

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2012



JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA PUSAT 10110

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia Nya penyusunan **Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan Tahun 2012** dapat terselesaikan.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban tugas pokok dan fungsi dalam rangka mewujudkan visi dan misi organisasi melalui pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2012 juga merupakan salah satu perwujudan tekad untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan Negara dan pembangunan yang didasarkan pada prinsip-prinsip *Good Governance*, sebagai langkah tindak lanjut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, dan Instruksi Presiden RI Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2004 Tentang Percepatan Pemberantasan korupsi.

Dengan telah disusunnya Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan Tahun 2012, 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*.

Akhir kata ucapan terima kasih kami sampaikan kepada semua pihak yang terlibat dalam penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kementerian Perhubungan Tahun 2012.

Jakarta, Maret 2013
MENTERI PERHUBUNGAN

E. E. MANGINDAAN

RINGKASAN EKSEKUTIF

LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2012 adalah gambaran secara transparan atas pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan selama tahun anggaran 2012 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.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah dan ditindaklanjuti melalui Permenpan dan RB Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. 69 Tahun 2012 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai pengganti Peraturan Menteri Perhubungan No. 86 Tahun 2010.

Akuntabilitas Kinerja, Kementerian Perhubungan juga terus mengakomodir berbagai masukan dalam rangka penyempurnaan akuntabilitas kinerja dan perencanaan jangka menengahnya, sebagai wujud untuk menyeleraskan sistem perencanaan yang ada dengan akuntabilitas kinerja yang diharapkan.

Pada Tahun 2012, Kementerian Perhubungan melakukan Revisi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014, dengan dikeluarkannya KP No.1134 Tahun 2012 Tentang Perubahan Atas keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014. Renstra Kementerian Perhubungan 2010-2014 kini telah memiliki Indikator Kinerja Utama yang telah SMART dan telah berbasis *outcome* dan *Impact*.

Kementerian Perhubungan yang semula memiliki 5 (lima) sasaran bertambah 1 menjadi 6 sasaran (enam) sasaran yang ingin dicapai sebagai berikut :

1. Sasaran Kemenhub Pertama adalah Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM), Diukur dengan 5 (lima) Indikator Kinerja Utama
2. Sasaran Kemenhub Kedua adalah Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah, Diukur dengan 1 (satu) Indikator Kinerja Utama
3. Sasaran Kemenhub Ketiga adalah Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi, Diukur dengan 3 (tiga) Indikator Kinerja Utama
4. Sasaran Kemenhub Keempat adalah Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi, Diukur dengan 1 (satu) Indikator Kinerja Utama
5. Sasaran Kemenhub Kelima adalah Peningkatan kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi, Diukur dengan 7 (tujuh) Indikator Kinerja Utama
6. Sasaran Kemenhub Keenam, adalah Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan di bidang transportasi serta teknologi transportasi yang efisiensi, ramah lingkungan sebagai mengantisipasi perubahan iklim, Diukur dengan 4 (empat) Indikator Kinerja Utama

Adapun 1 (satu) penambahan yang dimaksud adalah Sasaran Kemenhub Keempat yaitu Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi.

Hasil capaian kinerja sasaran yang ditetapkan secara umum telah dapat memenuhi target yang sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan atau dari rata-rata tingkat pencapaian 6 sasaran Kementerian Perhubungan dan 21 (dua puluh satu) Indikator Kinerja Utama (IKU) Kemenhub tahun 2012 didapat sebesar 110.68%. dari 6 (enam) sasaran Kementerian Perhubungan yang mendapat nilai sama dan lebih dari 100% berjumlah 4 (empat) sasaran, sedangkan yang dibawah 100% berjumlah 2 (dua) sasaran yaitu pada sasaran ketiga “ Peningkatan Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi untuk

mengurangi backlock dan bottleneck Kapasitas Infrastruktur Transportasi” (88,55%) dan sasaran keenam yaitu “ Peningkatan pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim” (99,43%).

Tingkat capaian target indikator kinerja Utama yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan secara keseluruhan sangat ditentukan oleh komitmen, keterlibatan dan dukungan aktif segenap komponen Instansi Pemerintah baik Pemerintah Pusat dan Daerah, masyarakat, dukungan Internasional, pelaku industri dan *stakeholder* terkait lainnya.

Alokasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2012 sebesar Rp. 33,899,548,251,000,- (Rp. 33,89 Trilyun) dengan perincian sebagai berikut :

Belanja Pegawai	:	Rp. 1,416,525,943,000
Belanja Barang	:	Rupiah Murni : Rp. 6,238,682,233,000 Pinjaman Luar Negeri : Rp.4,512,100,000
Belanja Modal	:	Rupiah Murni : Rp. 23,784,469,998,000 Pinjaman Luar Negeri : Rp.2,455,357,977,000
TOTAL	:	Rp.33,899,548,251,000

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan, Kementerian Perhubungan, 2012

Pada akhir TA. 2012 besarnya realisasi penyerapan anggaran adalah :

Dalam ribuan Rupiah

NO	UNIT KERJA	PAGU DIPA BA 022	REALISASI 31 DES 2012	%
1	SETJEN	462,851,552	411,951,883	89.00
2	ITJEN	69,099,045	59,178,343	85.64
3	DITJEN PHB DARAT	2.859,805,219	2,589,876,430	90.56
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	9,252,127,787	8,089,652,192	87.44
5	DITJEN PHB LAUT	11,550,550,774,	9,951,609,841	86.16
6	DITJEN PHB UDARA	6,898,259,870	6,052,100,741	87.73
7	BADAN LITBANG	194,878,759	183,351,467	94.08
8	BADAN PSDM	2,611,975,245	2,250,905,365	86.18
	TOTAL KEMENTERIAN	33,899,548,251	29,588,626,261	87.28

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan, Kementerian Perhubungan, 2012

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Ringkasan Eksekutif	ii
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	vii
Daftar Gambar	xii
Daftar Grafik	xiii
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Tugas, Pokok dan Fungsi Kementerian Perhubungan	2
C. Sistematika Penyajian	12
II. PERENCANAAN DAN PERJANJIAN KINERJA	
A. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014..	1
B. Rencana Kinerja Tahun 2012 Kementerian Perhubungan.....	20
C. Penetapan Kinerja Tahun 2012 Kementerian Perhubungan.....	24
III AKUNTABILITAS KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2012	
A. Pengukuran Capaian Kinerja Tahun 2012.....	1
B. Evaluasi dan Analisa Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2012.....	5
C. Pencapaian Keberhasilan Kinerja Kementerian Perhubungan Lainnya.....	81
D. Capaian Kinerja dari Prioritas Nasional(Jangka Menengah).....	83
E. Akuntabilitas Keuangan.....	87
IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	1
B. Saran Tindak Lanjut.....	5

LAMPIRAN:

- RENCANA KINERJA TAHUNAN (RKT) TAHUN 2012
- PENETAPAN KINERJA (PK) TAHUN 2012
- PENGUKURAN KINERJA TAHUN 2012

DAFTAR TABEL

	Hal
TABEL II-1 Rencana Kinerja Tahunan Kementerian Perhubungan Tahun 2012.....	21
TABEL II-2 Penetapan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2012.....	25
TABEL III-1 Sasaran Kemenhub, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Kemenhub	2
TABEL III-2 Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Kemenhub Pertama Tahun 2012	6
TABEL III-3 Realisasi Rincian Indikator Kinerja Utama (IKU)dari Sasaran Strategis Keselamatan TransportasiTahun 2012	8
TABEL III-4 Trend Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2010-2012.....	9
TABEL III-5 Tingkat Capaian Kinerja Keselamatan Transportasi Laut.....	11
TABEL III-6 Data Kecelakaan Kapal Tahun 2012 dan 2011.....	13
TABEL III-7 Jumlah Kejadian Kecelakaan pada Transportasi Udara Tahun 2010 - 2012.....	14
TABEL III-8 Jumlah Kejadian Kecelakaan pada Transportasi Perkeretaapian Tahun 2010 - 2012.....	20
TABEL III-9 Rincian Kecelakaan KA Berdasarkan Jenis Kecelakaan KA Tahun 2012.....	21
TABEL III-10 Tingkat Capaian Sasaran Strategis Yang Terkait Dengan Keamanan Pada Sektor Transportasi Tahun 2012.....	22
TABEL III-11 Trend capaian IKU Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi Tahun 2010 – 2012.....	23
TABEL III-12 Kejadian/gangguan keamanan yang telah terjadi pada tahun 2012	24

TABEL III-13 Realisasi capaian kinerja IKU Rata-rata Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi (selain Transportasi Darat) Tahun 2012.....	25
TABEL III-14 Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah I Belawan Sumatera Utara....	26
TABEL III-15 Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah II Tanjung Priok Jakarta.....	26
TABEL III-16 Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah III Tanjung Perak Surabaya ...	27
TABEL III-17 Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah IV Makassar.....	27
TABEL III-18 Kinerja Pelayanan Kapal Tahun 2011 - 2012.....	29
TABEL III-19 Prosentase pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Transportasi Udara	30
TABEL III-20 Trend Realisasi Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) Transportasi Udara.....	30
TABEL III-21 Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan Kereta api (<i>On-Time Performance</i>).....	32
TABEL III-22 Rata-Rata Keterlambatan KATahun 2012	33
TABEL III-23 Capaian kinerja Jumlah sarana transportasi darat yang sudah tersertifikasi Tahun 2012	34
TABEL III-24 Jumlah sarana transportasi perkeretaapian yang sudah tersertifikasi Tahun 2012	35
TABEL III-25 Trend Capaian kinerja Jumlah sarana transportasi darat yang sudah tersertifikasi Transportasi Darat Tahun 2010- 2012.....	35
TABEL III-26 Hasil Pengujian dan Sertifikasi Sarana Perkeretaapian Tahun 2012	36

TABEL III-27 Jumlah sarana transportasi laut yang sudah tersertifikasi Tahun 2010- 2012.....	37
TABEL III-28 Trend Jumlah sarana transportasi laut yang sudah tersertifikasi Tahun 2010- 2012.....	37
TABEL III-29 Penerbitan Sertifikat Kapal Tahun 2010 - 2012.....	38
TABEL III-30 Jumlah sarana transportasi udara yang sudah tersertifikasi Tahun 2011 dan 2012.....	40
TABEL III-31 Trend capaian Jumlah sarana transportasi udara yang sudah tersertifikasi Tahun 2011 dan 2012.....	40
TABEL III-32 Tingkat capaian Jumlah sertifikat kelaikan prasarana perkeretaapian yang dikeluarkan tepat waktu Tahun 2012.....	42
TABEL III-33 Jumlah Bandar Udara yang memiliki sertifikat Tahun 2011 dan 2012.....	43
TABEL III-34 8 (delapan) bandar udara yang telah memiliki sertifikat.....	43
TABEL III-35 Tingkat capaian kinerja Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana Dan Prasarana Transportasi Tahun 2012.....	44
TABEL III-36 Pengukuran Kinerja Sasaran Meningkatnya Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana Dan Prasarana Transportasi Darat Tahun 2012.....	47
TABEL III-37 Trend capaian kinerja Jumlah trayek keperintisan angkutan jalan dan Jumlah lintas penyeberangan perintis Tahun 2010 –2012.....	48
TABEL III-38 Jumlah lintas PSO dan perintis angkutan kereta api.....	49
TABEL III-39 Trend Capaian kinerja Jumlah lintas PSO dan perintis angkutan kereta api Tahun 2010 – 2012.....	50
TABEL III-40 Capain Kinerja Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut Tahun 2012.....	50
TABEL III-41 Trend capaian kinerja Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut Tahun 2010 – 2012.....	51

TABEL III-42 Capaian Kinerja Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi Udara Tahun 2012.....	52
TABEL III-43 Trend Capaian Kinerja Jumlah Rute Pelayanan Perintis Transportasi Udara Tahun 2010 – 2012.....	54
TABEL III-44 Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Kemenhub Ketiga Tahun 2012.....	54
TABEL III-45 Tingkat capaian kinerja IKU Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional Tahun 2012.....	55
TABEL III-46 Capaian Total produksi angkutan penumpang pada Transportasi Darat Tahun 2012.....	56
TABEL III-47 Trend Perkembangan Angkutan Penumpang Transportasi Laut Tahun 2010 – 2012.....	57
TABEL III-48 Trend Perkembangan Angkutan Penumpang Transportasi Laut Tahun 2010 – 2012.....	57
TABEL III-49 Trend Capaian kinerja Jumlah penumpang angkutan udara yang diangkut Tahun 2012	58
TABEL III-50 Capaian Kinerja jumlah penumpang Perkeretaapian yang dilayani Tahun 2012.....	59
TABEL III-51 Capaian Kinerja Sasaran Peran Serta Pemda, Bumh, dan Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi.....	60
TABEL III-52 Tingkat capaian dan indikator kinerja Tahun 2012 Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kelima.....	63
TABEL III-53 Nilai AKIP Kemenhub dari Tahun 2007 s.d 2012.....	65
TABEL III-54 Realisasi Nilai Aset Negara (Kemenhub) yang berhasil dininventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN Tahun 2010 -2012.....	67
TABEL III-55 Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat.....	68
TABEL III-56 Trend perkembangan Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi Tahun 2010 – 2012.....	69

TABEL III-57 Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan.....	70
TABEL III-58 Trend Capaian Jumlah Lulusan Pendidikan dan Pelatihan Yang Telah Diselenggarakan Oleh BPSDM Perhubungan Tahun 2010- 2012.....	71
TABEL III-59 Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2012 Dalam Rangka Mencapai Sasaran Keenam.....	74
TABEL III-60 Capain kinerja dari Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional Tahun 2012.....	75
TABEL III-61 Capain kinerja dari indikator Jumlah emisi gas buang dari sektor transportasi nasional Tahun 2012.....	76
TABEL III-62 Capaian kinerja Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana Transportasi Darat Tahun 2012.....	77
TABEL III-63 Capain Kinerja Indikator Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan Tahun 2012.....	77
TABEL III-64 Rincian per Jenis Belanja.....	87
TABEL III-65 Daya serap Kinerja Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2012.....	88
TABEL III-66 Rincian Sisa Dana Kementerian Perhubungan Tahun 2012.....	88

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan.....	11
Gambar III.1	Rute Lintas Perintis Transportasi Udara	53
Gambar III.2	Rute lintas perintis transportasi Udara dilihat per propinsi.....	53
Gambar III.3	Gangway dan Elevated Side Ramp Bakauheni.....	84

DAFTAR GRAFIK

Grafik III.1	Trend Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2010-2012	51
Grafik III.2	Jumlah Kejadian Kecelakaan KA (Anjlok dan Kejadian Tabrakan Antar Kereta Api).....	20
Grafik III.3	Jumlah Sarana Transportasi Laut yang Sudah Memiliki Sertifikat Kelaiklautan Kapal (cat : Pusat).....	38
Grafik III.4	Jumlah Trayek Keperintisan Angkutan Jalan.....	48

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 2012. Penyampaian informasi kinerja ini dimaksudkan sebagai pengungkapan capaian kinerja Kementerian Perhubungan selama tahun 2012, berdasarkan komitmen yang telah ditetapkan di awal Tahun 2012 dalam Dokumen Penetapan Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2012. Komitmen dimaksud merupakan fokus Kementerian Perhubungan untuk mencapai tingkat kinerja yang tertuang di dalam rumusan tujuan dan sasaran. LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2012 disusun sebagai gambaran tolok ukur keberhasilan maupun kurangberhasilan Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya selama Tahun Anggaran 2012.

LAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2012 adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2012 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 KP.1134 Tahun 2012 tentang

Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 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 2012 dibandingkan dengan Rencana Kinerja (*Performance Plan*) yang telah disesuaikan dengan DIPA T.A 2012 berikut revisinya, sebagai tolok ukur keberhasilan tahunan Kementerian Perhubungan. Analisis atas capaian kinerja tahun 2012 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 Sistem 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

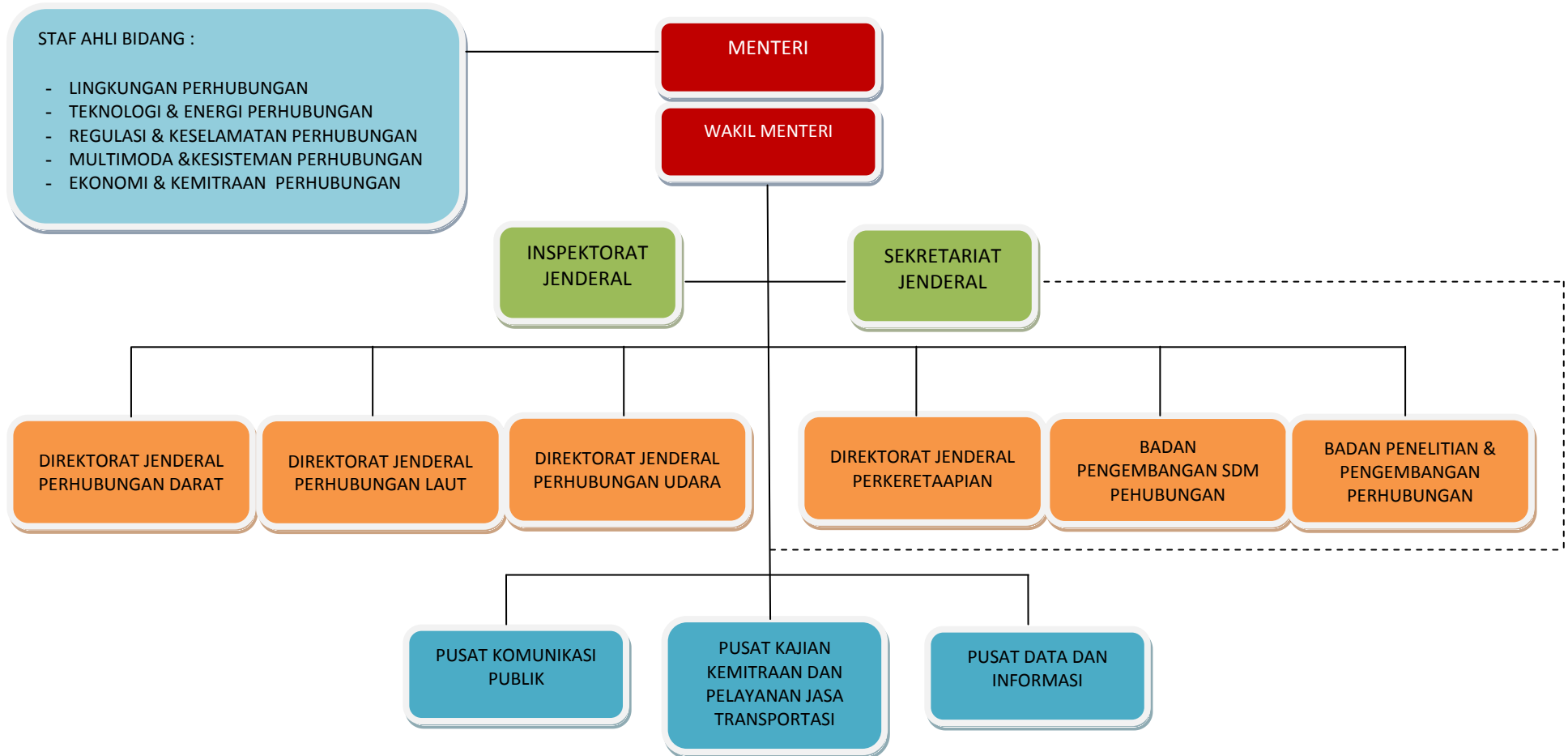
Tugas : melaksanakan penyelenggaraan komunikasi publik secara langsung dan/atau melalui media, pengelolaan opini publik dan isu strategis sektor transportasi, penyelenggaraan pelayanan informasi dan dokumentasi, publikasi dan serta edukasi publik tentang kebijakan dan kinerja Kementerian Perhubungan.

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 2012. Capaian kinerja (*performance results*) 2012 tersebut dibandingkan dengan Penetapan Kinerja (*performance agreement*) 2012 sebagai tolok ukur keberhasilan tahunan organisasi. Analisis atas capaian kinerja terhadap rencana kinerja ini akan memungkinkan diidentifikasikannya 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 2012 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 2012 yang didukung oleh pengalokasian anggaran yang memadai berikut juga kegiatan prioritasnya.

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA TAHUN 2012

Pada BAB ini diuraikan pencapaian sasaran-sasaran organisasi Kementerian Perhubungan pada tahun 2012 yang telah ditetapkan dalam dokumen Penetapan Kinerja Tahun 2012 dan disandingkan dengan pengukuran kinerja berupa capaian yang telah diperoleh selama tahun 2012.

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 KP.1134 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014. 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 6 (enam) Misi, satu Tujuan, dan 6 (enam) Sasaran, serta Strategi untuk mencapai sasaran pembangunan masing-masing sub sektor (darat, laut, udara dan perkeretaapian) dan unit kerjapendukung 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

a. 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”.***

Pelayanan transportasi yang handal, diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pelayanan transportasi yang berdaya saing diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan, dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif.

Pelayanan transportasi yang memberikan nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peranserta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

b. Misi Kementerian Perhubungan

Guna mewujudkan visi dimaksud sesuai Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2010-2014 misi Kementerian Perhubungan, yaitu

- 1) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi.
- 2) Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah.
- 3) Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi.
- 4) Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang peraturan, dan kelembagaan sebagai upaya peningkatan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi.
- 5) Melanjutkan proses restrukturisasi dan reformasi di bidang Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten.
- 6) Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Melalui misi tersebut Kementerian Perhubungan harus mampu memenuhi kebutuhan infrastruktur yang saling terintegrasi ke seluruh wilayah dalam rangka mewujudkan konektivitas wilayah Indonesia.

2. TUJUAN

Guna mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis yang terjadi, ditetapkan tujuan Kementerian Perhubungan yaitu :

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 peningkatan peran Daerah, BUMN, Swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi, termasuk peningkatan kemampuan pengembangan dan penerapan teknologi transportasi maupun peningkatan kualitas SDM transportasi yang berdampak kepada optimalisasi dayaguna tanpa pembebanan kepada masyarakat selaku pengguna jasa transportasi.

3. SASARAN

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

b. Meningkatnya keselamatan, keamanan, dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal.

Diukur dengan Indikator Kinerja Utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan;
- 2) Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan;
- 3) Rata-rata Prosentase pencapaian *On-Time Performance* (OTP) sektor transportasi (selain Transportasi Darat);
- 4) Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi;
- 5) Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi.

- c. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah.**

Diukur dengan indikator kinerja utama yaitu jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi.

- d. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi *backlog* dan *bottleneck* kapasitas infrastruktur transportasi.**

Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional;
- 2) Total produksi angkutan penumpang;
- 3) Total produksi angkutan barang.

- e. Meningkatkan peran Pemerintah Daerah, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi.**

Diukur dengan indikator kinerja utama yaitu jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta.

- f. Peningkatan kualitas SDM transportasi dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan serta reformasi regulasi.**

Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Nilai AKIP Kementerian Perhubungan;
- 2) Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan;
- 3) Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN;

- 4) Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat;
- 5) Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan;
- 6) Jumlah lulusan diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan;
- 7) Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan.

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

Diukur dengan indikator kinerja utama sebagai berikut :

- 1) Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional;
- 2) Jumlah emisi gas buang dari sektor transportasi nasional;
- 3) Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi;
- 4) Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan.

3.

4. KEBIJAKAN UMUM

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

- a.** Mempercepat pelaksanaan penyelenggaraan konektivitas wilayah melalui penyediaan sarana/prasarana transportasi yang handal dalam upaya kelancaran mobilitas dan distribusi barang, jasa guna mendukung peningkatan daya saing produk nasional;

- b. Meningkatkan keselamatan, keamanan dan keandalan maupun kapasitas sarana/prasarana transportasi dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dengan memperhatikan kebutuhan perempuan dan laki-laki terkait implementasi Pengarusutamaan Gender;
- c. Memberikan dan meningkatkan kesempatan/peran seluas-luasnya kepada Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai kewenangannya,
- d. serta BUMN, swasta maupun masyarakat untuk penyediaan infrastruktur transportasi termasuk dalam menyelenggarakan sarana dan prasarana transportasi sebagai upaya peningkatan efisiensi;
- e. Meningkatkan kualitas SDM transportasi guna mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal, efisien dan efektif;
- f. Mendorong pembangunan transportasi berkelanjutan melalui pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi dampak perubahan iklim.

