelabuhan	24	VII	Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	2,753,427,822,000
		15	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Udara	Prosentase	72.00			
					VIII	Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	136,568,900,000	

B	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	1	Jumlah Rute keperintisan angkutan jalan	Rute	157			
		2	Jumlah Lintas keperintisan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP)	Lintas	126			
		3	Jumlah rute perintis Transportasi Laut	Rute	61			
		4	Jumlah rute pelayanan penerbangan perintis	Rute	132			
		5	Jumlah rit Angkutan Jalan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah rit/tahun	309,256			
		6	Jumlah trip angkutan Angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP) perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Jumlah trip/tahun	22,769			
		7	Jumlah voyage perintis yang dilayani transportasi laut	Voyage	1,420			
		8	Jumlah Frekuensi penerbangan perintis pada daerah tertinggal dan terisolir yang terlayani	Frekuensi	20,887			
		9	Jumlah rute perintis Angkutan Jalan Transportasi Darat yang menjadi rute komersial	Rute Perintis	8			
		10	Jumlah rute perintis Angkutan Penyeberangan (ASDP) yang menjadi rute komersial	Lintas Perintis	2			
		11	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi Laut	Kota/kab	994			
		12	Jumlah Kota/daerah yang terhubung oleh transportasi udara	Kota/kab	231			
C	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	1	Jumlah kota yang menerapkan jenis angkutan umum massal Bus Rapid Transit (BRT) dalam rangka mengurangi kendaraan pribadi	kota	14			
		2	Jumlah penumpang angkutan penyeberangan yang terangkut pada 7 (tujuh) lintasan utama	Penumpang	40,623,453			
		3	Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut	Penumpang	5,657,505			
		4	Jumlah penumpang Angkutan udara domestik	Penumpang	59,542,005			
		5	Jumlah penumpang Angkutan Udara Internasional	Penumpang	7,607,178			
		6	Jumlah Penumpang Angkutan Udara Perintis	Penumpang	266,597			
		7	Jumlah penumpang KA yang dilayani	Penumpang	166,530,660			
		8	Jumlah Kendaraan Roda 2 (dua) yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	5,605,469			
		9	Jumlah Kendaraan Roda 4(empat)/Lebih yang diangkut yang oleh Transportasi ASDP	Unit	6,550,439			
		10	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Nasional	Ton	316,489,377			
		11	Jumlah Muatan Angkutan Laut Dalam Negeri yang diangkut oleh Kapal Asing	Ton	3,779,169			

		12	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Domestik	Ton	861,583			
		13	Jumlah kargo yang diangkut Penerbangan Internasional	Ton	91,481			
		14	Jumlah Angkutan Barang yang dilayani oleh Kereta Api	Ton	27,093,090			
		15	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Dalam Negeri	Prosentase	98.82%			
		16	Persentase Pangsa Muatan Kapal Nasional untuk Angkutan Laut Luar Negeri	Prosentase	9.50%			
		17	Prosentase peningkatan produktivitas angkutan laut nasional	Prosentase	3,65 %			
D	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	1	Nilai akuntabilitas kinerja berdasarkan hasil evaluasi KEMENPAN dan RB	Nilai Akuntabilitas Kinerja	B			
		2	Jenis Opini BPK	Opini	WTP			
		3	Jumlah Rancangan Peraturan Pemerintah bidang transportasi	RPP	11			
		4	Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan	PERMENHUB	37			
		5	Jumlah Petugas Penguji Kendaraan Bermotor	Orang	60			
		6	Jumlah awak kapal patroli;	Orang	30			
		7	Jumlah tenaga marine inspector A	Orang	30			
		8	Jumlah tenaga marine inspector B	Orang	30			
		9	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas A	Orang	60			
		10	Jumlah tenaga Kesyahbandaran Kelas B	Orang	120			
		11	Jumlah Inspektur Penerbangan	Orang	90			
		12	Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi	Orang	5,417			
		13	Jumlah Masinis	Orang	480			
		14	Jumlah asisten masinis	Orang	592			
		15	Jumlah PPKA	Orang	715			
		16	Jumlah juru penilik jalan,	Orang	855			
		17	Jumlah penjaga pintu perlintasan	Orang	2,625			
E	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	1	Jumlah bandar udara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL)	Bandara	10			
		2	Jumlah Converter kit yang digunakan pada Angkutan Umum	Unit	450			
		3	Jumlah emisi gas buang (CO2) dengan kegiatan peremajaan armada Pesawat	Ton-CO2/pnp	0,057			
		4	Jumlah penurunan emisi gas buang (CO2) Transportasi Laut	Mega Ton	1.304,44			