5. PROGRAM PEMBANGUNAN

Program dan kegiatan untuk periode tahun 2010-2014 direstrukturasikan 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.

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 pepadu 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*)

b. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

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.

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) Pelimpahan 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) Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut

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 di bidang 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, Recorder, 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 :

- a) 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);
- b) 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.

6. ALOKASI ANGGARAN TAHUN 2012

Alokasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2012 sebesar Rp. 33,899,548,251,000,- (Rp. 33,89 Trilyun) dengan perincian untuk masing-masing Unit Kerja Eselon I adalah sebagai berikut :

a.	Sekretariat Jenderal	Rp	462,851,552,000,-
b.	Inspektorat Jenderal	Rp	69,099,045,000,-
c.	Ditjen Perhubungan Darat	Rp	2.859,805,219,000,-
d.	Ditjen Perkeretaapian	Rp	9,252,127,787,000,-
e.	Ditjen Perhubungan Laut	Rp	11,550,550,774,000,-
f.	Ditjen Perhubungan Udara	Rp	6,898,259,870,000,-
g.	Badan Litbang	Rp	194,878,759,000,-
h.	Badan Pengembangan SDM	Rp	2,611,975,245,000,-

B. RENCANA KINERJA TAHUN 2012 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Perencanaan kinerja merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan rencana capaian kinerja tahun 2012 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan kegiatan.

Pada Tahun 2012, Kementerian Perhubungan melakukan Revisi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010 - 2014, dengan dikeluarkannya KP No.1134 Tahun 2012 Tentang Perubahan Atas keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014. Renstra Kementerian Perhubungan 2010-2014 kini telah memiliki Indikator Kinerja Utama yang telah SMART dan telah berbasis *outcome* dan *Impact*.

Pada tahun 2012 juga Kementerian Perhubungan melakukan penyesuaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dengan melaksanakan asistensi bersama dengan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi sebelum penyusunan Dokumen LAKIP Tahun 2012. Dari asistensi tersebut terdapat beberapa penyesuaian kembali pada beberapa Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan. Indikator Kinerja Utama tersebut telah disahkan dalam

bentuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM.68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Rencana Kinerja merupakan rencana kerja tahunan sebagai penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategik, yang di dalamnya memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun mendatang dengan menunjukkan sejumlah indikator kinerja kunci (key performance indicators) yang relevan. Indikator dimaksud meliputi indikator-indikator pencapaian sasaran yang merupakan indikator kinerja utama, dan indikator kinerja kegiatan. Rencana kinerja ini merupakan tolak ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan / kegagalan penyelenggaraan pemerintah untuk periode 1 (satu) tahun kedepan. Dokumen rencana kinerja antara lain berisikan informasi mengenai : sasaran , indikator kinerja yang merupakan indikator kinerja utama dan target yang akan dicapai pada periode bersangkutan sesuai dengan target yang ditetapkan dalam rencana strategis. Rincian Rencana Kinerja Tahunan Kementerian Perhubungan Tahun 2012 sebagai berikut :

Tabel II.1
Rencana Kinerja Tahunan Kementerian Perhubungan Tahun 2012

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
1.	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	a)	Meningkatnya keselamatan transportasi	1)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	4.947	kejadian/tahun
		b)	Meningkatnya keamanan transportasi	2)	Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	9	kejadian/tahun
		c)	Meningkatnya pelayanan transportasi	3)	Rata-rata Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi (selain Transportasi Darat)	71,73	%

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
		d)	Meningkatnya pemenuhan standar teknis dan standar operasional sarana dan prasarana transportasi	4)	Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi	10.844	Unit
				5)	Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi	32	Unit
2.	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	a)	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong konektivitas antar wilayah	1)	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	579	lintas
3.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	a)	Meningkatnya manfaat sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi	1)	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	1,5	%
		b)	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	2)	Total produksi angkutan penumpang	914.747.905	penumpang/tahun
				3)	Total produksi angkutan barang	417.313.024	ton/tahun
4.	Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi	a)	Meningkatkan peran serta Pemda, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi	1)	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	13	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
5.	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	a)	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan akuntabilitas kinerja, anggaran, dan BMN	1)	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	B	Nilai
				2)	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan	WTP	Opini
				3)	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	149	Rp Triliun
		b)	Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi	4)	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	56.396	Orang
				5)	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	2.248	Orang
				6)	Jumlah lulusan diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	149.216	Orang
		c)	Melanjutkan reformasi regulasi	7)	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	130	Peraturan
6.	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	a)	Menurunnya dampak sektor transportasi terhadap lingkungan	1)	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional	3.751,009	juta liter/tahun
				2)	Jumlah emisi gas buang dari sektor transportasi nasional	8.957,133	juta ton/th
		b)	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	4)	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	3.052	lokasi (unit)
				5)	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	53	lokasi

C. PENETAPAN KINERJA TAHUN 2012 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.

Pada Tahun 2012, telah dilakukan Revisi Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2010 – 2014 yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1134 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 2010 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014, dimana dalam Renstra tersebut telah menetapkan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah disempurnakan sebagai hasil kegiatan Pekerjaan Kaji Ulang dan Evaluasi Implementasi Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian perhubungan dan hasil dari asistensi dari KemenPAN dan RB. Hasil dari Penyempurnaan IKU tersebut juga telah ditetapkan dalam Permenhub No. 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indiaktor Kinerja utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Dengan adanya revisi Renstra dan Penetapan Indiaktor Kinerja Utama yang baru, maka Penetapan Kinerja (PK) Tahun 2012 juga perlu dilakukan revisi, mengingat berdasarkan Peraturan Menteri perhubungan No. 69 Tahun 2012 Perubahan Penetapan Kinerja yang dapat dibenarkan, apabila dilakukan dalam kondisi tertentu yaitu perubahan kondisi makro ekonomi, **perubahan peraturan perundang-undangan**, atau kondisi lainnya yang secara signifikan dapat mempengaruhi capaian kinerja.

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 2012 adalah untuk mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabelserta berorientasi pada hasil. Dalam mewujudkan target kinerja jangka

menengahseperti 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 :

Tabel II.2
Penetapan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2012

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
1.	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	a)	Meningkatnya keselamatan transportasi	1)	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	4.947	kejadian/tahun
		b)	Meningkatnya keamanan transportasi	2)	Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	9	kejadian/tahun
		c)	Meningkatnya pelayanan transportasi	3)	Rata-rata Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi (selain Transportasi Darat)	71,73	%
		d)	Meningkatnya pemenuhan standar teknis dan standar operasional sarana dan prasarana transportasi	4)	Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi	10.844	Unit
				5)	Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi	32	Unit

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
2.	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	a)	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong konektivitas antar wilayah	1)	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	579	lintas
3.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	a)	Meningkatnya manfaat sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi	1)	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	1,5	%
		b)	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	2)	Total produksi angkutan penumpang	914.747.905	pnp/tahun
				3)	Total produksi angkutan barang	417.313.024	ton/tahun
4.	Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi	a)	Meningkatkan peran serta Pemda, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi	1)	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	13	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS
5.	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	a)	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan akuntabilitas kinerja, anggaran, dan BMN	1)	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	B	Nilai
				2)	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan	WTP	Opini
				3)	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	149	Rp Triliun

No.	Sasaran Kemenhub	No.	Sasaran Strategis (SS)	No.	Indikator Kinerja Utama	Target	
						Volume	Satuan
		b)	Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi	4)	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	56.396	Orang
				5)	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	2.248	Orang
				6)	Jumlah lulusan diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	149.216	Orang
		c)	Melanjutkan reformasi regulasi	7)	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	130	Peraturan
6.	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	a)	Menurunnya dampak sektor transportasi terhadap lingkungan	1)	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional	3.751,009	juta liter/tahun
				2)	Jumlah emisi gas buang dari sektor transportasi nasional	8.957,133	juta ton/th
		b)	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	4)	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	3.052	lokasi (unit)
				5)	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	53	lokasi

Sumber : Revisi Renstra Kemenhub Tahun 2010 - 2014

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2012

Akuntabilitas kinerja suatu instansi pemerintah dapat diketahui dengan cara melakukan pengukuran terhadap pencapaian kinerja. Pengukuran terhadap pencapaian kinerja tersebut meliputi: pengukuran capaian sasaran dan Indikator Kinerja Utama.

A. PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA TAHUN 2012

Dalam pengukuran terhadap pencapaian kinerja utama dilakukan dengan cara membandingkan antara realisasi dan target yang telah ditetapkan dari suatu program yang telah berorientasi pada capaian *outcome*, *impact* serta *benefit*. Dalam pengukuran pencapaian kinerja utama dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan antara lain: perbandingan antara realisasi dengan target yang telah ditetapkan, perbandingan dengan kinerja pada tahun-tahun sebelumnya, dan pendekatan lainnya yang sering digunakan untuk mengukur kinerja suatu instansi.

Pada dasarnya untuk mengetahui akuntabilitas kinerja Kementerian Perhubungan dilakukan pengukuran terhadap pencapaian kinerja sasaran Kementerian Perhubungan yang dituangkan melalui sasaran strategis dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan. Sasaran program yang ditetapkan merupakan kumpulan dari beberapa kegiatan yang saling berkaitan dan membentuk sejumlah *output* penting, *outcome*, *impact* dan *benefit* untuk mencapai sebuah sasaran tertentu, oleh karenanya dalam mengukur kinerja pencapaian sasaran terlebih dahulu dilakukan pengukuran terhadap pencapaian kinerja dari setiap kegiatan yang tercakup dalam program capaian sasaran tersebut.

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 :

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

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, pencapaian Indikator Kinerja Utama dan sasaran Kementerian Perhubungan terdiri dari 11 (sebelas) Sasaran Strategis dan 21 (dua puluh satu) Indikator Kinerja Utama antara lain sebagai berikut :

Tabel III.1

Sasaran Kemenhub, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Kemenhub

SASARAN PERTAMA KEMENHUB	
Meningkatnya Keselamatan, Keamanan dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan
Meningkatnya Keamanan Transportasi	Jumlah Gangguan Keamanan Pada Sektor Transportasi Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan
Meningkatnya Pelayanan Transportasi	Rata-Rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (Otp) Sektor Transportasi (Selain Transportasi Darat)

SASARAN PERTAMA KEMENHUB	
Meningkatnya Keselamatan, Keamanan dan Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standar Operasional Sarana dan Prasarana Transportasi	Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi
	Jumlah Prasarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi
Jumlah IKU Pada Sasaran Pertama Kemenhub = 5 IKU	
SASARAN KEDUA KEMENHUB	
Meningkatnya Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Guna Mendorong Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatnya Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi	Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi
Jumlah IKU Pada Sasaran Kedua Kemenhub = 1 IKU	
SASARAN KETIGA KEMENHUB	
Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Untuk Mengurangi <i>Backlog</i> dan <i>Bottleneck</i> Kapasitas Infrastruktur Transportasi	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatnya Manfaat Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi	Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional
Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Untuk Mengurangi <i>Backlog</i> dan <i>Bottleneck</i> Kapasitas Infrastruktur Transportasi	Total Produksi Angkutan Penumpang
	Total Produksi Angkutan Barang
Jumlah IKU Pada Sasaran Ketiga Kemenhub = 3 IKU	

SASARAN KEEMPAT KEMENHUB	
Meningkatkan Peran Pemda, BUMN, Swasta, dan Masyarakat Dalam Penyediaan Infrastruktur Sektor Transportasi Sebagai Upaya Meningkatkan Efisiensi Dalam Penyelenggaraan Transportasi	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatkan Peran Serta Pemda, BUMN, dan Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi	Jumlah Infrastruktur Transportasi Yang Siap Ditawarkan Melalui Kerjasama Pemerintah Swasta
Jumlah IKU Pada Sasaran Keempat Kemenhub =1 IKU	
SASARAN KELIMA KEMENHUB	
Peningkatan Manfaat Pengoperasian Perkeretaapian Terhadap Ekonomi Dari Pengurangan Biaya Transportasi Angkutan Barang dan Penumpang	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Meningkatnya Optimalisasi Pengelolaan Akuntabilitas Kinerja, Anggaran, dan BMN	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan
	Opini BPK Atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan
	Nilai Aset Negara Yang Berhasil Diinventarisasi Sesuai Kaidah Pengelolaan BMN
Peningkatan Kualitas SDM di Bidang Transportasi	Jumlah SDM Operator Prasarana Dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat
	Jumlah SDM Fungsional Teknis Kementerian Perhubungan
	Jumlah Lulusan Diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Yang Prima, Profesional dan Beretika Yang Dihasilkan Setiap Tahun Yang Sesuai Standar Kompetensi/Kelulusan
Melanjutkan Reformasi Regulasi	Jumlah Peraturan Perundang-Undangan di Sektor Transportasi Yang Ditetapkan
Jumlah IKU Pada Sasaran Kelima Kemenhub =7 IKU	

SASARAN KEENAM KEMENHUB	
Meningkatkan Pengembangan Teknologi Transportasi Yang Efisien dan Ramah Lingkungan Sebagai Antisipasi Terhadap Perubahan Iklim	
<i>Sasaran Strategis</i>	<i>Indikator Kinerja Utama (IKU)</i>
Menurunnya Dampak Sektor Transportasi Terhadap Lingkungan	Jumlah Konsumsi Energi Tak Terbarukan Dari Sektor Transportasi Nasional
	Jumlah Emisi Gas Buang Dari Sektor Transportasi Nasional
Meningkatkan Pengembangan Teknologi Transportasi Yang Efisien Dan Ramah Lingkungan Sebagai Antisipasi Terhadap Perubahan Iklim	Jumlah Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sarana dan Prasarana Transportasi
	Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan
Jumlah IKU Pada Sasaran Keenam Kemenhub =4 IKU	

Sumber : Permenhub No. 68 Tahun 2012 (penyempurnaan PM.85 Tahun 2010 yang disempurnakan/hasil asistensi Kemenpan & RB Tahun 2012)

B. EVALUASI DAN ANALISA PENCAPAIAN AKUNTABILITAS KINERJA KEMENHUB TAHUN 2012

Evaluasi Kinerja dilakukan terhadap capaian akuntabilitas kinerja berdasarkan pada Pengukuran Kinerja Tahun 2012 yang sejalan dengan capaian Sasaran Kemenhub dan Sasaran Strategis yang terdapat dalam Rencana Strategis Kemenhub Tahun 2010-2014 dan Penetapan Kinerja Tahun 2012 dengan menggunakan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah disempurnakan.

Dapat disampaikan bahwa **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**, 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.

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

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

Tabel III.2

Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Kemenhub Pertama Tahun 2012

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan	Kejadian/ tahun (Transp. Darat, KA dan Laut)	4,947	5.356	91.73%
		Kejadian/ 1 juta flight cycle (Transp. udara)	7,05	5,56	121,1%
		Insiden/ 1 juta pergerakan (Transp. Udara)	56	9	183.93%
SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA KEAMANAN TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
2	Jumlah Gangguan Keamanan Pada Sektor Transportasi Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan	Kejadian/ tahun (Transportasi Udara)	9	6	133,3%
SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA PELAYANAN TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
3	Rata-Rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance (Otp)</i> Sektor Transportasi (Selain Transportasi Darat)	%	71.73	72.24	99.29%

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA PEMENUHAN STANDAR TEKNIS DAN STANDAR OPERASIONAL SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
4	Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi	Unit	10.844	13.619	125.59%
5	Jumlah Prasarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi	Unit (Transp. KA & udara)	32	21	65.63 %

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Indikator Kinerja Utama Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan, dihitung dari 3 (tiga) moda transportasi (Tranp.Darat, Laut dan Perkeretaapian). Untuk moda Transportasi Udara dalam menentukan Jumlah Kejadian kecelakaan berbeda dengan Transportasi Darat, Perkeretaapian dan Transportasi Laut, hal ini didasarkan pada Penjelasan atas UU RI No 1 Tahun 2009 Pasal 310 Ayat 1 Huruf a, dimana dalam menentukan tingkat kecelakaan adalah berdasarkan Rasio data kecelakaan, yaitu Rasio data kuantitatif berupa angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transport komersial.

Dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Pertama ini ada 5 (lima) Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan dengan 4 (empat) kategori Sasaran Strategis yaitu : Meningkatnya Keselamatan Transportasi; Meningkatnya Keamanan Transportasi; Meningkatnya Pelayanan Transportasi; Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standart Operasional Sarana dan Prasarana Transportasi.

a. Sasaran Strategis Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan terus berupaya secara bertahap membenahi sistem keselamatan dan keamanan transportasi

guna mengurangi tingkat kejadian kecelakaan dan menuju kondisi *zero to accident*. Upaya yang dilakukan pemerintah tidak saja bertumpu kepada penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan namun peningkatan kualitas SDM transportasi, pembenahan regulasi di bidang keselamatan/keamanan maupun sosialisasi kepada para pemangku kepentingan. Berikut tingkat pencapaian kinerja per subsektor Transportasi :

Tabel III.3

**Realisasi Rincian Indikator Kinerja Utama (IKU) dari Sasaran Strategis
Keselamatan Transportasi Tahun 2012**

IKU Kementerian Perhubungan					
Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan					
No	Rincian IKU Per Subsektor	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Kejadian kecelakaan lalu lintas jalan dan SDP yang terkait dengan kewenangan Ditjen Perhub.Darat	kejadian	4.838	5.235	91.79%
2	Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta api	kejadian/ tahun	30	31	96.67%
3	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia	kejadian	31	24	122.58%
4	Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian	48	66	62.50%
5	Rasio kecelakaan Transportasi Udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/ 1 juta flight cycle	7.05	5.56	121.13%
6	Jumlah Airtraffic Incident pada Transportasi Udara dengan rasio 4:100.000 pergerakan	insiden/ 1 juta pergerakan	56	9	183.93%

Sumber : Hasil Pengolahan Data

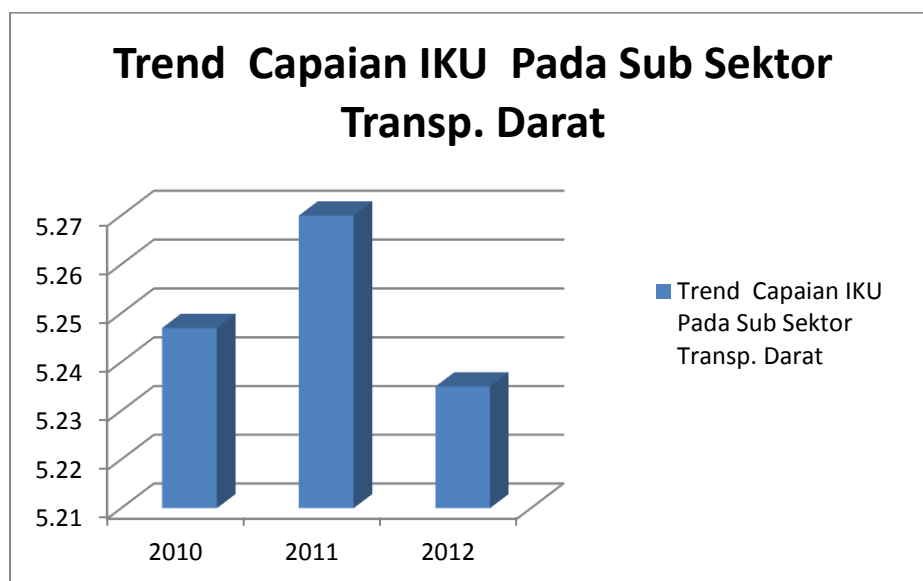
1) Indikator Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat

Indikator Kinerja Utama (IKU) Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan pada subsektor Transportasi Darat adalah berupa jumlah kejadian kecelakaan jalan dan sungai, danau dan penyeberangan. Adapun data yang diberikan adalah total kecelakaan lalu lintas jalan yang bersumber dari Korlantas Mabes Polri sesuai dengan kewenangan yang tercantum pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tabel III.4
Trend Kinerja Tingkat
Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2010 - 2012

IKU Kemenhub Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan				
<i>Rincian IKU Pada Sub Sektor</i> Transp. Darat	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
1. Kejadian kecelakaan lalu lintas jalan dan SDP yang terkait dengan kewenangan Ditjen Hubdat	(kejadian)	5.247	5.270	5.235
a. Kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang terkait dengan kewenangan Ditjen Hubdat	(kejadian)	5.247	5.269	5.234
b. Kejadian kecelakaan lalu lintas SDP yang terkait dengan kewenangan Ditjen Hubdat	(kejadian)	0	1	1

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

**Grafik III.1**

**Trend Kinerja Tingkat
Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2010 - 2012**

Jumlah Kejadian kecelakaan lalu lintas jalan dan SDP yang terkait dengan Kewenangan Ditjen Perhubungan Darat terbagi menjadi 2 (dua) yaitu :

- a) **Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.** Berdasarkan data kecelakaan dari Kepolisian RI jumlah kecelakaan LLAJ pada Tahun 2012 mencapai 109.038 kejadian. Kejadian kecelakaan LLAJ yang merupakan kewenangan Ditjen Perhubungan Darat dapat dihitung dengan menggunakan formula :

$$\begin{aligned}\text{Jum. Kecelakaan karena faktor} &= \text{Jum. Kejadian 2012} \times 0,048 \\ \text{kecelakaan} &= 109.038 \times 0,048 \\ &= 5.234 \text{ Kejadian}\end{aligned}$$

Jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor menggunakan pendekatan 4,8% dari jumlah total kecelakaan. Hal ini dilakukan karena ketiadaan data kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor;

Permasalahan yang dihadapi dalam mengatasi adanya tingkat kecelakaan salah satunya adalah terkait kurang intensifnya komunikasi antar instansi yang berwenang dalam penanganan keselamatan transportasi jalan, sehingga kurang optimalnya penanganan keselamatan transportasi jalan.

- b) **Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Sungai Danau Penyeberangan** yang terkait dengan kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Tahun 2012 adalah 1 (satu) kejadian kecelakaan yaitu kecelakaan pada KMP. Bahuga Jaya.

2) Indikator Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut

Rincian Indikator Kinerja Utama (IKU) Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan pada subsektor Transportasi Laut adalah terdiri dari **Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia dan Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain.**

Tabel III.5
Tingkat Capaian Kinerja
Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan				
<i>Rincian IKU Pada Sub Sektor Transp. Laut</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia	kejadian	31	24	129,17 %
Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain	kejadian	48	66	72,73 %

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

a) Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh manusia

Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh manusia pada Tahun 2012 adalah sebesar 24 kejadian dan mengalami penurunan sebesar 7 kejadian kecelakaan dimana pada tahun 2011 terdapat 31 kejadian kecelakaan. Dengan demikian Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perhubungan Laut telah berhasil menurunkan tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia sebanyak 7 kejadian kecelakaan.

Apabila dievaluasi pencapaian target kinerja Tahun 2012 diperhitungkan tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia sebanyak 31 kejadian kecelakaan sedangkan realisasi hanya sebanyak 24 kejadian kecelakaan sehingga prosentase pencapaian sebesar 129,17 %. Hal ini dapat tercapai dengan meningkatkan pembinaan kepada para aparat Ditjen Hubla yang terkait serta kepada para pihak yang bertanggungjawab kepada kecelakaan kapal yaitu Nahkoda Kapal, Pemilik Kapal/ Perusahaan Pelayaran, Aparat Pengawas dan Penerbit Sertifikat.

b) Jumlah kejadian kecelakaan Transportasi Laut yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain;

Terdapat beberapa penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain yaitu yang disebabkan oleh mesin kapal, kapal tubrukan dan kecelakaan yang disebabkan oleh adanya muatan kapal yang jatuh dan mengakibatkan kecelakaan.

Jumlah kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain mengalami peningkatan sebanyak 18 kejadian kecelakaan dimana pada Tahun 2011 terdapat 48 kejadian kecelakaan dan pada Tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 66 kejadian kecelakaan. Dengan demikian Ditjen Hubla

belum berhasil menurunkan tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain.

Apabila dievaluasi pencapaian target kinerja yaitu pada Tahun 2012 diperhitungkan tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain sebanyak 48 kejadian kecelakaan namun tingkat kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh teknis dan lain-lain jauh di atas target yaitu sebanyak 66 kejadian kecelakaan sehingga prosentase pencapaian sebesar 72,73 %

Adapun rincian data jumlah kecelakaan transportasi laut berdasarkan kategorinya, dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel III.6

Data Kecelakaan Kapal Tahun 2012 dan 2011

NO	DATA KECELAKAAN KAPAL	TAHUN	
		2011	2012
A	Jenis Kecelakaan		
1	Kapal Tenggelam	58 (33 %)	49
2	Kapal Terbakar	30 (17 %)	37
3	Kapal Tubrukan	14 (8 %)	20
4	Kapal Kandas	35 (19 %)	38
5	Kapal Yang Menyebabkan Terancamnya Jiwa Manusia Dan Kerugian Harta Benda	41 (23 %)	24
	Jumlah	178	168
B	Korban & Kerugian		
1	Korban Jiwa (Meninggal, Hilang)	343	150
2	Kerugian Barang (Ton) (Kendaran, Hewan)		1643
C	Dugaan Faktor Penyebab		
1	Manusia	31 (17 %)	24
2	Alam	99 (56 %)	78
3	Teknis	48 (27 %)	66
	JUMLAH	178	168

Sumber : Ditjen Perhubungan laut

3) Indikator Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Adapun pencapaian Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara pada Tahun 2012 dibandingkan dengan realisasi Tahun Tahun 2010 dan Tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / trend perkembangan dapat disampaikan pada tabel sebagai berikut:

Tabel III.7
Jumlah Kejadian Kecelakaan Pada Transportasi Udara
Tahun 2010 - 2012

IKU Kemenhub Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kemenhub				
<i>Rincian IKU Kemenhub</i> <i>Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/1 juta flight cycle	0	24.1	5.56
Jumlah <i>Airtraffic Incident</i> dengan rasio 4:100.000 pergerakan	insiden/ 1 juta pergerakan	65	19	9

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Indikator Kinerja Utama yang dijabarkan kedalam rincian indikator yang terkait transportasi udara tersebut, telah sesuai dengan *road map to Zero accident* yang dicanangkan oleh Menteri Perhubungan pada petengahan Tahun 2008 dan rekomendasi dari Tim Evaluasi Keamanan dan Keselamatan Transportasi dan juga merupakan indikator dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional yakni " Menurunnya tingkat kecelakaan transportasi pada Tahun 2014 menjadi lebih kecil 50 persen dari kondisi eksisting Tahun 2009". Setiap indikator dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a) Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transport

komersial. (Penjelasan atas UU RI No 1 Tahun 2009 Pasal 310 Ayat 1 Huruf a).

Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat, nilai realisasinya pada tahun 2012 sebesar 5.56 kejadian / 1 juta *flight cycle* sedangkan perkiraan sebesar 7.05 Kejadian/ 1 juta *flight cycle* atau 121.13 % dari perkiraan yang ditetapkan. Jika dibandingkan dengan tahun 2010 sebesar 0 kejadian / 1 juta *flight cycle* atau capaian sebesar 200%, maka kinerja tahun 2012 mengalami penurunan, namun jika dibandingkan dengan tahun 2011 sebesar 24.1 kejadian / 1 juta *flight cycle* maka kinerja tahun 2012 mengalami peningkatan dari minus 85.2 % menjadi 121,1 % maka disimpulkan bahwa Tingkat Kecelakaan mengalami penurunan yang signifikan jika dibandingkan dengan tahun 2011.

Adapun realisasi kejadian kecelakaan yang terjadi pada Tahun 2012 dipaparkan dengan data sebagai berikut;

- (1) Pada tanggal 25 April 2012 di Kutai, pesawat milik operator PT. Pudji Astuti (Susi Air) dengan registrasi pesawat PK-VVK dengan jenis Pilatus Porter TC-6 dengan jumlah korban 2 orang meninggal dunia.
- (2) Pada tanggal 25 Agustus 2012 di Bukit Pilar-Samarinda, pesawat milik operator PT. Intan Angkasa Air Service dengan registrasi pesawat PK-IWH dengan jenis Cessna Piper Navajo dengan jumlah korban 4 orang meninggal dunia.
- (3) Pada tanggal 28 November 2012 di Tanjung Batu-Balikpapan, pesawat milik operator PT. White Sky dengan registrasi pesawat PK-WSC dengan jenis Bell-407 dengan jumlah korban 1 orang meninggal dunia.

Dapat disimpulkan bahwa kinerja Ditjen Hubud dalam hal peningkatan keselamatan Jasa transportasi udara khususnya dalam hal “Pencegahan Kecelakaan pesawat udara” mengalami peningkatan pada Tahun 2012.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di dalam setiap kejadian kecelakaan pesawat udara selalu melakukan investigasi “Pencegahan Kecelakaan Pesawat Udara”. Untuk mendukung peningkatan keselamatan jasa transportasi udara, Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan juga mengeluarkan beberapa kebijakan diantaranya;

- (1) Meningkatkan frekuensi *Ramp Check* Keselamatan dan Keamanan Penerbangan
- (2) Melakukan audit secara berkala terhadap operator penerbangan,
- (3) Melakukan program pengawasan (*Surveillance*) dan bimbingan teknis kepada operator penerbangan.
- (4) Mengimplementasikan *Safety Management System* dalam suatu sistem proses *Management Safety* dari suatu organisasi Operator Penerbangan.
- (5) Melaksanakan sosialisasi *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)*

- b) Adapun untuk **Jumlah *Airtraffic Incident* dengan rasio 4 : 100.000 pergerakan**. 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* merupakan perbandingan data antara jumlah kejadian dengan pergerakan pesawat di ruang udara Indonesia yaitu 4 : 100.000. Tahun 2012, jumlah pergerakan pesawat udara sebesar 2.840.108 sehingga Jumlah *Airtraffic Incident* masih ditolerir sebanyak 112 *incident*. Pada tahun 2012 jumlah *airtraffic incident* hanya 9 *incident* atau sebesar

183.9 % dari target sebesar 56 incident. Jika realisasi tersebut dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebesar 19 incident, dan tahun 2010 sebesar 65 incident maka capaian kinerja tahun 2012 mengalami peningkatan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kontribusi pada menurunnya kejadian adalah sebagai berikut

(1) Faktor Manusia (SDM)

Berdasarkan hasil penelitian terhadap kejadian BOS/BOC, ditemukan bahwa faktor manusia (SDM) merupakan salah satu faktor yang paling dominan dalam kejadian BOC/BOS tersebut. Sehubungan dengan hal tersebut, Direktorat Navigasi Penerbangan senantiasa melakukan upaya-upaya perbaikan terkait personil baik dari sisi kualitas maupun kuantitas.

Untuk memenuhi kebutuhan personil dari sisi kuantitas, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Direktorat Navigasi Penerbangan) melakukan upaya-upaya pemenuhan kekurangan jumlah personil. Upaya-upaya yang dilakukan antara lain :

- (a) Melakukan pemetaan kebutuhan jumlah personil ATC diseluruh Bandara;
- (b) Berusaha memenuhi kebutuhan jumlah personil berdasarkan hasil pemetaan tersebut melalui upaya-upaya antara lain :
 - (1) memberikan usulan rotasi personil sesuai kompetensi yang dimilikinya (sebagai contoh rotasi ATC dari bandara-bandara *unattended* atau pun AFIS ke bandara yang telah memiliki ATC unit);
 - (2) kebijakan berupa ketentuan pendidikan ATC tidak harus berupa pendidikan diploma, sehingga persyaratan pengetahuan dan kemampuan (kompetensi) dapat diperoleh dalam waktu yang lebih singkat.

- (c) Menerapkan kebijakan usia personil ATC sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 12 tahun 2009 tentang CASR 69, yaitu seseorang dapat dipekerjakan sebagai ATC hingga usia 65 tahun dengan ketentuan yang bersangkutan memenuhi persyaratan kesehatan.

Sementara untuk memenuhi kebutuhan kualifikasi personil ATC, Direktorat Navigasi Penerbangan melakukan beberapa upaya diantaranya :

- (1) Pengawasan implementasi ketentuan liisensi dan rating ATC sesuai ketentuan CASR 69;
- (2) Pengawasan penyelenggaraan diklat teknis ATS sesuai ketentuan CASR 143;
- (3) Peningkatan kemampuan personil melalui pendidikan teknis baik berupa pendidikan yang terkait operasional lapangan maupun pendidikan yang sifatnya pengawasan/manajerial.
- (4) SDM Aparatur (Inspektur Navigasi Penerbangan)

Pemenuhan kebutuhan Inspektur Navigasi Penerbangan belum dapat tercapai sesuai target. Namun demikian secara kualitas telah dilakukan uji kompetensi melalui *assessment* terhadap 21 inspektur navigasi penerbangan level I dalam rangka mempertahankan dan peningkatan kompetensi Inspektur Navigasi Penerbangan.

(2) Faktor Peralatan Penunjang

Peralatan penunjang pelayanan merupakan salah satu faktor yang mendapat perhatian untuk dapat meningkatkan kualitas pelayanan navigasi penerbangan. Perbaikan serta penambahan fasilitas penunjang pelayanan dilakukan upaya-upaya sebagai berikut :

- (a) Sertifikasi penyelenggara pelayanan telekomunikasi penerbangan;
- (b) Perbaikan dan pengadaan alat baru fasilitas alat bantu navigasi penerbangan;
- (c) Perbaikan dan pengadaan alat bantu fasilitas komunikasi;
- (d) Perbaikan dan pengadaan alat baru fasilitas surveillance;
- (e) Kalibrasi peralatan alat bantu navigasi penerbangan terbaru/ mukhtahir kepada personil navigasi penerbangan.

(3) Faktor Prosedur

- (a) Penyusunan regulasi pelayanan navigasi penerbangan baik berupa Keputusan Menteri (CASR), Surat Keputusan Direktur Jenderal (AC & SI), maupun surat edaran keselamatan Direktur Navigasi Penerbangan;
- (b) Harmonisasi prosedur pelayanan navigasi penerbangan dengan negara tetangga (adjacent FIR);
- (c) Asistensi kepada bandara-bandara untuk penyusunan SOP pelayanan Navigasi Penerbangan;
- (d) Implementasi PBN (RNAV-1, RNP AR, RNP-10 dll);
- (e) Pengawasan penerapan SOP melalui kegiatan audit berkala sesuai dengan ketentuan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP 568 tahun 2012;
- (f) Terbentuknya Perum Lembaga PPNPI berdasarkan PP No. 77 tahun 2012.

(4) Faktor Lingkungan

Meningkatnya kenyamanan tempat kerja personil Navigasi Penerbangan melalui penyampaian rekomendasi terkait lingkungan kerja yang dipersyaratkan sesuai ketentuan ICAO Doc. 9426 *ATS Planning Manual*.

4) Indikator Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian

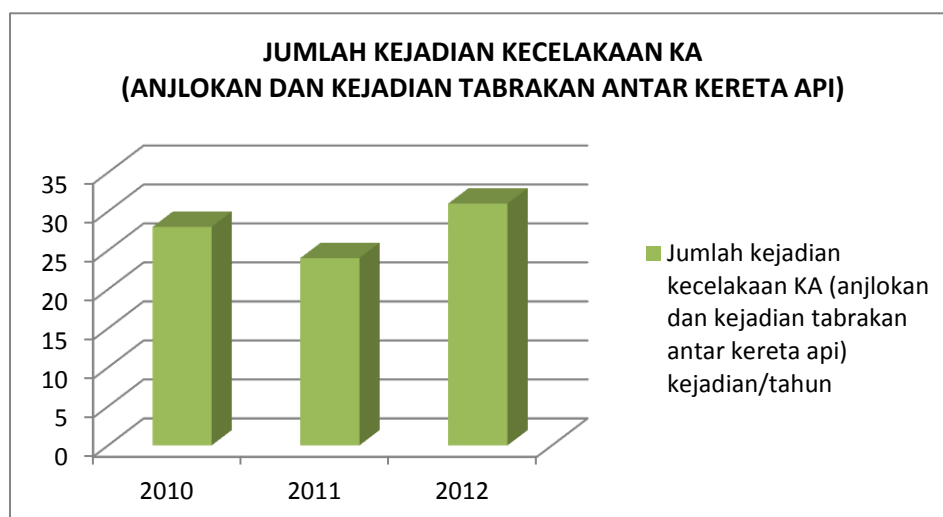
Adapun pencapaian Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara pada Tahun 2012 dibandingkan dengan realisasi Tahun Tahun 2010 dan Tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / trend perkembangan dapat disampaikan pada tabel sebagai berikut:

Tabel III.8

Jumlah Kejadian Kecelakaan pada Transportasi Perkeretaapian Tahun 2010 - 2012

IKU Kemenhub Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional Yang Disebabkan Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Perkeretaapian</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlok dan kejadian tabrakan antar kereta api	kejadian/tahun	28	24	31

Sumber : Ditjen Perkeretaapain



Grafik III.2

Jumlah Kejadian Kecelakaan KA (Anjlok dan Kejadian Tabrakan Antar Kereta Api)

Pada Tahun 2012 terjadi Jumlah kejadian kecelakaan kereta api khususnya kejadian anjlokan dan kejadian tabrakan antar kereta api sebesar 31 kejadian atau melebihi dari target yang ditetapkan sebesar 30 kejadian. Secara rinci jenis kejadian kecelakaan tahun 2012 sebagai berikut :

Tabel III.9
Rincian Kecelakaan KA Berdasarkan Jenis Kecelakaan KA
Tahun 2012

No.	Jenis kecelakaan	Tahun 2012
1	Tabrakan KA dengan KA	2
2	Anjlog	21
3	Terguling	2
4	Banjir / longsor	4
5	Lain-lain	2
Jumlah		31

Sumber : Ditjen Perkeretaapain

Berdasarkan dari hasil rekapitulasi jumlah kecelakaan tersebut, dominasi terbesar Kecelakaan KA Tahun 2012 yaitu kejadian anjlogan. Sebanyak 31 kejadian KA di Tahun 2012 tersebut terdapat 49 orang yang mengalami korban kejadian antara lain Luka ringan sebanyak 37 orang, Luka berat sebanyak 8 orang dan Meninggal dunia sebanyak 4 orang.

Untuk mengantisipasi terkait dengan penanganan keselamatan perkeretaapian, terdapat beberapa kegiatan dalam upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian diantaranya :

- a) Kegiatan workshop / sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- b) Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian;
- c) Audit Keselamatan Perkeretaapian;
- d) Penelitian kecelakaan kereta api;
- e) Penyidikan kecelakaan;

- f) Penertiban penumpang KA;
- g) Penertiban pemukiman liar; dan
- h) RAKOR PPNS Perkeretaapian.

Seluruh kegiatan tersebut terlaksana seluruhnya di Tahun 2012 dan dijadikan bahan evaluasi penilaian dalam rangka upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian.

b. Sasaran Strategis Meningkatnya Keamanan Transportasi

Dalam rangka mencapai Sasaran Strategis Peningkatan Keamanan Transportasi, Indikator Kinerja Utama yang digunakan adalah indikator dari Jumlah Gangguan Keamanan Pada Sektor Transportasi Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan, indikator ini ada pada subsektor transportasi Udara. Sedangkan pada Sub sektor lain faktor keamanan melekat pada instansi lain, hal ini sesuai dengan peraturan dan perundangan yang berlaku. Adapun pencapaian sasaran melalui Indikator Kinerja Utama ini pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.10

**Tingkat Capaian Sasaran Strategis Yang Terkait Dengan
Keamanan Pada Sektor Transportasi Tahun 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah Gangguan Keamanan Pada Sektor Transportasi Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan				
Rincian IKU Kemenhub (Transp. Udara)	Satuan	Target	Realisasi	%
Jumlah Lolosnya Barang-Barang Terlarang (<i>Prohibited Item</i>) Yang Terdiri Dari <i>Security Item</i> , <i>Dangerous Goods</i> , <i>Dangerous Artical</i> , dan Ancaman Bom Serta Penyusupan Orang/Hewan Ke Bandar Udara	Kejadian /tahun	9	6	133.33%

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Pada Tahun 2012, gangguan keamanan pada sektor transportasi fokus pada 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, dimana realisasi di Tahun 2012 adalah sebesar 6 (enam) Kejadian dari Target yang telah ditetapkan. Sehingga tingkat capaian kinerjanya adalah sebesar 133.3 %

Adapun realisasi Tahun 2012 pada indikator sasaran dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 dan tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / *tren* perkembangan pada tabel dan gambar berikut :

Tabel III.11
Trend Capaian IKU Jumlah Gangguan Keamanan
Pada Sektor Transportasi Tahun 2010 – 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Gangguan Keamanan Pada Sektor Transportasi Oleh Faktor Yang Terkait Dengan Kewenangan Kementerian Perhubungan				
Rincian IKU Kemenhub (<i>Transp. Udara</i>)	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah Lolosnya Barang-Barang Terlarang (<i>Prohibited Item</i>) Yang Terdiri Dari <i>Security Item</i> , <i>Dangerous Goods</i> , <i>Dangerous Artical</i> , dan Ancaman Bom Serta Penyusupan Orang/Hewan Ke Bandar Udara	Kejadian/tahun	10	9	6

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Dapat disampaikan bahwa 6 (enam) kejadian/gangguan yang telah terjadi pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut :

Tabel III.12

Kejadian/gangguan keamanan yang telah terjadi pada tahun 2012

No.	Kejadian	Tempat/ Tanggal	Tindak Lanjut	Ket.
1	20 butir peluru tajam pada penerbangan Batavia AFE 410	11 Juli 2012 / Bandar Udara Moses Kilangin - Timika	Surat Teguran kepada Kepala Bandar Udara Mozes Kilangin - Timika untuk melakukan penelitian akan hal tersebut dan mengambil langkah-langkah pembinaan serta meningkatkan kesiapan personil Avsec dalam melaksanakan tugas.	
2	Laporan temuan Avsec PT. Angkasa Pura II berupa 1 pistol, 2 tabung gas pelontar, 1 kotak peluru di X-Ray pada penerbangan SJ 264	2 Februari 2012 di Bandung	Telah dilakukan investigasi tanggal 26 sd 27 Maret 2012 kepada PT. Siwijaya Air dan PT. Mega Kargo Bandung dan Surat Rekomendasi kepada PT. Siwijaya Air agar melakukan pemeriksaan sesuai dengan prosedur	
3	Lolosnya Firework pada penerbangan internasional Mihin Lanka MJ 604 rute CGK-CMB	16/07/2012 di Soekarno Hatta	Telah dilakukan investigasi tanggal 14 sd 16 Agustus 2012 dan Surat Rekomendasi kepada PT. Angkasa Pura II dan PT. Mihin Lanka agar kejadian serupa tidak terulang dikemudian hari	
4	Ditemukan kargo berisi DG yaitu Hidrolic Acid 2,5 Ltr, Sulphuric Acid 2,5 Ltr, dan Ammonia Solution 2,5 Ltr di kawasan kargo Bandara Polonia Medan	08/09/2012 di Polonia Medan	Telah dilakukan investigasi dan Surat Rekomendasi kepada PT. Angkasa Pura II agar kejadian serupa tidak terulang dikemudian hari	
5	Laporan ancaman Bom di Bandara Adi Sumarmo Solo Pukul 18.25, 18.30, dan 18.44 WIB	09/09/2012 di Solo		
6	Laporan lolosnya korek gas sebanyak 10 buah pada penerbangan MZ.6435 Route Tambolaka - Kupang	10/11/2012 di Bandara Tambolaka		

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Selain kejadian/gangguan tersebut diatas, yang mengganggu keamanan jasa transportasi udara adalah *accident* penembakan pesawat udara DHC-6 Twin Otter milik PT. Trigana Air pada tanggal 8 April 2012 di Bandar Udara Mulia. *Accident* penembakan tersebut sudah ditindaklanjuti dengan surat rekomendasi dari Dirjen Perhubungan Udara kepada PT. Trigana Air Service untuk melakukan *assesment* dan koordinasi terkait jaminan keamanan kepada pihak keamanan dan pemerintah daerah setempat.

c. Sasaran Strategis Meningkatnya Pelayanan Transportasi

Pencapaian Sasaran Strategis berupa peningkatan pelayanan transportasi diukur melalui Indikator Kinerja Utama Rata-rata Prosentase pencapaian *On-Time Performance* (OTP) Sektor Transportasi (*selain Transportasi Darat*), dengan rincian sebagai berikut :

Tabel III.13

**Realisasi Capaian Kinerja IKU Rata-Rata Prosentase Pencapaian
On-Time Performance (OTP) Sektor Transportasi
(selain Transportasi Darat) Tahun 2012**

IKU Kementerian Perhubungan					
Rata-Rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Sektor Transportasi (Selain Transportasi Darat)					
No	Rincian IKU Per Subsektor	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api (<i>On-Time Performance KA</i>)	%	78.94	75.60	104.23%
2	Jumlah Pelabuhan Laut mempunyai pencapaian <i>ET:BT</i> sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan (<i>Transp. Laut</i>)	%	60	61.18	98.03%
3	Prosentase pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) <i>Transportasi Udara</i>	%	76.26	79.95	95.16%

Sumber : Pengolahan Data

1) Prosentase Pencapaian *On-Time Performance* Pelayanan Transportasi Laut

a) Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian *Waiting Time* (WT) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan;

Pada tahun 2012 jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian *Waiting Time* (WT) sesuai SK. Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan adalah sebesar 75 % yang artinya dari 48 pelabuhan yang telah ditetapkan hanya terdapat sebanyak 36 pelabuhan yang telah mampu mencapai standard yang telah ditetapkan.

Tabel III. 14

Pelabuhan Yang Mempunyai Pencapaian *Waiting Time* (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah I Belawan Sumatera Utara

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
1	Belawan	√	√	√
2	Lhokseum Awe	√	√	
3	Dumai	√	√	√
4	Pekanbaru	√	√	
JUMLAH		4	4	2

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Tabel III.15

Pelabuhan Yang Mempunyai Pencapaian *Waiting Time* (WT) Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah II Tanjung Priok Jakarta

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
1	Tanjung Priok	√	√	√
2	Bengkulu	√	√	√
3	Palembang	√	√	
4	Pangkal Balam	√	√	√
5	Tanjung Pandan	√	√	
6	Panjang	√	√	
7	Banten	√		√

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
8	Pontianak	√	√	
9	Teluk Bayur	√	√	
10	Jambi	√		
JUMLAH		10	8	4

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Tabel III.16

**Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT)
Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah III Tanjung Perak Surabaya**

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
1	Tanjung Perak	√	√	√
2	Tanjung Emas	√	√	√
3	Tanjung Intan	√		
4	Banjarmasin	√	√	
5	Gresik		√	
6	Tanjung Wangi	√	√	√
7	Benoa	√	√	
8	Kupang		√	√
JUMLAH		6	7	4

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Tabel III.17

**Pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waiting Time (WT)
Pada Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah IV Makassar**

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
1	Makassar	√	√	√
2	Pare-Pare	√		
3	Balikpapan		√	
4	Tarakan		√	
5	Nunukan	√		
6	Bitung	√	√	
7	Manado	√	√	
8	Gorontalo	√	√	
9	Pantoloan	√	√	
10	Toli-Toli	√	√	
11	Kendari	√	√	

NO	NAMA PELABUHAN	WT	AT	ET:BT
12	Ambon	√	√	
13	Ternate	√	√	√
14	Jayapura	√	√	
15	Biak	√	√	
16	Merauke	√	√	
17	Sorong		√	
18	Manokwari	√	√	√
19	Fak-Fak	√	√	√
JUMLAH		16	17	5

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

b) Jumlah pelabuhan mempunyai pencapaian *Approach Time* (AT) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan;

Pada Tahun 2012 jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian *Approach Time* (AT) sesuai SK. Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan adalah sebesar 75 % yang artinya dari 48 pelabuhan yang telah ditetapkan hanya terdapat sebanyak 36 pelabuhan yang telah mampu mencapai standard yang telah ditetapkan.

c) Jumlah Pelabuhan mempunyai pencapaian Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) sesuai SK Dirjen yang berlaku terkait Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan

Pada Tahun 2012 jumlah pelabuhan yang mempunyai pencapaian Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) sesuai SK. Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang telah ditetapkan adalah sebesar 31,25 % yang artinya dari 48 pelabuhan yang telah ditetapkan hanya terdapat sebanyak 15 pelabuhan yang telah mampu mencapai standard yang telah ditetapkan.

Tabel III.18
Kinerja Pelayanan Kapal Tahun 2011 - 2012

NO	Pelabuhan	Standar Kinerja			2011			2012		
		WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)	WT Jam	AT Jam	ET:BT (%)
1.	Belawan	1	2	70	1,35	1,38	66,97	1,17	1,27	72,61
2.	Dumai	2	6	80	2,41	6,80	64,43	1,27	4,95	72,23
3.	Sibolga	1	1	70	00,0	00,00	8,00	0,00	0,00	9,70
4.	Lhok	1	1	70	0	0,93	55,89	0,25	0,85	74,01
	Seumawe		12	70		9,00	8,00	0,22	8,17	49,40
5.	Pekanbaru	2	1	70	0,39	1,48	26,54	-	1,30	21,34
6.	Tanjung Pinang	1	2	80	1,00	1,22	81,34	0,75	1,00	87,18
7.	Tg. Priok	1	1	80	0,60	0,60	62,26	0,44	0,59	62,25
8.	Panjang	1	6	80	0,82	7,20	51,56	0,13	6,25	51,40
9.	Palembang	1	1	70	0,45	1,01	54,57	0,23	0,63	54,62
10.	Teluk Bayur	1	3	80	0,09	2,50	58,81	0,08	3,38	47,18
11.	Pontianak	1	1	80	0,07	1,01	76,41	1,00	1,10	83,72
12.	Banten	1						0,25	0,90	79,49
13.	Tg. Perak	2	4	80	0,20	4,00	80,00	0,28	0,59	68,37
14.	Tg. Emas	1	1	80	1,00	1,00	65,00	0,78	2,97	70,95
15.	Banjarmasin	2	4	80	2,00	3,00	79,01	0,14	0,35	53,58
16.	Benoa	1	1	70	1,00	1,00	70,00	-	0,23	47,71
17.	Tenau/Kupang	2	1	80	1,00	1,00	65,00	0,00	3,02	60,67
18.	Tanjung Intan	2	2	80	0,45	2,00	55,00	0,54	1,58	80,72
19.	Makassar	1	1	80	1,30	1,67	80,70	1,43	1,63	76,72
20.	Balikpapan	1	2	80	0,45	0,76	76,47	2,34	4,63	74,85
21.	Samarinda	1	5	37	0,57	4,50	62,65	0,50	1,38	64,84
22.	Bitung	1	2	70	0,50	1,00	64,01	1,15	1,63	66,72
23.	Ambon	1	2	70	2,00	0,50	89,12	0,50	0,68	63,72
24.	Jayapura	1	1	70	0,43	1,00	66,67			

Sumber Data: PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV

2) Prosentase pencapaian *On-Time Performance* Transportasi Udara

Adapun pencapaian sasaran pada IKU ini yang terkait pencapaian *On-Time Performance* Transportasi Udara pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.19

Prosentase Pencapaian *On-Time Performance* (OTP) Transportasi Udara

IKU Kemenhub Rata-Rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Sektor Transportasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub (Transp. Udara)</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Transportasi Udara	%	76,26	79.95	95.16%

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Realisasi Tahun 2012 dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 dan tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola/trend perkembangan pada tabel dan gambar berikut :

Tabel III.20

Trend Realisasi Prosentase Pencapaian *On-Time Performance* (OTP) Transportasi Udara

IKU Kemenhub Rata-Rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Sektor Transportasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Prosentase pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Transportasi Udara	%	69,93	73,07	79,95

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Sebagai regulator bidang penerbangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara secara kontinyu melakukan monitoring serta pengawasan terhadap setiap operator penerbangan atau maskapai. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk terus meningkatkan mutu dan kualitas pelayanan maskapai kepada seluruh masyarakat pengguna transportasi khususnya transportasi udara. Salah satu langkah yang

dilakukan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah monitoring terhadap tingkat ketepatan waktu (*On Time Performance / OTP*) maskapai penerbangan khususnya maskapai penerbangan dengan *market share* diatas 3%.

Dalam usaha tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah melakukan pemantauan terhadap tingkat OTP maskapai penerbangan selama Tahun 2012 terhadap maskapai dengan *market share* diatas 3%, antara lain Garuda Indonesia, Lion Air, Merpati Nusantara Airlines, Batavia Air, Sriwijaya Air, dan Wings Air.

Dari hasil pemantauan pada periode Januari - Desember 2012 dapat dilaporkan bahwa Garuda Indonesia memiliki rata-rata tingkat *On Time Performance* (OTP) yang paling tinggi, yaitu 84,96% diantara 6 (enam) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal lain, sementara Merpati Nusantara Airlines menempati posisi terendah, yaitu 69,76% dalam tingkat *On Time Performance* (OTP). Wings Air yang merupakan anak perusahaan Lion Air, menempati peringkat kedua setelah Garuda Indonesia dengan tingkat OTP rata-rata 80,77%. Pada peringkat ketiga terdapat maskapai Sriwijaya Air dengan perolehan OTP rata-rata 79,77% yang kemudian diikuti Lion Air dengan tingkat OTP rata-rata 73,95% pada peringkat keempat. Batavia Air, maskapai yang baru saja diputus pailit pada 30 Januari 2013 lalu, menduduki peringkat kelima dengan tingkat OTP rata-rata selama tahun 2012 sebanyak 71,98%. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa Garuda Indonesia masih menjadi maskapai penerbangan domestik yang memiliki tingkat ketepatan waktu paling tinggi dibanding dengan maskapai penerbangan lain.

Faktor penyebab keterlambatan yang tertinggi adalah faktor lain-lain sebesar 40.349 keterlambatan atau sebesar 39%. Faktor lain-lain ini adalah diluar *airline performance* sebesar 32,44%, *airport performance* sebesar 22,82%, dan faktor cuaca sebesar 5,73%. OTP memiliki pengaruh dan dampak yang signifikan kepada tingkat penilaian masyarakat terhadap mutu pelayanan suatu maskapai

penerbangan. Diharapkan dengan adanya monitoring berkelanjutan ini, maka setiap maskapai dapat terus berusaha meningkatkan mutu pelayanan jasa transportasi udara di Tahun 2013.

3) Prosentase Realisasi Ketepatan Waktu Keberangkatan dan Kedatangan Kereta api (*On-Time Performance*)

Pencapaian pada rincian indikator kinerja yang terkait dengan Ketepatan Waktu Keberangkatan dan Kedatangan Kereta api (*On-Time Performance*) dari Tahun 2010 s.d 2012 sebagai berikut :

Tabel III.21

Prosentase Realisasi Ketepatan Waktu Keberangkatan dan Kedatangan Kereta Api (*On-Time Performance*)

IKU Kemenhub				
Rata-rata Prosentase Pencapaian <i>On-Time Performance</i> (OTP) Sektor Transportasi				
Rincian IKU Kemenhub Pada Perkeretaapian	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api (<i>On-Time Performance</i>)	%	39.75	40.25	75.60

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Apabila dilihat per tahun perkembangan *On Time Perfomance* Perkeretaapian menunjukkan kinerja yang semakin baik dimana Tahun 2010 *On Time Performancenya* hanya 39.75% dan Tahun 2011 sebesar 40.25%, namun di Tahun 2012 *On Time Performance* nya menjadi 75.60% atau meningkat 90.19% dari Tahun 2010.

Adapun rincian Rata-Rata Ketepatan Waktu Keberangkatan Dan Kedatangan Kereta Api (*On-Time Performance*) adalaah sebagai berikut :

KA Penumpang :Awal: 84,56% dan Datang: 78,05%

KA Barang :Awal: 70,01% dan Datang:69,79%

Dari capaian indikator kinerja tersebut merupakan bahan evaluasi di tahun mendatang agar ketepatan waktu pengoperasian KA 100% tepat waktu.

Tabel III.22
Rata-Rata Keterlambatan KATahun 2012

	Satuan	Target	Realisasi	%
Rata-Rata Keterlambatan KA	Menit	40	44,64	88,40

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Mengenai capaian indikator berupa rata-rata keterlambatan kereta api, diketahui bahwa keterlambatan kereta api pada Tahun 2012 melebihi capaian target yang ditetapkan sebesar 47,26% atau masih terjadi keterlambatan KA. Realisasi pencapaian target mencapai sebesar 52,74% atau capaian indikator kinerja mencapai sebesar 88,40%. Adapun rincian rata-rata keterlambatan kereta api ialah sebagai berikut :

KA Penumpang : Awal: 3,27 menit dan Datang: 27,18 menit

KA Barang : Awal: 72,36 menit dan Datang:75,27 menit

Dalam upaya mengevaluasi serta memonitor keterlambatan pengoperasian kereta api, kegiatan yang dilakukan yaitu Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan GAPEKA (Grafik Perjalanan Kereta Api) dimana tujuan pelaksanaan tersebut ialah untuk pembuatan laporan kepada pimpinan sebagai bahan pertimbangan dalam penetapan GAPEKA di tahun mendatang agar ketepatan dan keterlambatan dapat diantisipasi.

d. **Sasaran Strategis Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standar Operasional Sarana dan Prasarana Transportasi.**

Pencapaian sasaran strategis ini dapat dilakukan melalui Indikator Kinerja Utama sebagai berikut :

1) **Indikator Kinerja Utama Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi**

- a) Pencapaian Sasaran Strategis ini berdasarkan IKU yang terkait dengan Transportasi Darat pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.23

Capaian Kinerja Jumlah Sarana Transportasi Darat Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub (Transp.Darat)</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah kapal penyeberangan yang memenuhi SPM	Unit (Sertifikasi)	242	242	100%

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

Prosentase Capaian rencana tingkat capaian pada IKU Prosentase kapal penyeberangan yang memenuhi SPM adalah sebesar 100% dengan jumlah kapal penyeberangan yang memenuhi SPM adalah sebesar 242 unit kapal penyeberangan yang beroperasi. Pada setiap tahunnya kapal membutuhkan perawatan (*Docking*) sehingga jumlah SPM dikeluarkan sesuai dengan jumlah kapal yang melakukan perawatan (*Docking*).

b) **Jumlah Sarana Transportasi Perkeretaapian Yang Sudah Tersertifikasi**

Pencapaian pada indikator kinerja terkait dengan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian dengan nilai capaian kinerja sebesar 118,26% dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III.24

Jumlah Sarana Transportasi Perkeretaapian Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub (Transp. Perkeretaapian)</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah sertifikat kelaikan sarana perkeretaapian yang dikeluarkan tepat waktu	sertifikat	2.568	3.037	118,26%

Sumber : Ditjen Perkeretaapain

Realisasi Tahun 2012 pada masing-masing indikator dapat dibandingkan dengan realisasi tahun sebelumnya yaitu Tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola perkembangan pada tabel berikut:

Tabel III.25

Trend Jumlah Sarana Transportasi Perkeretaapain Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2010- 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Perkeretaapian</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah sertifikat kelaikan sarana perkeretaapian yang dikeluarkan tepat waktu	sertifikat	279	970	3.037

Sumber : Ditjen Perkeretaapain

Kebutuhan sarana KA mendesak untuk dioperasikan sehingga diperlukan sertifikasi sarana sebagaimana amanat dalam peraturan dibidang perkeretaapian. Beberapa kegiatan terkait dengan pelaksanaan sertifikasi sarana antara lain :

- (1) Pengujian dan sertifikasi terhadap sarana perkeretaapian;
- (2) Pelaksanaan pengawasan kelaikan sarana perkeretaapian;
- (3) Pengawasan pembangunan sarana perkeretaapian dan perawatan sarana perkeretaapian;
- (4) Pemeriksaan sarana perkeretaapian.

Sebanyak 3.037 sertifikat dalam rangka upaya meningkatkan keselamatan KA dirinci sebagai berikut :

Tabel III.26

Hasil Pengujian dan Sertifikasi Sarana Perkeretaapian Tahun 2012

No.	Sertifikat sarana	Volume
1.	Lokomotif	160
2.	Kereta Penumpang	644
3.	KRL	110
4.	KRD	25
5.	Gerbong	2,094
6.	Peralatan Khusus	4
TOTAL		3,037

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Dari hasil tersebut diketahui bahwa dominasi tertinggi pelaksanaan Pengujian dan Sertifikasi Sarana Perkeretaapian Tahun 2012 yaitu sertifikasi sarana Gerbong KA dimana jenis Kereta ini masih banyak yang tertunda di tahun sebelumnya sehingga di Tahun 2012 dioptimalkan agar dapat beroperasi dengan baik.

c) **Jumlah Sarana Transportasi Laut Yang Sudah Memiliki Sertifikat Kelaiklautan Kapal (cat : Pusat)**

Tabel III.27

Jumlah Sarana Transportasi Laut Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub (Transp. Laut)</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah sarana transportasi Laut yang sudah memiliki sertifikat kelaiklautan kapal (cat : Pusat)	sertifikat	7.146	9.298	130.11%

Sumber : Ditjen Perhubungan laut

Salah satu upaya pencegahan kecelakaan transportasi laut adalah dengan penerbitan beberapa sertifikat kapal. Realisasi jumlah sarana transportasi laut yang sudah memiliki sertifikat kelaiklautan kapal pada Tahun 2012 dan dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun 2011 dan 2012 dapat dilihat pada tabel berikut:

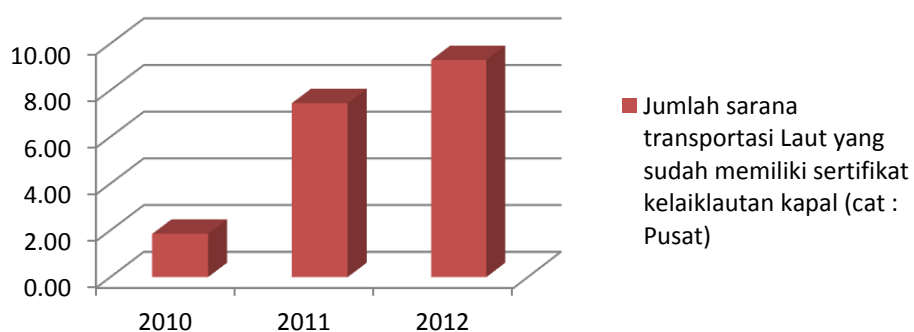
Tabel III.28

Trend Jumlah Sarana Transportasi Laut Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2010- 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Laut</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah sarana transportasi Laut yang sudah memiliki sertifikat kelaiklautan kapal (cat : Pusat)	sertifikat	1.850	7.447	9.298

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Jumlah Sarana Transportasi Laut yang Sudah Memiliki Sertifikat Kelaiklautan Kapal (cat : Pusat)



Grafik III.3

Jumlah Sarana Transportasi Laut Yang Sudah Memiliki Sertifikat Kelaiklautan Kapal (cat : Pusat)

Adapun rincian perkembangan pemberian sertifikat kapal pada tahun 2012 baik jenis maupun jumlah pemberian sertifikat dapat disampaikan pada tabel dibawah ini.

Tabel III.29

Penerbitan Sertifikat Kapal Tahun 2010 - 2012

NO	JENIS SERTIFIKAT	JUMLAH			KET.
		2010	2011	2012	
I.	Pengeluaran Sertifikat Kapal				
1	Keselamatan Konstruksi Kapal Barang(SOLAS)	80	293	350	
	Keselamatan Konstruksi Kapal Barang(NON SOLAS)	563	2.398	3.096	
2	Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang(SOLAS)	76	276	336	
	Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang(NON SOLAS)	306	1267	1687	
3	Keselamatan Radio Kapal Barang (SOLAS)	76	300	358	
	Keselamatan Radio Kapal Barang (NON SOLAS)	255	1389	1749	

NO	JENIS SERTIFIKAT	JUMLAH			KET.
		2010	2011	2012	
4	Keselamatan Kapal Penumpang (SOLAS)	0	0	10	
	Keselamatan Kapal Penumpang (NON SOLAS)	10	54	58	
5	Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi (HSC)	11	299	299	
6	Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan	33	155	368	
7	Kelayakan Pengangkutan Bahan Kimia Berbahaya Secara Curah	28	112	142	
8	Kelayakan Pengangkutan Gas Cair Secara Curah	21	60	93	
9	Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah (Koda)	11	44	59	
	Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah (Internasional)	0	16	53	
10	Dokumen Otorisasi	9	42	56	
11	Sertifikat Pembebasan	31	96	115	
12	Persyaratan Khusus Untuk Kapal Yang Mengangkut Barang Berbahaya	95	343	464	
13	Kelayakan Untuk Kapal Yang Mengangkut Bahan Bakar Nuklir Beradiasi	0	2	5	
II. Penerbitan Sertifikat Lambung Timbul Kapal					
1	Dalam Negeri	209	239		
2	Luar Negeri	36	62		
TOTAL		1.850	7.447	9.298	

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

d) **Jumlah Sarana Transportasi Udara Yang Sudah Tersertifikasi****Tabel III.30****Jumlah Sarana Transportasi Udara Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah Sarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub (Transp. Udara)</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah Pesawat Udara yang memiliki sertifikat Kelaikan udara	sertifikat	1.025	1.042	101.66%

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Pencapaian sasaran berdasarkan indikator kinerja yang terkait dengan kelaikan sarana transportasi udara, didapatkan nilai capaian kinerja pada Tahun 2012 sebesar 1.042 sertifikat dibandingkan target yang telah ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Udara sebesar 1.025 sertifikat sehingga capaian kerjanya adalah sebesar 101,66%.

Tabel III.31**Trend Capaian Jumlah Sarana Transportasi Udara Yang Sudah Tersertifikasi Tahun 2011 dan 2012**

IKU Kemenhub			
Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi			
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>	
		<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah Pesawat Udara yang memiliki sertifikat Kelaikan udara	sertifikat	907	1.042

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Berkat pertumbuhan ekonomi Indonesia yang pesat serta jumlah penduduk yang besar, permintaan terhadap jasa angkutan udara

(domestik maupun internasional) juga terjadi peningkatan, maka signifikan dengan peningkatan kebutuhan armada pesawat udara. Beberapa maskapai penerbangan Indonesia dengan cepat meningkatkan jumlah armada mereka, dalam periode Tahun 2011 hingga Tahun 2012 pertumbuhan jumlah armada pesawat udara di Indonesia meningkat hingga rata-rata 10 %.

Jika realisasi jumlah pesawat udara yang memiliki sertifikat kelaikudaraan pada tahun 2012 sebesar 1.042 sertifikat dibandingkan dengan realisasi jumlah pesawat udara yang memiliki sertifikat kelaikudaraan pada tahun 2011 sebesar 907 sertifikat, maka disimpulkan bahwa pertumbuhan jumlah pesawat udara yang memiliki sertifikat kelaikudaraan mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebanyak 135 sertifikat atau sebesar 14.88%.

Industri perhubungan udara Indonesia sudah berkembang dengan pesat untuk memenuhi pertumbuhan kebutuhan. Pertumbuhan cepat ini ditambah dengan beragam stimulus yang ditawarkan melalui penerapan *Open Skies*, semakin menekankan kebutuhan untuk lebih memperhatikan pengawasan keselamatan, dalam hal ini setiap pesawat yang beroperasi harus memenuhi kelaikudaraan.

2) Indikator Kinerja Utama Jumlah Prasarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi.

a) Jumlah Prasarana Transportasi Perkeretaapian Yang Sudah Tersertifikasi

Pencapaian pada indikator kinerja terkait dengan prasarana transportasi Perkeretaapian yang sudah tersertifikasi dengan nilai capaian kinerja sebesar 29.41% di Tahun 2012, apabila dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan sebanyak 17 sertifikat.

Tabel III.32

**Tingkat Capaian Jumlah Sertifikat Kelaikan Prasarana
Perkeretaapian Yang Dikeluarkan Tepat Waktu Tahun 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah Prasarana Transportasi Yang Sudah Tersertifikasi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Perkeretaapian</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah sertifikat kelaikan prasarana perkeretaapian yang dikeluarkan tepat waktu	sertifikat	17	5	29.41%

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Dari tabel diatas, diketahui bahwa sertifikat kelaikan prasarana perkeretaapian yang dikeluarkan tepat waktu pada Tahun 2012 adalah sebesar 5 sertifikat dari target yang ditetapkan sebesar 17 sertifikat sehingga pencapaian kinerja sebesar 29,41 %.

Pengujian dan sertifikasi jalur dan bangunan KA (uji pertama) di Tahun 2012 dari 10 lokasi pengujian terdapat 5 (lima) lokasi pengujian yang sudah laik untuk disertifikatkan antara lain :

- (1) Pengujian dan Sertifikasi Jalur dan Bangunan KA Antara Serpong-Parung panjang Lintas Tn.Abang-Merak;
- (2) Pengujian Pertama Jalur dan Bangunan KA di Jalur Ganda antara Prupuk-Kretek Sepanjang 24,804 Km'sp;
- (3) Pengujian dan Sertifikasi Jalur dan Bangunan KA Antara Tegal-Pekalongan Lintas Tegal-Pekalongan-Semarang;
- (4) Pengujian dan Sertifikasi Jalur dan Bangunan KA Antara Purwosari-Sukoharjo Lintas Purwosari-Wonogiri;
- (5) Pengujian dan Sertifikasi Jalur dan Bangunan KA Antara Leces-Klakah, Klakah-Randuagung dan Jatiroto-Rambipuji, Jember-Kalisat, Lintas Surabaya-Panarukan.

b) Jumlah prasarana transportasi Udara yang sudah tersertifikasi

Tabel III.33

Jumlah Bandar Udara Yang Memiliki Sertifikat Tahun 2011 dan 2012

IKU Kemenhub			
Jumlah Prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi			
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Udara</i>	Satuan	Realisasi Tahun	
		2011	2012
Bandar Udara yang memiliki sertifikat	Sertifikat	20	8

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Pencapaian jumlah Bandar udara yang memiliki sertifikat pada Tahun 2012 sebanyak 8 sertifikat Bandar Udara dari target 15 sertifikat Bandar Udara pada Tahun 2012 yang ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Udara sehingga capaian kinerjanya hanya sebesar 53.33%. Adapun ke- 8 bandar udara tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel III.34

8 (delapan) Bandar Udara Yang Telah Memiliki Sertifikat

No	Nama Bandara	Lokasi	Penyelenggara	No. Sertifikat	Masa Berlaku
1.	Sugimanuru Muna	Sulawesi Tenggara	UPT Ditjen Hubud	053/SBU-DVU/I/2012	11 Januari 2017
2.	H. Asan	Sampit	UPT Ditjen Hubud	054/SBU-DBU/II/2012	28 Pebruari 2017
3.	Kuala Pembuang	Kota Waringin	UPT Ditjen Hubud	058/SBU-DBU/VII/2012	27 Juli 2017
4.	Cut Nyak Dien	Nagan Raya	UPT Ditjen Hubud	059/SBU-DBU/VII/2012	03 Agustus 2017
5.	Pitu	Morotai – Malut	UPT Ditjen Hubud	061.S/SBU-DBU/IX/2012	03 Agustus 2012
6.	Warukin Tanjung	Tabalong – Kal Sel	UPTD Kab. Tabalong	062/SBU-DBU/X/2012	16 Oktober 2017

No	Nama Bandara	Lokasi	Penyelenggara	No. Sertifikat	Masa Berlaku
7.	Muara Badak	Kalimantan Timur	PT. Vico Indonesia	064/SBU-DBU/X/2012	Oktober 2017
8.	LNG Badak	Bontang	PT. NGL Badak	066/SBU-DBU/XII/2012	19 Des. 2017

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Hal ini merupakan suatu hal yang mutlak dimiliki oleh suatu bandara dalam rangka pemenuhan terhadap keselamatan operasi penerbangan di Bandar Udara. Selain Sertifikat Bandar Udara, pada Tahun 2012 juga dilakukan kegiatan register Bandar Udara yang merupakan registrasi terhadap Bandar Udara umum yang beroperasi termasuk *heliport*, dan *helideck* yang dapat direalisasikan sebanyak 62 register yang diterbitkan.

2. Sasaran Kemenhub Kedua adalah Meningkatnya Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Guna Mendorong Pengembangan Konektivitas Antar Wilayah.

Sasaran ini dicapai melalui Indikator Kinerja Utama Pada Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi, baik yang dilaksanakan angkutan darat, perkeretaapian, laut dan udara. Target dan realisasi pada Indikator Kinerja ini adalah sebagai tergambar pada tabel di bawah ini :

Tabel III.35

Tingkat Capaian Kinerja Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Tahun 2012

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA AKSESIBILITAS MASYARAKAT TERHADAP PELAYANAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI GUNA MENDORONG KONEKTIVITAS ANTAR WILAYAH					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	Lintas	564	583	103,37 %

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Adapun rincian pencapaian sasaran ini dilihat perjenis sub sektor dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi Transportasi Darat

Pada pencapaian sasaran melalui IKU ini dicapai melalui 2 (dua) rincian indikator kinerja yaitu **jumlah trayek keperintisan angkutan jalan dan jumlah lintas penyeberangan perintis**. Adapun pencapaian sasaran ini pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.36

Pengukuran Kinerja Sasaran Meningkatkan Aksesibilitas Masyarakat Terhadap Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Darat</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah trayek keperintisan angkutan jalan	(Trayek)	169	169	100 %
Jumlah lintas penyeberangan perintis	(Lintas)	135	135	100 %

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

- 1) Prosentase capaian kinerja pada indikator **Jumlah Trayek Keperintisan Angkutan Jalan** adalah sebesar 100% (Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 4434/AJ.202/DJPD/2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2012) dengan rincian trayek sebagai berikut:
 - (a) Propinsi Aceh melayani sebanyak 8 (delapan) trayek perintis;
 - (b) Propinsi Sumatera Utara melayani sebanyak 2 (dua) trayek perintis;
 - (c) Propinsi Sumatera Barat melayani sebanyak 1 (satu) trayek perintis;
 - (d) Propinsi Kepulauan Riau melayani sebanyak 1 (satu) trayek perintis;

- (e) Propinsi Jambi melayani sebanyak 5 (lima) trayek perintis;
- (f) Propinsi Sumatera Selatan melayani sebanyak 2 (dua) trayek perintis;
- (g) Propinsi Bengkulu melayani sebanyak 6 (enam) trayek perintis;
- (h) Propinsi Bangka Belitung melayani sebanyak 7 (tujuh) trayek perintis;
- (i) Propinsi Lampung melayani sebanyak 3 (tiga) trayek perintis;
- (j) Propinsi Banten melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (k) Propinsi Nusa Tenggara Barat melayani sebanyak 8 (delapan) trayek perintis;
- (l) Propinsi Nusa Tenggara Timur melayani sebanyak 30 (tigapuluh) trayek perintis;
- (m) Propinsi Kalimantan Barat melayani sebanyak 1 (satu) trayek perintis
- (n) Propinsi Kalimantan Tengah melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (o) Propinsi Kalimantan Selatan melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (p) Propinsi Kalimantan Timur melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (q) Propinsi Sulawesi Utara melayani sebanyak 8 (delapan) trayek perintis;
- (r) Propinsi Sulawesi Tengah melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (s) Propinsi Sulawesi Tenggara melayani sebanyak 7 (tujuh) trayek perintis;
- (t) Propinsi Gorontalo melayani sebanyak 6 (enam) trayek perintis;
- (u) Propinsi Sulawesi Barat melayani sebanyak 4 (empat) trayek perintis;
- (v) Propinsi Maluku melayani sebanyak 5 (lima) Trayek perintis;
- (w) Propinsi Maluku Utara melayani sebanyak 5 (lima) Trayek perintis;
- (x) Propinsi Papua melayani sebanyak 28 (dua puluh delapan) trayek perintis ;
- (y) Propinsi Papua Barat melayani sebanyak 9 (sembilan) trayek perintis.

2) Prosentase Capaian kinerja pada Indikator **Jumlah Lintas Penyeberangan Perintis** adalah sebesar 100% (Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 4474/AP.005/DRJD/2011 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun 2012) dengan rincian trayek sebagai berikut:

(a) Lintas Penyeberangan Dalam Propinsi

- (1) Propinsi Aceh melayani 4 lintas perintis;
- (2) Propinsi Sumatera Barat melayani 2 lintas perintis;
- (3) Propinsi Kepulauan Riau melayani 3 lintas perintis;
- (4) Propinsi Bengkulu melayani 1 lintas perintis;
- (5) Propinsi Bangka Belitung melayani 1 lintas perintis;
- (6) Propinsi Jawa Tengah melayani 1 lintas perintis;
- (7) Propinsi Jawa Timur melayani 2 lintas perintis;
- (8) Propinsi Kalimantan Barat melayani 3 lintas perintis;
- (9) Propinsi Kalimantan Timur melayani 1 lintas perintis;
- (10) Propinsi Nusa Tenggara Timur melayani 10 lintas perintis;
- (11) Propinsi Sulawesi Tengah melayani 3 lintas perintis;
- (12) Propinsi Sulawesi Tenggara melayani 4 lintas perintis;
- (13) Propinsi Sulawesi Utara melayani 9 lintas perintis;
- (14) Propinsi Maluku Utara melayani 8 lintas perintis;
- (15) Propinsi Maluku melayani 33 lintas perintis;
- (16) Propinsi Papua Barat melayani 13 lintas perintis;
- (17) Propinsi Papua melayani 17 lintas perintis;

(b) Lintas Penyeberangan Dalam Propinsi

- (1) Aceh - Sumatera Utara melayani 1 lintas perintis;
- (2) Sulawesi Selatan - NTT melayani 4 lintas perintis;
- (3) Nusa Tenggara Timur - Maluku melayani 2 lintas perintis;
- (4) Maluku - Maluku Utara melayani 1 lintas perintis;
- (5) Riau - Kepulauan Riau melayani 1 lintas perintis;
- (6) Gorontalo - Sulawesi Tengah melayani 5 lintas perintis;
- (7) Sulawesi Tengah - Maluku Utara melayani 1 lintas perintis;
- (8) Kalimantan Timur - Sulawesi Selatan melayani 3 lintas perintis;

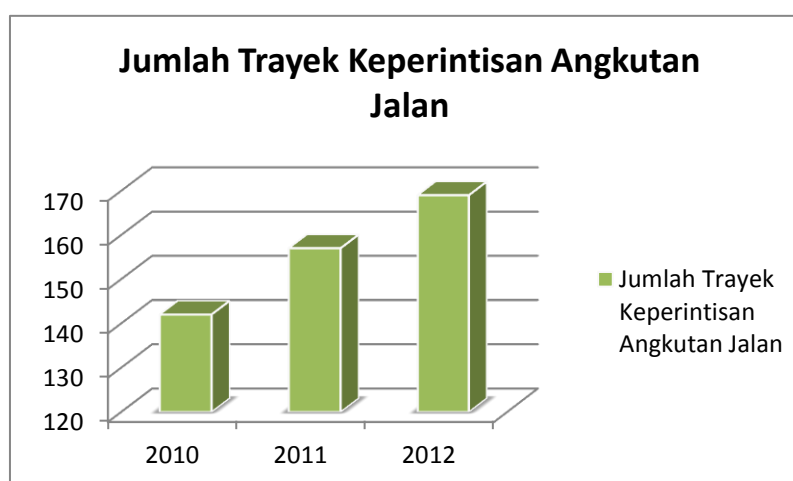
- (9) Kalimantan Selatan - Sulawesi Selatan melayani 1 lintas perintis dan;
- (10) Bangka Belitung - Kalimantan Barat melayani 1 lintas perintis.
- 3) Realisasi Tahun 2012 pada masing-masing indikator dapat dibandingkan dengan realisasi tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 dan Tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola perkembangan pada tabel berikut:

Tabel III.37

Trend Capaian Kinerja Jumlah Trayek Keperintisan Angkutan Jalan dan Jumlah Lintas Penyeberangan Perintis Tahun 2010 –2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi				
Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Darat	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah trayek keperintisan angkutan jalan	(Trayek)	142	157	169
Jumlah lintas penyeberangan perintis	(Lintas)	91	117	135

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat



Grafik III.4

Jumlah Trayek Keperintisan Angkutan Jalan

b. Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi Transportasi Perkeretaapian

Tabel III.38

Jumlah Lintas PSO dan Perintis Angkutan Kereta Api

IKU Kemenhub				
Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Perkeretaapian</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah lintas PSO dan perintis angkutan kereta api	Lintas	63	69	109,52 %

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Dari tabel diatas, diketahui bahwa capaian kinerja pada indikator kinerja Jumlah Lintas PSO dan Perintis Angkutan Kereta Api pada Tahun 2012 telah melebihi target yang ditetapkan dimana realisasi adalah sebesar 69 dari target 63 lintas, sehingga capaian kinerja mencapai sebesar 109,52%.

Sebanyak 69 lintas pengoperasian KA baik yang terdapat penambahan / pengurangan lintas, diantaranya untuk lintasan sebanyak 11 KA Jarak Jauh, 9 KA Jarak Sedang, 26 KA Jarak Dekat, 4 untuk pelayanan KRD, 12 untuk pelayanan KRL dan 7 untuk KA Ekonomi Lebaran.

Untuk subsidi operasional seksi Kr. Geukuh-Kr. Mane (KA perintis) belum terlaksana dikarenakan pihak operator sarana dalam hal ini PT. KAI persero belum dapat menjalankan KRD di Aceh oleh karena masih belum siap pada beberapa hal, antara lain : SDM, Peralatan Penolong, Perlintasan sebidang, dll.

Beberapa kegiatan yang dilaksanakan terkait aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan angkutan kereta api ialah Kegiatan Pemantauan dan Evaluasi Pelayanan Angkutan Publik /PSO dan KA Perintis dan Kegiatan Subsidi Operasional Seksi Kr. Geukuh-Kr. Mane. Kegiatan pemantauan ini bertujuan dalam rangka melakukan verifikasi dan evaluasi terhadap pelaksanaan subsidi / *Public Services Obligation (PSO)* kereta api ekonomi.

Tabel III.39

**Trend Capaian kinerja Jumlah lintas PSO dan
Perintis Angkutan Kereta Api Tahun 2010 – 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi				
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Perkeretaapian</i>	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah lintas PSO dan perintis angkutan kereta api	Lintas	69	89	82

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

**c. Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi
Transportasi Laut**

Tabel III.40

**Capain Kinerja Jumlah Rute Perintis Yang Dilayani
Transportasi Laut Tahun 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi				
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Laut</i>	Satuan	Target	Realisasi	%
Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut	Rute Perintis	80	80	100 %

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Pencapaian Sasaran melalui indikator Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi khusus untuk transportasi laut adalah melalui **Jumlah Rute Perintis Yang Dilayani Transportasi Laut** adalah sebesar 100 % dimana target dan realisasi jumlah rute perintis yang dilayani pada tahun 2012 sebesar 80 rute.

Dalam rangka menunjang pembangunan dan pengembangan ekonomi di daerah-daerah terpencil, belum berkembang dan untuk menghubungkan ke daerah yang sudah berkembang, maka telah ditetapkan pada TA. 2011 Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kapal Pelayaran Perintis terdapat 67 Rute yang tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan

Laut Nomor: AL.102/2/3/DJPL-11 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kapal Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 2012 serta Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaannya tanggal 21 November 2011.

Namun dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia Tahun 2012 maka diperlukan penambahan pelayanan jasa pelayaran perintis untuk daerah tertinggal dan atau wilayah terpencil serta perbatasan, maka terdapat penambahan rute peintis sebanyak 13 rute perintis atau menjadi 80 rute perintis yang ditetapkan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: AL.102/1/4/DJPL-12 tentang Perubahan Atas Lampiran Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: AL.102/2/3/DJPL-11 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kapal Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 2012 serta Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaannya tanggal 27 Juni 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.

Tabel III.41

**Trend Capaian Kinerja Jumlah Rute Perintis Yang Dilayani
Transportasi Laut Tahun 2010 – 2012**

IKU Kemenhub				
Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis Dan Subsidi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Laut</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi laut	Lintas	61	67	80

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

d. Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi Transportasi Udara

Tabel III.42

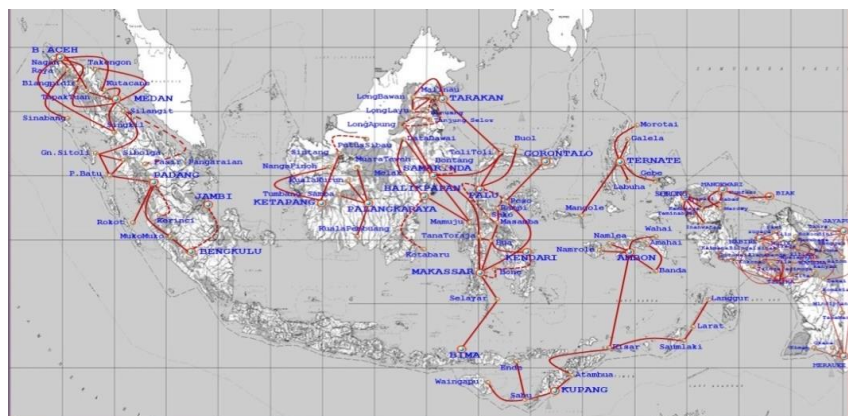
Capain Kinerja Jumlah Rute Perintis Yang Dilayani Transportasi Udara Tahun 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah rute perintis yang dilayani transportasi Udara	Rute Perintis	132	130	98.48%

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

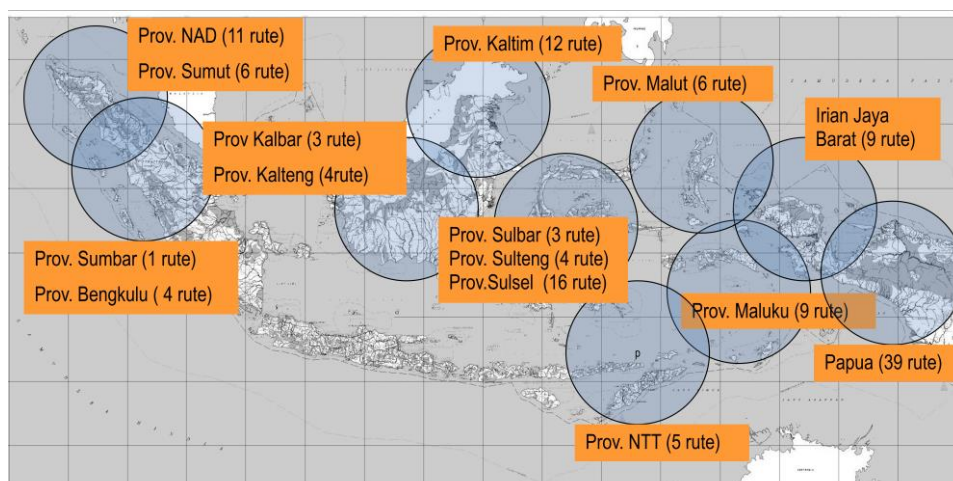
Indikator Kinerja Utama Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis dan Subsidi yang terkait dengan sektor transportasi udara adalah **Jumlah Rute Pelayanan Perintis Dengan Kegiatan Pelayanan Angkutan Udara** Perintis bertujuan untuk membuka aksesibilitas daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan 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 130 rute atau sebesar 98,48% dikarenakan 2 (dua) rute yaitu sebagai berikut :

- 1) Rute Namlea - Sanana tidak dapat direalisasikan karena Bandara Emalamo Sanana ditutup oleh warga akibat adanya perebutan lahan Bandara.
- 2) Bandara Bontang adalah bandara khusus tidak bisa di terbangi secara umum.



Gambar III.1

Rute Lintas Perintis Transportasi Udara



Gambar III.2

Rute lintas perintis transportasi Udara dilihat per propinsi

Pembukaan aksesibilitas daerah terpencil, pulau-pulau kecil dan kawasan perbatasan, terutama pada daerah-daerah yang tidak memiliki moda transportasi yang lain ditujukan untuk meningkatkan pelayanan jasa angkutan udara.

Pada Tahun 2012 realisasi terhadap pelayanan rute transportasi udara adalah sebesar 130 rute dan mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan realisasi yang dicapai pada Tahun 2010 yang hanya sebesar 118 rute atau meningkat sebesar 10.18 % dari Tahun 2010. Berikut pola perkembangan rute perintis transportasi udara :

Tabel III.43

Trend Capaian Kinerja Jumlah Rute Pelayanan Perintis
Transportasi Udara Tahun 2010 – 2012

IKU Kemenhub				
Jumlah Lintas Pelayanan Angkutan Perintis Dan Subsidi				
Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah rute pelayanan perintis transportasi udara	Rute Perintis	118	130	130

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

3. Sasaran Kemenhub Ketiga adalah Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Untuk Mengurangi *Backlog* dan *Bottleneck* Kapasitas Infrastruktur Transportasi

Dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Ketiga ini ada 3 (tiga) Indikator Kinerja Utama (IKU) telah berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan sebagai berikut :

Tabel III.44

Realisasi Pencapaian Kinerja Sasaran Kemenhub Ketiga Tahun 2012

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA MANFAAT SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	%	1.5	1.15 *	76.67%
*) Sektor Transportasi dan Komunikasi					
Sumber : Bappenas					
SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA KAPASITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI UNTUK MENGURANGI BACKLOG DAN BOTTLENECK KAPASITAS INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
2	Total produksi angkutan penumpang	orang/tahun	837.526.346	831.259.040	99.25%
3	Total produksi angkutan barang	ton/tahun	417.313.024	374.726.641	89.80%

Sumber : Hasil Pengolahan Data

a. Sasaran Strategis Meningkatnya Manfaat Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi.

Pencapaian Sasaran Strategis Meningkatnya Manfaat Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi difokuskan pada **Indikator Kinerja Utama Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional.**

Pada Tahun 2012, pascapemulihan ekonomi dunia dari krisis keuangan dan resesi global, ekonomi dunia dihadapkan kembali pada krisis utang eropa dan perlambatan ekonomi dunia. Namun begitu, hingga triwulan ke-III Tahun 2012, Indonesia mampu mencapai pertumbuhan ekonomi nomor dua tertinggi di Asia, dengan pertumbuhan diatas 6%. Walaupun tingkat capaian realisasi kinerja sektor transportasi hanya sebesar 1.15% dari 1.5% target yang telah ditetapkan, namun dari pertumbuhan nasional sebesar 6%, sektor transportasi dan komunikasi (sektor dalam PDB) memberikan share sebesar 19.17% dari 9 sektor dalam PDB.

Tabel III.45

Tingkat Capaian Kinerja IKU Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional Tahun 2012

IKU	Satuan	Target	Realisasi	%
Kontribusi Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Nasional	%	1.50	1.15	76.67

Sumber : Bappenas

b. Sasaran Strategis Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Untuk Mengurangi *Backlog* dan *Bottleneck* Kapasitas Infrastruktur Transportasi.

Dalam rangka mencapai sasaran strategis ini capaian kinerja dilakukan melalui 2 (dua) tolak ukur Indikator Kinerja Utama yang telah ditetapkan yaitu :

1) Indikator Kinerja Utama Total Produksi Angkutan Penumpang

Adapun rincian mengenai pencapaian sasaran melalui Indikator Kinerja Utama Total Produksi Angkutan Penumpang dapat dijelaskan secara rinci dibawah ini :

a) Total Produksi Angkutan Penumpang Pada Transportasi Darat

Adapun pencapaian Total Produksi Angkutan Penumpang pada Transportasi Darat ini pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.46**Capaian Total Produksi Angkutan Penumpang
Pada Transportasi Darat Tahun 2012**

IKU Kemenhub				
Total Produksi Angkutan Penumpang				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Darat</i>	<i>Satuan</i>	<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah produksi angkutan penyeberangan	(Pnp/Th)	54.882.727	61.400.028	111,87 %
Jumlah penumpang angkutan umum pada pelayanan angkutan lebaran	(Pnp/Th)	5.524.875	5.524.875	100 %
Jumlah kapasitas penumpang angkutan umum massal di perkotaan	(Pnp/Th)	543.061.239	543.061.239	100 %

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

b) Total produksi angkutan penumpang pada Transportasi Laut**(1) Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut;**

Pencapaian Indikator Kinerja berupa Total produksi angkutan penumpang pada Transportasi Laut adalah sebesar 120,56 % artinya dari target jumlah penumpang transportasi laut yang terangkut sebanyak 5.027.658 orang terdapat realisasi sebanyak 6.061.571 orang yang artinya terdapat peningkatan sebesar 1.033.913 orang.

Tabel III.47

Trend Perkembangan Angkutan Penumpang Transportasi Laut
Tahun 2010 – 2012

IKU Kemenhub				
Total Produksi Angkutan Penumpang				
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Laut</i>	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah penumpang Transportasi Laut yang terangkut	Orang	5.096.851	5.657.505	6.061.571

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada Tahun 2012 jumlah penumpang Transportasi Laut dalam negeri dengan peningkatan sebesar 18,93 % atau sebanyak 964.720 orang dibandingkan Tahun 2010.

(2) Jumlah Penumpang Angkutan Laut Perintis

Tabel III.48

Trend Perkembangan Angkutan Penumpang
Transportasi Laut Tahun 2011 – 2012

IKU Kemenhub			
Total produksi angkutan penumpang			
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Laut</i>	Satuan	Realisasi Tahun	
		2011	2012
Jumlah penumpang angkutan laut perintis	Orang	225.033	634.000

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut

Apabila dibandingkan dengan Tahun 2011 jumlah penumpang angkutan laut perintis yang terangkut sebanyak 225.033 orang dan pada Tahun 2012 sebanyak 634.000 orang artinya terdapat peningkatan sebesar 181,74 % atau sebanyak 408.967 orang.

c) Total Produksi Angkutan Penumpang Pada Transportasi Udara

Tabel III.49

Trend Capaian Kinerja Jumlah Penumpang Angkutan Udara Yang Diangkut Tahun 2012

IKU Kemenhub Total Produksi Angkutan Penumpang				
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Udara</i>	Satuan	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
Jumlah penumpang angkutan udara yang diangkut	Orang	58.390.593	68.191.426	81.357.603

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Indikator Jumlah penumpang yang diangkut ditargetkan pada Tahun 2012 sebesar 77.221.559 orang yang terdiri dari penumpang domestik sebesar 68.473.305 orang dan penumpang Internasional sebesar 8.748.254 orang dan terealisasi sebesar 81.357.603 orang atau 105.36 % yang terdiri dari penumpang domestik sebesar 71.418.695 orang dan penumpang Internasional sebesar 9.938.908 orang. Peningkatan tersebut terdiri dari penumpang domestik 104,3% dan penumpang Internasional 113,6 %. Jika dibandingkan dengan prosentase capaian tahun 2010 dan prosentase capaian tahun 2011, maka prosentase capaian Tahun 2012 mengalami peningkatan.

d) Total produksi angkutan penumpang pada Transportasi Perkeretaapian (Jumlah penumpang KA yang dilayani)

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja kegiatan dari sasaran meningkatnya kapasitas pelayanan angkutan perkeretaapian, penilaian indikator kinerja penumpang KA yang dilayani mencapai sebesar 58,12 %.

Tabel III.50

**Capaian Kinerja Jumlah Penumpang Perkeretaapian
Yang Dilayani Tahun 2012**

IKU Kemenhub Total Produksi Angkutan Penumpang				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. KA</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun 2012</i>		
		<i>Ttarget</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah penumpang angkutan KA yang dilayani	Orang	228.400.000	132746437	58.12%

Sumber : Ditjen Perkeretaapian

Tidak tercapainya target tersebut dikarenakan telah di terapkannya okupansi/tempat duduk sebesar 100 persen pada semua kereta api penumpang jarak jauh dan jarak sedang, lalu sebesar 125 persen pada kereta api penumpang jarak dekat/lokal.

4. Sasaran Keempat Adalah Peningkatkan Peran Pemda, BUMN, Swasta, dan Masyarakat Dalam Penyediaan Infrastruktur Sektor Transportasi Sebagai Upaya Meningkatkan Efisiensi Dalam Penyelenggaraan Transportasi

Dalam rangka mencapai sasaran Peningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi, Indikator Kinerja Utama yang digunakan adalah Jumlah Infrastruktur Transportasi Yang Siap Ditawarkan Melalui Kerjasama Pemerintah Swasta, dimana capaian kinerja untuk Tahun 2012 adalah sebesar 100%.

Tabel III.51

Capaian Kinerja Sasaran Peran Serta Pemda, BUMN, dan Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATKAN PERAN SERTA PEMDA, BUMN, DAN SWASTA DALAM PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS	2	3	150%

Sumber : PKKPJT

a. Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pariwisata Tanah Ampo

Berikut disampaikan progress capaian kinerja proyek pembangunan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pariwisata Tanah Ampo

- 1) Berdasarkan buku "*Public – Private Partnerships Infrastruktur Projects in Indonesia 2010 – 2014*", Terminal Tanah Ampo termasuk dalam kriteria proyek yang siap ditawarkan dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta dengan perkiraan biaya yang dibutuhkan adalah US\$ 36.000.000. Lingkup pekerjaan yang ditawarkan meliputi pembangunan terminal penumpang, penambahan dermaga menjadi ukuran (350x24) m² serta biaya operasional dan perawatan. Diharapkan terminal kapal pesiar Tanah Ampo dapat digunakan tambat 2 (dua) buah kapal pesiar secara bersamaan;
- 2) APBN TA 2007, 2008 dan 2009 : urugan areal darat 17.090 m², talud 585 m', *causeway* (50x8) m², *trestle* (144x8) m² dan dermaga (154x12) m² dengan kedalaman *faceline* dermaga – 9 s.d – 13 m LWS (dermaga *type finger*);

- 3) Hasil pekerjaan tersebut telah diserahkan terimakan kepada Administrator Pelabuhan Benoa berdasarkan Berita Acara Serah Terima Hasil Pekerjaan Satuan Kerja Pengembangan Faspel Laut Labuhan Amuk–Bali Untuk Digunakan Dalam Tugas-Tugas Operasional dengan Nomor PU.601/1/9/AD.BNA-2010 tanggal 26 Nopember 2010;
- 4) Pembangunan fasilitas sisi darat berupa bangunan/gedung dibiayai dari dana APBD Provinsi Bali dan penyediaan tanah/lahan dan jalan akses dari dana APBD Kabupaten Karangasem;
- 5) Dalam rangka percepatan pembangunan dan pengoperasian Terminal Tanahampo, telah ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1703 Tahun 2012 tentang Tim Asistensi Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pariwisata Tanah Ampo di Kabupaten Karangasem Provinsi Bali dan KP. 1702 Tahun 2012 tentang Pembentukan Panitia Pengadaan Badan Usaha Pembangunan dan Pengelolaan Cruise Terminal Tanah Ampo di Kabupaten Karangasem, Provinsi Bali;
- 6) Berdasarkan Surat Kepala Biro Keuangan dan Perlengkapan Kemenhub Nomor KK.002/1/4/PKKPJT/11 tanggal 22 Pebruari 2011 perihal Pembangunan Pelabuhan Tanahampo, disampaikan bahwa telah dibuat draft *Memorandum of Understanding* (MoU) antara pihak Kementerian Perhubungan, Pemerintah Provinsi Bali dan Pemerintah Kabupaten Karangasem sebagai dokumen pendukung pembangunan Terminal Tanahampo dan saat ini akan ditindaklanjuti menjadi Perjanjian Kerjasama yang salah satu butir yang harus disepakati adalah adanya pelepasan aset milik Pemerintah Kabupaten Karangasem berupa lahan/tanah untuk diterbitkan HPL atas nama Kementerian Perhubungan;
- 7) Pada tanggal 31 Oktober 2012, dilaksanakan penjelasan PQ yang dipimpin oleh Direktur Pelabuhan dan Pengerukan selaku Ketua Panitia Pengadaan Badan Usaha Pembangunan dan Pengelolaan Cruise Terminal Tanah Ampo yang dihadiri oleh para peserta PQ

b. Alur Pelayaran Barat Surabaya

Berikut disampaikan progress capaian kinerja proyek Alur Pelayaran Barat Surabaya :

- 1) Proyek ini merupakan proyek *unsolicited* yang diprakarsai oleh PT. Pelindo III sesuai dengan surat Menteri Perhubungan Nomor AL 703/1/11 Phb 2012 tanggal 24 September 2012 perihal Penetapan Badan Usaha Pemrakarsa Pada Pengembangan dan Pengelolaan Alur Pelayaran Barat Surabaya Serta Bentuk Konsekuensinya;
- 2) Telah dilakukan pengumuman Prakuualifikasi di media cetak:
 - a) Bisnis Indonesia tanggal 28 September 2012, dan
 - b) *Strait Times Singapore* tanggal 4 Oktober 2012.

c. Terminal Kalibaru

Berikut disampaikan progress capaian kinerja proyek Terminal Kalibaru :

- 1) Telah diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2012 tentang Penugasan Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk Membangun dan Mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok;
- 2) Telah ditandatangani perjanjian konsesi antara PT. Pelindo II (Persero) dengan Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok pada tanggal 31 Agustus 2012 dengan masa konsesi selama 70 tahun dan *concession fee* 0,5% dari pendapatan kotor Terminal Petikemas Kalibaru.

5. Sasaran Kemenhub Kelima adalah Peningkatan Kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi

Dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Kelima ini ada 7 (tujuh) Indikator Kinerja Utama (IKU) berbasis *outcome* yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan. Tingkat capaian akuntabilitas kinerja yang telah dilaksanakan di Tahun 2012 dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Kelima adalah sebagai berikut:

Tabel III.52

**Tingkat Capaian dan Indikator Kinerja Tahun 2012
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kemenhub Kelima**

SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATNYA OPTIMALISASI PENGELOLAAN AKUNTABILITAS KINERJA, ANGGARAN, DAN BMN					
NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TARGET	REALISASI	%
1	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	CC	B	133.33%
2	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan	Opini	WTP	WDP	80%
3	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	Rp Triliun	124,77	162,76	130.45%
SASARAN STRATEGIS					
PENINGKATAN KUALITAS SDM DI BIDANG TRANSPORTASI					
4	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	Orang	56.396	58.175	103.15%
5	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	Orang	2.249	3.637	161.72%
6	Jumlah lulusan diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	Orang	149.216	162.354	108.81%
SASARAN STRATEGIS					
MELANJUTKAN REFORMASI REGULASI					
7	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	Peraturan	55	65	118.18%

Sumber : Hasil Pengolahan Data

a. Indikator Kinerja Utama Nilai AKIP Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan terus berupaya melakukan perbaikan akuntabilitas kinerjanya setiap tahun hal ini bisa dilihat dari hasil penilaian Pencapaian hasil evaluasi kinerja Kementerian Perhubungan oleh Kemenpan dan RB dari tahun 2007 s.d 2012 dari C (45,44) ditahun 2007 menjadi B (65,05) ditahun 2012. Dengan nilai B yang telah diberikan oleh KemenPAN dan RB berarti dapat diartikan bahwa Kementerian Perhubungan akuntabilitas kinerjanya sudah baik yang berarti Kementerian Perhubungan telah memiliki sistem yang dapat digunakan untuk manajemen kinerja, dan perlu sedikit perbaikan.

Walaupun ada peningkatan nilai tiap tahunnya. Kementerian Perhubungan akan terus berupaya menjadi Kementerian yang mendukung upaya peningkatan kapasitas dan akuntabilitas kinerja birokrasi, terwujudnya pemerintahan yang bersih dan bebas korupsi, kolusi, dan nepotisme dan meningkatnya kualitas pelayanan publik.

Untuk itu setiap periodenya, 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 kinerja setiap tahunnya.

Selain itu juga, di Tahun 2012 Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan akuntabilitas, berusaha secara terus menerus memperbaiki sistem akuntabilitas yang ada dengan melakukan berbagai kegiatan, antara lain :

- 1) Revisi Permenhub yang terkait Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi pemerintah (SAKIP) dengan menerbitkan PM. No 85 s.d 89 Tahun 2010 sebagai bahan penyempurnaan akuntabilitas kinerja Kemenhub;
- 2) Membangun sistem Pengukuran Kinerja berbasis website (*e-performance*) untuk dapat diterapkan di seluruh Unit Kerja Kemenhub.

- 3) Melakukan pelatihan proses input pengukuran kinerja kepada tim penyusun LAKIP & PK di Unit kerja Eselon I & II
- 4) Menindaklanjuti Hasil evaluasi Kinerja dan LAKIP dapat dijadikan memperbaiki sistem akuntabilitas kinerja yang ada.
- 5) Melaksanakan 5 Langkah Konkrit Untuk meningkatkan Hasil Evaluasi SAKIP Kemenhub

Berikut disampaikan tingkat capaian akuntabilitas kinerja Kementerian Perhubungan dari Tahun 2007 s.d 2012

Tabel III.53
Nilai AKIP Kemenhub dari Tahun 2007 s.d 2012

NO	KOMPONEN YANG DINILAI	BOBOT	NILAI PADA TAHUN					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	Perencanaan Kinerja	35	21,26	18,43	21,51	19,47	20,59	24,40
2.	Pengukuran Kinerja	20	5,07	5,29	4,02	11,75	12,70	13,02
3.	Pelaporan Kinerja	15	6,71	4,70	6,86	7,88	8,75	10,13
4.	Evaluasi Kinerja	10	4,40	5,60	5,80	4,83	5,31	5,52
5.	Capaian Kinerja	20	8,00	8,23	10,60	9,08	9,93	11,98
	NILAI TOTAL HASIL EVALUASI	100	45,44	42,25	48,79	53,01	57,29	65,05
		KAT.	C	C	C	CC	CC	B

Sumber : KemenPAN dan RB

b. Indikator Kinerja Utama Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan

Indikator Kinerja Utama Opini BPK atas pengelolaan keuangan Kementerian Perhubungan dengan tingkat capaian secara kualitatif yaitu Opini Wajar Dengan Pengecualian (WDP) oleh BPK. Capaian tersebut merupakan perbandingan antara Target Opini BPK atas pengelolaan keuangan Kemenhub Tahun 2011 yang sebelumnya telah ditetapkan di awal Tahun 2012 (Target : Opini WTP) dengan realisasi Opini BPK atas

pengelolaan keuangan Kemenhub Tahun 2011, yang telah disampaikan pada Bulan Juni 2012 (Realisasi : Opini WDP).

Kegiatan yang dilaksanakan untuk memperoleh tingkat capaian berdasarkan IKU di atas meliputi 6 (enam) kegiatan, yakni :

- 1) Menindaklanjuti rekomendasi BPK atas Laporan Keuangan, dilakukan melalui kerjasama dengan Inspektorat Jenderal yang kemudian secara aktif mendorong seluruh Unit Eselon I untuk menindaklanjuti temuan pemeriksaan BPK;
- 2) Upaya pencegahan temuan berulang, dengan cara :
 - a) Melakukan sosialisasi peraturan-peraturan terkait laporan keuangan pada Unit Eselon I dan Kantor/Satker;
 - b) Melakukan pembinaan keuangan secara berkesinambungan pada Kantor/Satker;
 - c) Melakukan verifikasi dan rekonsiliasi internal di semua tingkat Entitas Akuntansi (UAKPA/B, UAPPA/B-W, UAPPA/B-E1) dan entitas pelaporan (UAPA/B) serta eksternal (instansi terkait);
 - d) Meningkatkan pelaksanaan verifikasi laporan pertanggungjawaban anggaran;
 - e) Menyusun Laporan Keuangan yang berkualitas memenuhi kriteria relevan, handal, dapat dibandingkan dan dapat dipahami.
- 3) Deteksi dini terhadap potensi permasalahan yang dapat menjadi temuan, dengan melakukan pemetaan terhadap permasalahan-permasalahan yang sering terjadi berdasarkan pelaporan yang diterima.
- 4) Koordinasi yang intensif dengan instansi terkait
- 5) Menerapkan standar akuntansi pemerintah :
 - a) Menyusun anggaran sesuai Bagan Akun Standar (BAS)
 - b) Menerapkan perlakuan akuntansi sesuai kaidah (SAP, Buletin Teknis)
- 6) Meningkatkan Efektivitas Sistem Pengendalian Intern, dengan cara:

- a) Meningkatkan komitmen pimpinan di seluruh unit;
- b) Pelaksanaan pekerjaan sesuai ketentuan yang berlaku;
- c) Meningkatkan fungsi pengawasan dan pengendalian di setiap level.

c. Indikator Kinerja Utama Nilai aset Negara (Kemenhub) yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN

Tingkat capaian Nilai aset Negara (Kemenhub) yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN dapat dilihat dalam table dibawah ini :

Tabel III.54

Realisasi Nilai Aset Negara (Kemenhub) Yang Berhasil Dininventarisasi Sesuai Kaidah Pengelolaan BMN Tahun 2010 -2012

INDIKATOR KINERJA UTAMA				
Nilai Aset Negara (Kemenhub) Yang Berhasil Diinventarisasi Sesuai Kaidah Pengelolaan BMN				
Unit Kerja	Sat.	Realisasi Tahun		
		2010	2011	2012
		Audited	Audited	Unaudited
Sekretariat Jenderal	Rp	945.678.402.763	1.023.037.493.844	1.124.600.356.389
Inspektorat Jenderal	Rp	15.578.093.700	19.328.100.550	21.377.616.251
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Rp	6.195.226.393.880	6.575.057.868.084	9.347.923.692.208
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Rp	13.898.988.566.503	17.771.964.128.409	25.241.607.641.062
Ditjen Perhubungan Udara	Rp	27.288.490.712.686	29.446.602.228.820	36.085.930.753.470
Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Rp	23.400.600.072.904	75.137.022.050.272	81.705.896.752.409
Badan Litbang	Rp	196.769.203.584	228.520.377.554	336.601.285.793
BPSDMP	Rp	6.174.498.877.657	7.685.311.393.593	8.897.292.975.516
TOTAL	RP	78.115.830.323.677	137.886.843.641.126	162.761.231.073.098

Sumber : Biro keuangan dan perlengkapan

d. Indikator Kinerja Utama Jumlah SDM Operator Prasarana dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat.

Untuk IKU Jumlah SDM Operator Prasarana dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat, SDM operator yang digunakan sementara adalah pada operator penerbangan saja. Pencapaian kinerja pada indikator ini pada Tahun 2012 adalah sebagai berikut:

Tabel III.55
Jumlah SDM Operator Prasarana dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat

IKU Kemenhub Jumlah SDM Operator Prasarana Dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat				
Rincian IKU Kemenhub Pada <i>Transp. Udara</i>	Satuan	Realisasi Tahun 2012		
		target	Realisasi	%
Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi	Orang	56.396	58.175	103.15

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Tingkat capaian kinerja di Tahun 2012 adalah sebesar 103.15%, hal ini terjadi karena ada peningkatan Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi sebanyak 58.175 orang dari target 56.396 orang. Sedangkan Realisasi Tahun 2012 pada indikator kinerja dapat dibandingkan dengan realisasi Tahun sebelumnya yaitu Tahun 2010 dan Tahun 2011 sehingga diperoleh informasi mengenai pola / trens perkembangan pada tabel :

Tabel III.56

**Trend Perkembangan Jumlah Personil Penerbangan
Yang Memiliki Lisensi Tahun 2010 – 2012**

INDIKATOR KINERJA UTAMA Jumlah SDM Operator Prasarana dan Sarana Transportasi Yang Telah Memiliki Sertifikat				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun</i>		
		<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Jumlah Personil Penerbangan yang memiliki lisensi	Orang	45.232	50.649	58.175

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Jumlah total personil penerbangan yang telah memiliki lisensi adalah sebanyak 58.175 orang dengan perincian seperti tersebut di atas. Dibandingkan dengan jumlah Personil Penerbangan yang telah memiliki lisensi pada tahun 2011 yang berjumlah 50.340 orang maka telah terjadi kenaikan sebesar 15,6% atau sejumlah 7.835 orang. Jumlah kenaikan yang cukup signifikan tersebut antara lain disebabkan oleh penambahan jumlah personil Aviation Security dan PKP-PK yang telah memiliki lisensi seiring dengan penambahan jumlah PNS di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara untuk formasi AVSEC dan PKP-PK dalam periode 2009 dan 2010 yang mencapai 1.743 orang. Penyebab yang lainnya adalah semenjak dikeluarkannya UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mewajibkan setiap Personil Penerbangan untuk memiliki lisensi atau akan dikenakan sanksi jika melanggar telah memberikan kesadaran bagi para stakeholder akan arti pentingnya memiliki lisensi bagi Personil Penerbangan.

e. Indikator Kinerja Utama Jumlah SDM Fungsional Teknis Kementerian Perhubungan

Tabel III.57

Jumlah SDM Fungsional Teknis Kementerian Perhubungan

IKU Kemenhub				
Jumlah SDM Fungsional Teknis Kementerian Perhubungan				
Rincian IKU Kemenhub	Satuan	Realisasi Tahun 2012		
		Target	Realisasi	%
Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	Orang	2,249	3,637	161.72%

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Tahun 2012 tingkat capaian Indikator Kinerja Utama Jumlah SDM Fungsional Teknis Kementerian Perhubungan adalah sebesar 161.72%, dimana realisasi yang ada adalah sebesar 3.637 orang dari target sebesar 2.249 orang.

f. Indikator Kinerja Utama Jumlah Lulusan Diklat SDM Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Yang Prima, Profesional dan Beretika Yang Dihasilkan Setiap Tahun Yang Sesuai Standar Kompetensi/Kelulusan

Untuk Indikator Kinerja Utama (IKU) Jumlah lulusan diklat Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Perhubungan yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan BPSDM Perhubungan, setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan dengan target lulusan sebanyak 149.216 orang dan terealisasi sebanyak 162.364 Orang atau tingkat capaiannya sebesar 108.81% dari target. Bila dibandingkan dengan pencapaian Tahun 2011, pada Tahun 2012 ini jumlah lulusan telah mengalami kenaikan yang cukup tinggi. Tetapi bila dibandingkan dengan tingkat pencapaiannya masih lebih rendah dari

Tahun 2011 meskipun sama-sama telah melampaui dari target yang telah ditetapkan.

Ini berarti telah melampaui target yang diharapkan. Kegiatan yang menunjang Indikator Kinerja Utama ini adalah Penyelenggaraan Pendidikan Pembentukan/Awal, Pendidikan dan Pelatihan Penjenjangan, Pelatihan Teknis (*short course*)/Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut, Pelatihan Lainnya, Pelatihan Struktural/Kepemimpinan, Pelatihan Fungsional, Pelatihan Teknis/Manajerial, Rintisan Gelar (S2/S3) dan Pelatihan Pengembangan dan Peningkatan Kapasitas SDM.

Berikut rincian realisasi jumlah lulusan Pendidikan dan Pelatihan yang telah diselenggarakan oleh Badan Pengembangan SDM Perhubungan pada 3 (tiga) tahun terakhir:

Tabel III. 58

Trend Capaian Jumlah Lulusan Pendidikan Dan Pelatihan Yang Telah Diselenggarakan Oleh Badan Pengembangan SDM Perhubungan Tahun 2010 – 2012

NO	URAIAN	SATUAN	JUMLAH LULUSAN		
			2010	2011	2012
1	SDM PERHUBUNGAN DARAT	Orang	2.701	4.282	5,757
	a. Pendidikan Pembentukan	Orang	332	294	309
	b. Pendidikan Penjenjangan	Orang	28	27	35
	c. Pelatihan Teknis (<i>Short Course</i>)	Orang	2.060	3,378	5,180
	d. Pelatihan Lainnya	Orang	281	583	233
2	SDM PERHUBUNGAN LAUT	Orang	131.268	124.480	144,217
	a. Pendidikan Pembentukan	Orang	1.226	1,753	1,814
	b. Pelatihan Penjenjangan	Orang	13.993	17,274	17,947
	c. Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP)/Pelatihan Teknis (<i>Short Course</i>)	Orang	115.030	104,168	122,796
	d. Pelatihan Lainnya	Orang	1.019	1,285	1,660
3	SDM PERHUBUNGAN UDARA		2.559	3.493	5,986
	a. Pendidikan Pembentukan	Orang	541	348	990
	b. Pendidikan Penjenjangan	Orang	219	285	172
	c. Pelatihan Teknis (<i>Short Course</i>)	Orang	1.525	2,492	4,435

NO	URAIAN	SATUAN	JUMLAH LULUSAN		
			2010	2011	2012
	d. Pelatihan Lainnya	Orang	274	368	389
4	PPSDM APARATUR PERHUBUNGAN DAN SEKRETARIAT BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN	Orang	5.858	7.991	6,404
	a. Pelatihan Prajabatan	Orang	2.570	4774	0
	b. Pelatihan Struktural/Kepemimpinan	Orang	205	336	476
	c. Pelatihan Fungsional	Orang	20	40	148
	d. Pelatihan Teknis Manajerial	Orang	379	314	1,348
	e. Pelatihan Lainnya	Orang	140	0	0
	f. Rintisan Gelar S2/S3	Orang	81	70	75
	g. Pelatihan Pengembangan dan Peningkatan Kapasitas SDM	Orang	2.463	2,457	4,357
GRAND TOTAL		Orang	142,386	140.246	162.364

Sumber Data: Satker/UPT Badan Pengembangan SDM Perhubungan

Pencapaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Jumlah Lulusan Diklat Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Perhubungan Yang Prima, Profesional dan Beretika Yang Dihasilkan BPSDM Perhubungan, setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan selama 3 (tiga) tahun terakhir ini secara rata-rata mengalami kenaikan, meskipun pada Tahun 2011 mengalami penurunan jumlah Lulusan dari 142.386 Orang pada Tahun 2010 menjadi 140.246 Orang. Hal ini dikarenakan pada Tahun 2011 Badan Pengembangan SDM Perhubungan lebih mengutamakan Program Pendidikan Pembentukan yang mempunyai masa studi 2 sampai dengan 4 tahun dari pada Program Pelatihan Teknis (*Short Course*).

Dari tabel rincian realisasi jumlah lulusan Pendidikan dan Pelatihan pada SDM Perhubungan Laut, dapat diketahui untuk Program Pendidikan Pembentukan mengalami peningkatan dari 1.226 Orang pada Tahun 2010 menjadi 1.753 Orang pada Tahun 2011. sedangkan untuk Program Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP)/Pelatihan

Teknis (*Short Course*) mengalami penurunan yang cukup signifikan, dari 115.993 Orang pada Tahun 2010 menjadi 104.168 Orang pada Tahun 2011. penurunan yang signifikan di Program Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP)/Pelatihan Teknis (*Short Course*) yang memiliki masa pelatihan kurang dari 1 bulan dialihkan ke Program Pendidikan Pembentukan yang mempunyai masa studi 2 sampai 4 tahun.

Perbedaan jumlah Peserta dengan Jumlah Lulusan bukan karena banyak peserta yang tidak lulus, melainkan karena ada beberapa peserta yang masih melanjutkan studi. khususnya Program Pendidikan Pembentukan yang memiliki masa studi 2 sampai dengan 4 tahun (Program Diploma II, Diploma III dan Diploma IV) serta Program Pendidikan/Pelatihan Penjenjangan yang memiliki masa studi 9 bulan sampai dengan 1 tahun.

g. Jumlah Peraturan Perundang-Undangan di Sektor Transportasi Yang Ditetapkan

Indikator Kinerja Utama Peraturan Perundang-Undangan di Sektor Transportasi Yang Ditetapkan, terdiri dari Jumlah dokumen peraturan perundang-undangan dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan yang fokus menjadi wewenang Kewenangan Kementerian Perhubungan, sedangkan terkait dengan Peraturan perundangan lainnya tidak dihitung karena terkait dengan kewenangan Kementarian dan lembaga intansi lain dalam penyusunan dan penetapannya.

Jumlah dokumen peraturan perundang-undangan di bidang transportasi yang dihasilkan tersebut, terdiri dari Kepmenhub tentang Rencana Induk sebanyak 9 dokumen, produk Peraturan Menteri Perhubungan dalam Bidang Transportasi sebanyak 33 dokumen, 23 dokumen regulasi yang telah tersusun terkait pelaksanaan tugas Sekretaris Jenderal.

6. Sasaran Kemenhub Keenam adalah Meningkatkan Pengembangan Teknologi Transportasi Yang Efisien dan Ramah Lingkungan Sebagai Antisipasi Terhadap Perubahan Iklim.

Dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Keenam ini ada 4 (empat) Indikator Kinerja Utama (IKU) yang dijadikan pedoman dalam mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan.

Tingkat pencapaian akuntabilitas kinerja yang telah dilaksanakan dalam rangka mencapai Sasaran Kemenhub Keenam adalah sebagai berikut:

Tabel III.59

**Tingkat Pencapaian Akuntabilitas Kinerja Kemenhub Tahun 2012
Dalam Rangka Mencapai Sasaran Kemenhub Keenam**

SASARAN STRATEGIS					
MENURUNNYA DAMPAK SEKTOR TRANSPORTASI TERHADAP LINGKUNGAN					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
1	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional (Transp. Udara)	juta liter/tahun	3.751,01	3.758,48	100.20%
2	Jumlah Emisi Gas Buang dari sektor Transportasi nasional (Tranp.Laut dan Udara)	Juta ton/th	89.571,33	88.691,33	100.98%
SASARAN STRATEGIS					
MENINGKATKAN PENGEMBANGAN TEKNOLOGI TRANSPORTASI YANG EFISIEN DAN RAMAH LINGKUNGAN SEBAGAI ANTISIPASI TERHADAP PERUBAHAN IKLIM					
No	IKU Kemenhub	Satuan	Target	Realisasi	%
3	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	Lokasi (unit) Sertifikat/Keg.	3,052	2,946	96.53%
4	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	lokasi	53	53	100%

Sumber : Hasil Pengolahan data

a. **Indikator Kinerja Utama Jumlah Konsumsi Energi Tak Terbarukan Dari Sektor Transportasi Nasional**

Tabel III.60

Capaian Kinerja Dari Jumlah Konsumsi Energi Tak Terbarukan Dari Sektor Transportasi Nasional Tahun 2012

IKU Kemenhub Jumlah Konsumsi Energi Tak Terbarukan Dari Sektor Transportasi Nasional				
<i>Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Udara</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun 2012</i>		
		<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah konsumsi energi tak terbarukan sektor transportasi udara	juta liter/tahun	3.751,01	3.758,48	100.20%

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara

Dalam rangka mencapai sasaran yang terkait dengan Indikator Kinerja Utama Jumlah Konsumsi Energi Tak Terbarukan Dari Sektor Transportasi Nasional, data yang ada untuk Tahun 2012 untuk sementara adalah data yang bersumber perhitungan untuk transportasi udara saja, dengan realisasi sebesar 3.758.484 juta liter/tahun dan target yang telah ditetapkan pada Tahun 2012 sebesar 3.751.009 juta liter/tahun, sehingga pencapaian kinerjanya adalah sebesar 99.80%

Jika realisasi Jumlah Konsumsi Energi Dari Sumber Tak Terbarukan Untuk Transportasi Udara pada Tahun 2012 sebesar 3.758.484 Kilo Liter/Tahun dibandingkan dengan realisasi pada Tahun 2011 sebesar 3.379.513 Kilo Liter/Tahun, maka disimpulkan bahwa jumlah konsumsi energi dari sumber tidak terbarukan untuk transportasi udara mengalami peningkatan.

Adapun tindakan yang dapat diambil dalam upaya mengurangi penggunaan energi yang tidak terbarukan oleh pesawat udara diantaranya dengan :

- 1) Peremajaan Armada Pesawat Udara (*Aircraft Modernization*);
- 2) Teknologi *engine* yang disempurnakan (*Improved engine technology*);
- 3) Menetapkan rute dan jalur penerbangan yang paling efisien (*Introduction of Most Efficient Flight Routes and Flight Paths*);
- 4) Peralihan penggunaan bahan bakar dari yang tidak terbarukan ke yang terbarukan seperti contoh penggunaan *Biofuel*;
- 5) *Aircraft Operation and Maintenance Efficiency*

b. Indikator Kinerja Utama Jumlah Emisi Gas Buang Dari Sektor Transportasi Nasional

Dalam rangka mencapai sasaran yang terkait dengan Indikator Kinerja Utama Jumlah Emisi Gas Buang Dari Sektor Transportasi Nasional, data yang digunakan untuk Tahun 2012 adalah data yang bersumber perhitungan untuk transportasi laut dan udara, dengan realisasi sebesar 88,691.33 juta liter/tahun dan target yang telah ditetapkan pada Tahun 2012 sebesar 89,571.33 juta liter/tahun, sehingga pencapaian kinerjanya adalah sebesar 100.98%

Tabel III.61

Capaian Kinerja Dari Indikator Jumlah Emisi Gas Buang Dari Sektor Transportasi Nasional Tahun 2012

IKU Kemenhub Jumlah Emisi Gas Buang Dari Sektor Transportasi Nasional				
Rincian IKU Kemenhub Pada Transp. Laut dan Udara	Satuan	Realisasi Tahun 2012		
		target	Realisasi	%
Jumlah Emisi Gas Buang (CO ₂) Transportasi Laut	juta liter/tahun	33,240.00	32,360.00	102.65%
Jumlah emisi gas buang CO ₂ dengan kegiatan peremajaan armada angkutan udara	juta liter/tahun	56,331.33	56,331.33	100.00%
Total	juta liter/tahun	89,571.33	88,691.33	100.98%

Sumber : Ditjen Perhubungan Laut dan Udara

c. Indikator Kinerja Utama Jumlah Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sarana dan Prasarana Transportasi

Adapun pencapaian sasaran melalui IKU Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi adalah sebesar 96.53% dimana realisasi untuk tahun 2012 adalah sebesar 2.946 Lokasi (unit)/Keg./Sertifikat dari target sebesar 3.052 Lokasi (unit)/Keg./Sertifikat:

Tabel III.62

Capaian Kinerja Jumlah Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sarana dan Prasarana Transportasi Darat Tahun 2012

IKU Kemenhub Jumlah Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan Pada Sarana dan Prasarana Transportasi				
Rincian IKU Kemenhub Pada Transp.	Satuan	Realisasi Tahun 2012		
		target	Realisasi	%
Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	Lokasi (unit)/Keg./Sertifikat	3,052	2,946	96.53%

Sumber : Hasil Pengolahan data

d. Indikator Kinerja Utama Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan.

Tabel III.63

Capaian Kinerja Indikator Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan Tahun 2012

IKU Kemenhub Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan				
Rincian IKU Kemenhub	Satuan	Realisasi Tahun 2012		
		Target	Realisasi	%
Jumlah lokasi yang memanfaatkan sarana transportasi darat berteknologi efisien dan ramah lingkungan	(lokasi)	3	3	100 %

IKU Kemenhub Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan				
<i>Rincian IKU Kemenhub</i>	<i>Satuan</i>	<i>Realisasi Tahun 2012</i>		
		<i>Target</i>	<i>Realisasi</i>	<i>%</i>
Jumlah lokasi yang memanfaatkan sarana transportasi darat berteknologi efisien dan ramah lingkungan	Lokasi	3	3	100%
Jumlah Kota yang menerapkan ATCS dalam pelaksanaan Manajemen rekayasa Lalu Lintas	kota	14	14	100 %
jumlah kota yang memanfaatkan angkutan massal untuk pelayanan angkutan perkotaan	kota	15	15	100 %
Jumlah pelabuhan yang menerapkan <i>eco-port</i> (penanganan sampah dan kebersihan lingkungan pelabuhan)	Pelabuhan	6	6	100 %
Persentase bandara yang memenuhi <i>eco airport</i> (AMDAL)	Bandara	15	15	100 %
TOTAL		53	53	100%

Sumber : Hasil Pengolahan data

1) Jumlah Lokasi Simpul Transportasi Yang Telah Menerapkan Konsep Ramah Lingkungan Pada Transportasi Darat

- a) Prosentase capaian pada IKU Jumlah lokasi yang memanfaatkan sarana transportasi darat berteknologi efisien dan ramah lingkungan adalah sebesar 100% di 3 (tiga) lokasi yaitu :
 - (1) Palembang;
 - (2) Jakarta;
 - (3) Surabaya.
- b) Prosentase capaian pada IKU jumlah kota yang menerapkan ATCS dalam pelaksanaan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) adalah sebesar 100% dimana jumlah kota yang telah menerapkan MRLL sebanyak 14 Kota.

c) Prosentase capaian pada IKU jumlah kota yang memanfaatkan angkutan massal untuk pelayanan angkutan perkotaan adalah sebesar 100% dimana jumlah kota yang telah memanfaatkan angkutan massal adalah sebanyak 15 Kota yang terdiri dari :

- (1) Batam (Trans Batam);
- (2) Bogor (Trans Pakuan);
- (3) Bandung (Trans Metro Bandung);
- (4) Yogyakarta (Trans Jogja);
- (5) Semarang (Trans Semarang);
- (6) Pekanbaru (Trans Metro);
- (7) Manado (Trans Kawanua);
- (8) Gorontalo (Trans Hulontalo);
- (9) Palembang (Trans Musi);
- (10) Surakarta (Batik Solo Trans);
- (11) Ambon (Trans Amboina);
- (12) Sarbagita (Trans Sarbagita);
- (13) Tangerang (Trans Jabodetabek Tangerang);
- (14) Bandar Lampung (Trans Bandar Lampung);
- (15) DKI Jakarta (Trans Jakarta).

2) Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan pada Transportasi Laut

Untuk indikator Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan pada Transportasi Laut adalah berupa Jumlah pelabuhan yang menerapkan Eco-Port (Penanganan Sampah Dan Kebersihan Lingkungan Pelabuhan). Dimana pada tahun 2012 telah dilaksanakan Program Gerakan Indonesia Bersih, Asri, Indah (Berseri) yang pelaksanaannya dipantau oleh UKP4 (PROGRAM BN4P9). Dalam rangka implementasi program tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan Surat Edaran Dirjen Hubla NO UM.003/21/6/DJPL-12 tentang Gerakan Indonesia Bersih, Asri, Indah (Berseri) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

PROGRAM BN4P9 yaitu Pengelolaan Sampah Terpadu Pelabuhan Laut dengan target capaian tersusunnya dokumen evaluasi & laporan penerapan (Gerakan Nasional Bersih Negeriku) GNBN di lingkungan pelabuhan, khususnya di 6 pelabuhan strategis” yaitu Pelabuhan Tj. Priok, Tj. Perak, Belawan, Makassar, Panjang dan Jayapura.

3) Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan pada Transportasi Udara

Sesuai dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pemerintah Republik Indonesia 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. Undang - undang tersebut ditindaklanjuti dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/124/VI/2009 tentang Pedoman Pelaksanaan Bandar Udara Ramah lingkungan (*Eco Airport*). *Ecological Airport* didefinisikan sebagai bandar udara yang telah dilakukan pengukuran yang terukur terhadap beberapa komponen seperti :

- a) Kualitas udara (*air quality*) - *atmosphere*;
- b) Energi;
- c) Kebisingan/getaran (*noise/vibration*);
- d) Air (*water*);
- e) Pencemaran tanah (*soil*);
- f) Limbah (*waste*);
- g) Lingkungan alami (*natureenvironment*)- flora/fauna dan
- h) Lain- lainnya (*others*) - *social economic/culture/public health*

Pada tahun 2010 dan 2011, Jumlah bandar udara yang memenuhi *ecoairport* sejumlah 5 bandar udara. Namun pada tahun 2012, jumlah bandar udara yang ramah lingkungan yang memenuhi

ecoairport sudah tercapai 100 % dari yang ditargetkan sebanyak 15 Bandar Udara yang merupakan jumlah kumulatif dari tahun 2010.

Rata - rata capaian sasaran meningkatnya Teknologi transportasi udara pada tahun 2012 adalah sebesar 100% lebih tinggi dibandingkan dengan Tahun 2011 dan sama dengan capaian pada Tahun 2011.

Hal ini dapat dilihat dengan adanya pembentukan Dewan Pengelola Lingkungan Hidup Bandar Udara (*Eco Airport Council*) pada bandara - bandara tersebut. Adapun ke-15 bandara tersebut sebagai berikut :

- a) Bandara Soekarno Hatta – Cengkareng
- b) Bandara Minangkabau
- c) Bandara Sultan Syarif Kasim II
- d) Bandara SM. Badaruddin II – Palembang
- e) Bandara Supadio
- f) Bandara Halim Perdanakusuma
- g) Bandara Husein Sastranegara
- h) Bandara Polonia
- i) Bandara Sultan Iskandar Muda
- j) Bandara Depati Amir
- k) Bandara Sultan Thaha
- l) Bandara Fisabilillah
- m) Bandara Juanda – Surabaya
- n) Bandara Ngurah Rai – Bali
- o) Bandara Hang Nadim – Batam

C. PENCAPAIAN KEBERHASILAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN LAINNYA

1. Peringkat 1 Dalam Penilaian Inisiatif Anti Korupsi (PIAK)

Kementerian Perhubungan pada Tahun 2012 berhasil menempati peringkat 1 dalam Penilaian Inisiatif Anti Korupsi (PIAK). Penilaian dilakukan pada 36 Instansi yang terlibat dalam PIAK yakni 23 Instansi pusat dan 13 Pemerintah Daerah. Pada Instansi pusat, peserta PIAK diwakili oleh 18 Kementerian, 3

Badan, Mahkamah Agung, dan Sekretariat Jenderal DPR. Sementara Pemerintah Daerah diwakili oleh 13 Pemerintah kota. Total unit utama yang terlibat dalam penilaian sebanyak 108 unit utama.

Variabel yang dinilai dalam PIAK, secara umum sama dengan yang digunakan di tahun sebelumnya yang terdiri dari Variabel Utama dan Inovasi. Adapun Variabel Utama terdiri dari indikator :

- a. Kode Etik Khusus
- b. Transparansi Manajemen SDM Transparansi PN
- c. Transparansi dalam Pengadaan
- d. Mekanisme Pengaduan Masyarakat
- e. Akses publik dalam memperoleh informasi
- f. Pelaksanaan saran perbaikan yang diberikan oleh BPK/APIP/KPK
- g. Promosi Anti Korupsi

2. Piala Anugerah Parahita Ekapraya

Kementerian Perhubungan pada Tahun 2012 menerima penghargaan Piala Anugerah Parahita Ekapraya. Penghargaan tersebut diberikan kepada instansi yang peduli dan berperan aktif dalam pengarusutamaan Gender. Penghargaan diberikan pada saat hari Ibu tanggal 22 Desember 2012.



Gambar III

**Menteri Perhubungan Menerima Piala Parahita Ekapraya
Dari Presiden RI**

D. CAPAIAN KINERJA DARI PRIORITAS NASIONAL (JANGKA MENENGAH)

1. Prioritas Nasional 6 (Infrastruktur)

Pembangunan Infrastruktur berfungsi sebagai daya dukung dan gerak terhadap pertumbuhan ekonomi dan sosial. Pembangunan infrastruktur didorong melalui peningkatan partisipasi swasta, masyarakat, dan pemerintah dalam pelayanan dan penyelenggaraan sarana dan prasarana.

Capaian kinerja substansi inti Prioritas Nasional 6 Bidang Infrastruktur yang terkait Kementerian Perhubungan pada Tahun 2012 antara lain meliputi :

a. Penyusunan Dokumen Grand Design Pengembangan ITS di Indonesia.

Intelligent Transport System (ITS) adalah suatu sistem pengendalian lalu lintas yang dilakukan melalui teknologi informasi dimana pengumpulan data-data langsung dari lapangan selanjutnya diolah sedemikian rupa, sehingga hasil dari pengolahan yang dilakukan tersebut kemudian dikembalikan kepada pengguna jalan dalam bentuk informasi-informasi melalui papan informasi/dalam bentuk digital map dan lain sebagainya. Pengembangan ITS di beberapa negara pada dasarnya adalah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan (Weldon, 2009).

Ruang lingkup wilayah pelaksanaan kegiatan *Grand Design* Pengembangan ITS ini adalah kota-kota yang telah memanfaatkan teknologi informasi untuk sistem transportasi seperti Jabodetabek (DKI Jakarta, Kota Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Bekasi), Bandung Metropolitan Area (Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat), Surabaya Metropolitan Area (Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan), Mebidang (Medan, Binjai, Deli Serdang) dan Maminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, Takalar).

- b. Pekerjaan Pembangunan Dermaga/Pelabuhan Penyeberangan di 57 lokasi
- 1) 16 Unit Dermaga Penyeberangan Baru Tahap I (111,11%)
 - 2) 34 Unit Dermaga Penyeberangan Baru Tahap Lanjutan (107,69%)
 - 3) 7 Unit Dermaga Penyeberangan Tahap Selesai (111,11%).
- c. Pembangunan Dermaga Merak VI tahap I telah dengan progress fisik sebesar 100% dan Dermaga VI Bakauheni tahap I dengan progress fisik sebesar 100% , Pembangunan Fasilitas Penunjang Dermaga V Tahap II dan pembangunan Dermaga VI Tahap I di Merak dan Bakauheni dengan progress fisik 100%. .



Gambar. IV

Gangway dan Elevated Side Ramp Bakauheni

- d. Pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai MP3EI pada 14 Lokasi antara lain - Faspel Batang realisasi 100% - Faspel Batanjung realisasi 100% - Faspel Falabisahaya realisasi 100% - Faspel Pomako realisasi 100% - Faspel Garongkong realisasi 100% - Faspel Gorontalo realisasi 100% - Faspel Komodo realisasi 100% - Faspel Pasean realisasi 100% - Faspel Rembang realisasi 100% - Faspel Bima realisasi 100% - Faspel Anggrek realisasi 100% - Faspel Gudang Arang Ambon realisasi 100% - Faspel Jailolo realisasi 100% - Faspel Pantoloan realisasi 100% sehingga capaian posisi B-12 adalah sebesar 100%

- e. pembangunan VTS (*Vessel Traffic Service*) di Sorong, Balikpapan dan Makassar dengan realisasi fisik sebesar 100%
- f. Panjang km jalur KA baru yang dibangun termasuk jalur ganda 103.08 KM, Panjang km jalur KA yang ditingkatkan 79.35 KM, Panjang km jalur KA yang direhabilitasi 19.5 KM, Jumlah km'sp pengadaan rel 550.

2. Prioritas Nasional 7 (Iklim Usaha dan iklim Investasi)

Investasi merupakan faktor penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Peningkatan iklim investasi dan iklim usaha di Kementerian Perhubungan dilakukan melalui penciptaan kepastian hukum, penyederhanaan proses, peningkatan kebijakan tenaga kerja dan peningkatan kelancaran distribusi.

1. Revisi Kepmenhub Nomor KM.14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal sebagai upaya Peningkatan kelancaran pelaksanaan ekspor-impor.
2. Monitoring pelaksanaan SK Dirjen terkait Standar Kinerja Operasional setiap pelabuhan komersial dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bongkar Muat di Pelabuhan.
3. Sosialisasi KP.152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara pada tanggal 16 Juli 2012 di Jakarta. 2) Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Soekarno Hatta telah menyampaikan surat kepada operator Regulated Agent perihal Penarikan Operasional Regulated Agent di Lini 1 Bandara Soekarno Hatta. 3) Telah di bentuk Tim Evaluasi Pemindahan RA di Daerah Keamanan Terbatas (Lini 1) Gudang Kargo Bandar Udara Soekarno-Hatta
4. Kegiatan keruk di alur masuk pelabuhan dan kegiatan *Mobilization, Temporary Facilities Establish & Clearance and Temporary Facilities Maintenance, removal of east and central breakwater, removal of dam barat, construction of new dam tengah 2 and dredging of basin and basin* dalam rangka Pengembangan Sistem Pelabuhan Nasional.

5. pembangunan fasilitas Pelabuhan untuk lokasi Pelabuhan Bitung, Balikpapan Probolinggo dan Pantoloan dengan realisasi sebesar 100%.

3. Prioritas nasional 10 (Daerah Tertinggal, Terdepan, Terluar dan Pasca Konflik)

Program aksi ini ditujukan untuk pengutamaan dan penjaminan pertumbuhan di daerah tertinggal, terdepan, terluar serta keberlangsungan kehidupan damai di wilayah pascakonflik, yang dijabarkan ke dalam empat substansi inti yang meliputi: (1) Kebijakan, yaitu pelaksanaan kebijakan khusus dalam bidang infrastruktur dan pendukung kesejahteraan lainnya yang dapat mendorong pertumbuhan di daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan pascakonflik. (2) Kerjasama Internasional, yaitu pembentukan kerjasama dengan Negara-negara tetangga dalam rangka pengamanan wilayah dan sumber daya kelautan; (3) Keutuhan Wilayah; (4) Daerah Tertinggal, yaitu Pengentasan daerah tertinggal. Capaian yang telah dilaksanakan Kementerian Perhubungan pada Tahun 2012 dalam rangka Peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan penduduk di daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan pasca konflik meliputi:

- a. Penyediaan 67 rute perintis (laut) pada seluruh wilayah pelabuhan pangkal dan singgah
- b. Penyediaan 132 rute perintis sektor udara;
- c. Pengoperasian 169 lintas bis perintis pada Desember 2012 dengan Realisasi Frekuensi Pelayanan telah mencapai 269.821 ritase;
- d. Penyediaan 50 Unit bis perintis pada Desember 2012
- e. Penyelesaian 17 unit kapal penyebrangan.

E. AKUNTABILITAS KEUANGAN**1. Alokasi Anggaran Tahun Anggaran 2012**

Alokasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2012 sebesar **Rp. 33,899,548,251,000,- (Rp. 33,89 Trilyun)** dengan perincian untuk masing-masing Unit Kerja Eselon I adalah sebagai berikut :

a. Sekretariat Jenderal	Rp	462,851,552,000,-
b. Inspektorat Jenderal	Rp	69,099,045,000,-
c. Ditjen Perhubungan Darat	Rp	2.859,805,219,000,-
d. Ditjen Perkeretaapian	Rp	9,252,127,787,000,-
e. Ditjen Perhubungan Laut	Rp	11,550,550,774,000,-
f. Ditjen Perhubungan Udara	Rp	6,898,259,870,000,-
g. Badan Litbang	Rp	194,878,759,000,-
h. Badan Pengembangan SDM	Rp	2,611,975,245,000,-

DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2012 apabila dilihat secara terinci dari jenis belanja adalah sebagai berikut :

Tabel III.64
Rincian per Jenis Belanja

Belanja Pegawai	:	Rp. 1,416,525,943,000
Belanja Barang	:	Rupiah Murni : Rp. 6,238,682,233,000 Pinjaman Luar Negeri : Rp.4,512,100,000
Belanja Modal	:	Rupiah Murni : Rp. 23,784,469,998,000 Pinjaman Luar Negeri : Rp.2,455,357,977,000
TOTAL	:	Rp.33,899,548,251,000

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan, Kementerian Perhubungan, 2012

Kinerja keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2012 dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel III.65

Daya serap Kinerja Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2012

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	462,851,552	411,951,883	89.00
2	INSPEKTORAT JENDERAL	69,099,045	59,178,343	85.64
3	DITJEN PHB DARAT	2.859,805,219	2,589,876,430	90.56
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	9,252,127,787	8,089,652,192	87.44
5	DITJEN PHB LAUT	11,550,550,774	9,951,609,841	86.16
6	DITJEN PHB UDARA	6,898,259,870	6,052,100,741	87.73
7	BADAN LITBANG	194,878,759	183,351,467	94.08
8	BADAN PSDM	2,611,975,245	2,250,905,365	86.18
	TOTAL KEMENTERIAN	33,899,548,251	29,588,626,261	87.28

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan, Kementerian Perhubungan, 2012

Tabel III.66

Rincian Sisa Dana Kementerian Perhubungan Tahun 2012

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	0	41,933,154	8,247,327	719,188	0	50,899,669
2	INSPEKTORAT JENDERAL	0	9,471,431	431,771	17,500	0	9,920,702
3	DITJEN PHB DARAT	28,486,948	16,931,955	133,029,810	91,480,081	0	269,928,794
4	DITJEN PERKERETAAPIAN	230,610,248	842,155,777	64,436,435	25,273,135	0	1,162,475,595
5	DITJEN PHB LAUT	399,627,936	703,658,982	149,627,463	346,026,551	0	1,598,940,932
6	DITJEN PHB UDARA	74,319,169	274,492,991	227,033,242	270,313,728	0	846,159,130
7	BADAN LITBANG	121,750	9,738,307	1,662,235	5,000	0	11,527,292
8	BADAN PSDM	97,645,898	142,525,499	84,403,424	7,171,233	29,323,826	361,069,881
	TOTAL KEMENTERIAN	830,811,949	2,040,908,096	668,871,708	741,006,416	29,323,826	4,310,921,995

Sumber : Biro Keuangan dan Perlengkapan, Kementerian Perhubungan, 2012

2. Kegiatan Yang Tidak Terlaksana oleh Unit Kerja Eselon I (Kecuali Inspektorat Jenderal) Pada Tahun Anggaran 2012

a. Sekretariat Jenderal

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal TA. 2012 antara lain :

- 1) Percetakan buku saku bulanan (100 buku x 12 judul) pada Satker Pusdatin.
- 2) Percetakan buku Informasi Transportasi (350 buku x 2 judul) pada Satker Pusdatin.
- 3) Percetakan Buku Statistik Perhubungan (350 buku x 2 judul) pada Satker Pusdatin.
- 4) Perjalanan dinas dalam negeri pada Satker Mahkamah Pelayaran.

b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat TA. 2012 antara lain :

- 1) Kegiatan Strategis sebanyak 23 paket yaitu sudah lelang 12 paket dan belum lelang sebanyak 11 paket terdiri dari :

a) Kegiatan Strategis yang tidak dilaksanakan tetapi sudah lelang sebanyak 12 paket sebesar Rp. 68.500.000.000,-

- (1) Kegiatan tidak dilaksanakan yang sudah lelang sebanyak 3 paket sebesar Rp. 15.000.000.000,- yaitu :

(a) IBRD 4384-IND untuk kegiatan *Strategic Road Infrastructure Project/SRIP* sebesar Rp. 11.000.000.000,- pada Satker Direktorat Keselamatan Transportasi Darat.

(b) Studi lingkungan (UKL/UPL) pada Penyeberangan Tagulandang, Musi, Marampit, sebesar Rp. 1.500.000.000,- pada Satker Pengembangan LLASDP Sulawesi Utara.

- (c) Pengembangan Jembatan Timbang Teratan Manuk Tahap IV sebesar Rp. 2.500.000.000,- pada Satker Pengembangan LLAJ Riau.
- (2) Kegiatan blokir/tanda bintang regular yang sudah lelang sebanyak 2 paket sebesar Rp. 14.000.000.000,- yaitu :
 - (a) Loan ADB (Road Safety Awareness Campaign and Training) sebesar Rp. 10.000.000.000,- pada Satker Setditjen Perhubungan Darat.
 - (b) Loan ADB (Integrated Vehicle Overloading Control Strategy) sebesar Rp. 4.000.000.000,- pada Satker Setditjen Perhubungan Darat.
- (3) Kegiatan blokir/tanda bintang SAL yang sudah lelang sebanyak 7 paket sebesar Rp. 39.000.000.000,- yaitu :
 - (a) Pembangunan Kapal Penyeberangan (SAL) sebesar Rp. 34.000.000.000,- (6 paket) pada Satker Direktorat LLASDP.
 - (b) Pembangunan Kapal Penyeberangan 750 GT Tahap I Lanjutan (termasuk supervisi) SAL sebesar Rp. 5.000.000.000,- pada Satker Pengembangan LLASDP NTT.
- b) Kegiatan Strategis yang tidak dilaksanakan tetapi belum lelang sebanyak 11 paket sebesar Rp. 43.591.948.000,-**
 - (1) Kegiatan tidak dilaksanakan yang belum lelang sebanyak 4 paket sebesar Rp. 12.986.948.000,- yaitu :
 - (a) Rehabilitasi Dermaga Penyeberangan Saubabe akibat gempa sebesar Rp. 6.000.000.000,- Satker Pengembangan LLASDP Papua.
 - (b) Peningkatan Dermaga Cabang Sungai Way Seputih sebesar Rp. 1.820.860.000,- Satker Pengembangan LLASDP Lampung.

- (c) Subsidi Operasional Perintis Penyeberangan Badaleon Its Namlea-Sanana sebesar Rp. 1.916.088.000,- Satker Pengembangan Sarana LLASDP Maluku.
- (d) Pengerukan Kolam Alur Pelabuhan Penyeberangan Merak sebesar Rp. 3.250.000.000,- Satker Pengembangan Transportasi SDP.
- (2) Kegiatan blokir/tanda bintang regular yang belum lelang sebanyak 4 paket sebesar Rp. 19.500.000.000,- yaitu :
- (3) Kegiatan blokir/tanda bintang SAL yang belum lelang sebanyak 3 paket sebesar Rp. 11.105.000.000,- yaitu :
 - (a) Operasional Pelaksanaan MTQ sebesar Rp. 1.200.000.000,- Satker Direktorat LLAJ.
 - (b) Operasional Pelaksanaan Sail Morotai sebesar Rp. 1.405.000.000,- Satker Direktorat LLAJ.
 - (c) Subsidi Operasional Lintas Penyeberangan Perintis sebesar Rp. 8.500.000.000,- Satker Direktorat LLASDP.
- 2) Kegiatan Non Strategis yang tidak dilaksanakan yaitu Pengadaan Peralatan Penyidikan Tindak Pelanggaran Bidang LLAJ sebesar Rp. 500.000.000,- pada Satker Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan, dikarenakan setelah dilakukan pelelangan ulang tetap tidak ada peserta yang memasukkan penawaran.

c. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut TA. 2012 antara lain :

- 1) Kegiatan yang tidak dilaksanakan yang dibiayai Rupiah Murni
 - a) Penetapan Tata Cara Berlalu Lintas Serta Penetapan Rambu SBNP Elektronik dan Visual (5 lokasi) sebesar

- Rp. 3.900.000.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan diprediksi tidak mencukupi dikarenakan harus menunggu studi alur.
- b) Pengadaan Tanah SROP Bontang, Sangkulirang, Tanah Grogot, Sangata pada Disnav Samarinda sebesar Rp. 650.000.000,- dikarenakan rencana pengadaan tanah SROP diikuti dengan pembangunan SROP baru dan kebutuhan pegawai baru, dikhawatirkan akan menjadi aset yg mubazir dikarenakan moratorium pegawai.
 - c) Penyusunan SOP VTS (Jakarta, Belawan, Surabaya dan Makassar) sebesar Rp. 400.000.000,- dikarenakan harus ada kegiatan pendahuluan dan alternatif realokasi tidak memungkinkan karena batas waktu revisi.
 - d) Pengembangan dan Upgrading SIMASNAV sebesar Rp. 4.400.000.000,- dikarenakan harus ada kegiatan pendahuluan dan alternatif realokasi tidak memungkinkan karena batas waktu revisi.
 - e) Lanjutan Faspel Dompok KSOP Tg. Pinang sebesar Rp. 6.850.000.000,- dikarenakan gagal tender.
 - f) Lanjutan Pembangunan Faspel Owi KSOP Biak sebesar Rp. 3.500.000.000,- dikarenakan pembebasan lokais lahan darat bermasalah, ditentang oleh warga masyarakat.
- 2) Kegiatan yang tidak dilaksanakan yang dibiayai APBN-P (SAL)
- a) Subsidi pelayaran perintis Trayek R-70 (Ukuran Kapal 750 DWT/GT. 480) KSOP Ambon sebesar Rp. 3.193.333.000,- dikarenakan gagal tender.
 - b) Subsidi angkutan laut perintis Pangkalan Merauke KSOP Merauke sebesar Rp. 2.400.000.000,- dikarenakan gagal tender.
 - c) Pengerukan Alur Pelayaran Nipah Panjang UPP Nipah Panjang sebesar Rp. 5.000.000.000,- dikarenakan waktu yang tidak mencukupi.

- d) Subsidi angkutan laut perintis pangkalan Sorong Adpel Sorong sebesar Rp. 4.700.000.000,- dikarenakan waktu yang tidak mencukupi.
- 3) Kegiatan yang tidak dilaksanakan yang dibiayai APBN-P (Optimalisasi)
 - a) Pembangunan Rambu Suar 15 m Konstruksi Galvanis Disnav Tg. Priok sebesar Rp. 1.600.000.000 dikarenakan adanya sanggah banding yang diterima PPK, sehingga tender batal, disebabkan waktu yang tidak mencukupi.
 - b) Pembangunan Menara Suar Motamasin Disnav Kupang sebesar Rp. 6.550.000.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan tidak mencukupi.
- 4) Kegiatan yang tidak dilaksanakan yang dibiayai PHLN
 - a) VTS Selat Malacca-Singapore (Grant JICA) Tahap II Satker Pengembangan Kenavigasian Pusat sebesar Rp. 100.000.000.000,- dikarenakan masih menunggu verifikasi teknis dari donor dan baru direncanakan kontrak tahun 2013.
 - b) Marine Electronic Highway (MEH) Satker Pengembangan Kenavigasian Pusat sebesar Rp. 6.986.328.000,- dikarenakan prediksi dana yang terserap harus disesuaikan dengan dana hibah yang masuk dari pihak donor.
 - c) Pengembangan pelabuhan Belawan-Medan Satker Peningkatan Fungsi Pelabuhan dan Pengerukan Pusat sebesar Rp. 249.498.275.000,- dikarenakan rencana kontrak fisik baru dapat dilakukan paling cepat pada tahun 2013 karena proses persetujuan IDB terhadap setiap tahapan pelelangan membutuhkan waktu yang cukup lama.

d. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara TA. 2012 antara lain :

- 1) Pemindahan dan Pemasangan PAPI akibat perpanjangan landas pacu Bandara Melonguane senilai Rp. 250.000.000,- dikarenakan untuk kegiatan perpanjangan landasan pacu tidak ada sehingga tidak diperlukan pemindahan PAPI.
- 2) Pengadaan dan pemasangan conveyor belt dengan wighing scale Bandara Mutiara Palu senilai Rp. 1.014.400.000,- dikarenakan gagal lelang.
- 3) Konstruksi landasan pacu Bandara Morowali senilai Rp. 7.500.000.000,- dikarenakan DIPA lama terbut sehingga waktu pelaksanaan tidak mencukupi.
- 4) Penambahan daya PLN dari 131 KVA menjadi 315 KVA Bandara Mopah senilai Rp. 350.000.000,- dikarenakan gagal lelang.
- 5) Pembangunan gedung operasional 108 m2 Bandara Tiom senilai Rp. 864.000.000,- dikarenakan terkendala pembebasan lahan.
- 6) Pembangunan gedung PKP-PK Bandara Tiom senilai Rp. 384.000.000,- dikarenakan terkendala pembebasan lahan.
- 7) Pembuatan sertifikat tanah Bandara Lasondre senilai Rp. 100.000.000,- dikarenakan dana yang tidak mencukupi.
- 8) Pengadaan dan pemasangan hoist crane kapasitas 5 ton Balai Elektronika senilai Rp. 350.000.000,- dikarenakan setelah dilakukan 2 kali lelang, penyedia barang tidak ada yang bersedia karena harganya melebihi pagu.
- 9) Pembuatan Ground Tank Bandara Nangapinoh senilai Rp. 50.000.000,- dikarenakan belum dilelangkan.
- 10) Pekerjaan lanjutan pembangunan gedung terminal termasuk pengawasan APBN-P SAL Bandara Juwata Tarakan senilai Rp. 15.000.000.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan tidak mencukupi.
- 11) Pengadaan Walkthrough dan Trolly Bandara Juwata Tarakan senilai Rp. 1.275.000.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan tidak mencukupi.

- 12) Konstruksi Taxiway dan apron Bandara Kuala Pembuang senilai Rp. 7.485.300.000,- dikarenakan 2 kali gagal lelang.
- 13) Instalasi dari PH baru ke terminal dan kantor Bandara Tarmadu Sabu senilai Rp. 480.000.000,- dikarenakan sudah dilaksanakan pada tahun 2009.
- 14) Pembuatan saluran terbuka 2000 m (APBN-P SAL) Bandara Jalaluddin Gorontalo senilai Rp. 1.567.830.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan tidak mencukupi.
- 15) Pembuatan taxiway dan fillet termasuk marking dan pengawasan (APBN-P SAL) Bandara Salahduddin Bima senilai Rp. 1.700.000.000,- dikarenakan waktu pelaksanaan yang tidak mencukupi.
- 16) Perluasan apron termasuk marking dan pengawasan (APBN-P SAL) Bandara Salahduddin Bima senilai Rp. 6.000.000.000,- dikarenakan waktu yang tidak mencukupi.
- 17) Pekerjaan tanah land clearing pembangunan Bandara TARIA senilai Rp. 2.000.000.000,- dikarenakan sudah lelang tapi tidak ada yg berminat.
- 18) Pengadaan dan pemasangan Solar Cell Wind Hybrid Bandara Batom senilai Rp. 350.000.000,- dikarenakan sudah lelang tapi tidak ada yg berminat.

e. Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian TA. 2012 antara lain :

- 1) Rupiah murni sebesar Rp. 173.132.371.000,- dengan perincian :
 - a) Satker pengembangan dan peningkatan prasarana perkeretaapian.
 - (1) Pengadaan peralatan pengujian fasilitas operasi KA sebesar Rp. 6.000.000.000,-. Kebutuhan detail alat baru mendapat persetujuan awal November, dengan

memperhitungkan waktu lelang $\pm$ 45 hari, maka diprediksi kegiatan tersebut tidak dapat dilaksanakan.

(2) *Construction dan Renovation of Workshop for Sector Programme Railway* senilai Rp. 12.870.000.000,- karena pihak konsultan belum melengkapi beberapa berkas persyaratan sehingga pekerjaan tersebut belum dapat dilaksanakan.

(3) *Track Benchmarking and Surveying* sebesar Rp. 2.250.000.000,- karena masih dalam pembahasan secara teknis dengan Kementerian Perhubungan.

b) Satker pengembangan perkeretaapian Jawa Timur

(1) Pembebasan lahan untuk pembangunan jalan KA Baru Tulangan-Gununggangsir sebesar Rp. 37.714.029.000,- karena masih dalam tahap negosiasi.

(2) Pembebasan dan penertiban lahan untuk pembangunan jalur ganda antara Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Tandes sebesar Rp. 36.000.000.000,- sampai dengan saat ini masih dalam tahap negosiasi.

c) Satker pengembangan dan peningkatan sarana perkeretaapian, pengadaan crack detector sebesar Rp. 6.588.450.000,- karena tidak ada penyedia barang setelah dilakukan lelang ulang.

d) Satker pengembangan perkeretaapian Jawa Tengah, penertiban bangunan/tanah/pembebasan tanah untuk mendukung pembangunan jalur ganda Semarang Tawang-Bojonegoro sebesar Rp. 71.709.893.000,- sampai dengan saat ini masih dalam tahap negosiasi.

2) PHLN sebesar Rp. 57.477.876.000,- dengan perincian :

a) Satker peningkatan jalan KA lintas selatan Jawa, pembangunan jalur ganda kereta api lintas selatan Jawa tahap III antara Kroya-Kutoarjo Loan JICA IP-548 sebesar Rp. 50.000.000.000,- kontrak direncanakan tahun 2013.

- b) Satker pengembangan dan peningkatan prasarana perkeretaapian, jasa konsultasi pekerjaan pembangunan jalur ganda Cirebon-Kroya Segmen I dan III Loan IP-548 sebesar Rp. 7.477.876.000,- karena Loan Agreement belum tersedia.

f. Badan Pengembangan SDM Perhubungan

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Badan Pengembangan SDM Perhubungan TA. 2012 antara lain :

- 1) Pusat pengembangan SDM perhubungan laut
 - a) Pembangunan Balai Diklat Pelayaran (Rafting School) Sorong Tahap IV sebesar Rp. 9.728.348.000,- karena waktu tidak mencukupi.
 - b) Perencanaan renovasi kantor PPSDM Perhubungan Laut sebesar Rp. 1.070.665.000,- karena waktu yang tidak mencukupi sebab baru terbitnya Revisi DIPA III tanggal 19 Oktober 2012.
 - c) Manajemen konstruksi BP2IP Sorong sebesar Rp. 459.784.000,- karena waktu yang tidak mencukupi sebab baru terbitnya Revisi DIPA III tanggal 19 Oktober 2012.
 - d) Studi kelayakan dan masterplan PIP Semarang sebesar Rp. 2.000.000.000,- karena waktu yang tidak mencukupi sebab baru terbitnya Revisi DIPA III tanggal 19 Oktober 2012.
 - e) Pembangunan BP2IP Amurung Minsel (Sulut) sebesar Rp. 45.690.000.000,- karena waktu tidak mencukupi.
- 2) PIP Makassar, pembangunan sistem akuntansi keuangan sebesar Rp. 427.350.000,- karena sudah ada sistem dari Eselon I untuk digunakan seluruh Satker BLU.
- 3) Balai Diklat Ilmu Pelayaran Surabaya, pengadaan pagar belakang sebesar Rp. 448.000.000,- karena masih terkendala sengketa tanah antara pihak YEKAPE dengan masyarakat sekitar.
- 4) PIP Semarang, ISM CODE Auditor sebesar Rp. 739.792.000,- karena menunggu petunjuk teknis pelaksanaan dari Pusbang Laut.

- 5) PKTJ Tegal pada kegiatan Pembebasan tanah sebesar Rp. 802.200.000,- dan Pembuatan jalan lingkungan sebesar Rp. 2.531.909.000,- karena permasalahan tanah belum selesai.
- 6) BPPTD Bali, perluasan lahan pendidikan sebesar Rp. 25.054.500.000,- karena belum terbitnya juknis Perpres 71 tahun 2012.
- 7) Sesbadan Pengembangan SDM Perhubungan, pematangan lahan pembangunan Pusdiklat Pembangunan Karakter SDM Perhubungan sebesar Rp. 2.250.000.000,- karena proses pembebasan lahan baru selesai Desember 2012.
- 8) Pusbang SDM Perhubungan Darat, pemagaran lahan BPPTD Kalimantan sebesar Rp. 2.250.000.000,- karena Sertifikat Tanah belum diserahkan dari Pemda. Kab. Pontianak ke PPSDM Perhubungan Darat.
- 9) BPPTD Palembang, pembangunan turap beton kolam latihan BST sebesar Rp. 3.181.750.000,- karena rencana putus kontrak karena kelalaian penyedia.
- 10) Balai Diklat Ilmu Pelayaran Barombong
 - a) Pemeliharaan alat laboratorium bahasa sebesar Rp. 60.000.000,- karena karena anggaran yang tidak mencukupi.
 - b) Pemeliharaan alat power supply simulator sebesar Rp. 60.000.000,- karena waktu yang tidak mencukupi.
- 11) Balai Diklat Ilmu Pelayaran Mauk, Tangerang, penyelenggaraan beasiswa dunia ketiga sebesar Rp. 891.600.000,- karena tidak ada peserta.

g. Badan Penelitian dan Pengembangan

Kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan TA.2012 adalah pengukuhan professor riset.

BAB IV

PENUTUP

Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2012 disusun sebagai gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama selama Tahun Anggaran 2012 dan tolok ukur keberhasilan dan kurangberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan Rencana Strategis dan tugas pokok dan fungsinya yang telah dilakukan selama Tahun 2012 dalam mencapai tujuan dan sasaran stratejik dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan.

A. KESIMPULAN

Dokumen LAKIP Kemenhub Tahun 2012 merupakan hasil evaluasi kinerja Kemenhub selama 1 (satu) tahun anggaran yang berisikan program dan kegiatan pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi Kemenhub dalam bidang transportasi. Hasil evaluasi tersebut diharapkan sebagai alat penilai kinerja kuantitatif yang secara transparan menggambarkan pelaksanaan tugas dan fungsinya. Penyusunan LAKIP tersebut juga telah sejalan dengan program Anggaran Berbasis Kinerja (*Performance Based Budgeting*) dan *Balanced Scorecard* atau Indikator Kinerja Utama dari program dan kegiatan di Kemenhub.

Hasil capaian kinerja sasaran yang ditetapkan secara umum telah dapat memenuhi target yang sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan atau dari rata-rata tingkat pencapaian 6 sasaran Kementerian Perhubungan dan 21 (dua puluh satu) Indikator Kinerja Utama (IKU) Kemenhub tahun 2012 didapat sebesar 110.66%

1. Capaian Kinerja Per Sasaran

- a) Untuk Sasaran Pertama berupa peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM), secara rata-rata capaian sasaran dilihat dari Indikator Kinerja Utamanya memiliki kinerja sebesar 105.91%,.

Untuk capaian kinerja dari Sasaran Strategis Peningkatan Keselamatan Transportasi, Kemenhub telah cukup berhasil mengalami perkembangan yang cukup baik. Mengingat Karakteristik moda transportasi yang berbeda satu dengan yang lainnya, dan intansi (stakeholder) yang terlibat didalamnya, baik dengan Kementerian Lain, Pemerintah Daerah (Dinas Perhubungan), Kepolisian dan Operator Transportasi, yang mengindasikan adanya tumpang tindih kewenangan, sehingga menuntut perlakuan yang berbeda dalam melaksanakan evaluasi kinerjanya yang berdasarkan kewenangan Kementerian Perhubungan. Sebagai contoh pengukuran kinerja dalam transportasi udara, yang berdasarkan Penjelasan atas UU RI No 1 Tahun 2009 Pasal 310 Ayat 1 Huruf a, indikator kinerja yang dijadikan tolak ukur yang digunakan adalah dalam bentuk rasio kecelakaan Transportasi Udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat dimana capaian kinerjanya sangat baik yaitu sebesar 121.13% dan ratio insiden/ 1 juta pergerakan 184.21%. sedangkan capaian kinerja untuk transportasi lainnya (Transp. Darat, KA dan Laut) dalam bentuk jumlah kejadian, dimana capaian kinerjanya adalah sebesar 91.73 %.

Khusus untuk transportasi darat permasalahan yang dihadapi yang dihadapi dalam mengatasi adanya tingkat kecelakaan di jalan raya, salah satunya adalah terkait kurang intensifnya komunikasi antar instansi yang berwenang dalam penanganan keselamatan transportasi jalan, sehingga kurang optimalnya penanganan keselamatan transportasi jalan. Hal ini terkait banyaknya instansi yang diindikasikan tumpang tindih dalam pelaksanaan kegiatannya.

- b) Untuk Sasaran Kedua yaitu peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah, dengan Indikator Kinerja Utama Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi tingkat capaian kinerjanya adalah sebesar 100,69%.

Adapun dari indikator Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi pada semua moda transportasi yang ada, tingkat capaian kinerja yang memiliki capaian terendah adalah Jumlah rute pelayanan perintis angkutan udara yaitu sebesar 98,48% sedangkan yang tertinggi adalah Jumlah lintas PSO dan perintis angkutan kereta api dengan capaian sebesar 109.53%.

Indikator Jumlah rute pelayanan perintis Angkutan Udara memiliki jumlah rute pelayanan perintis ditargetkan sebanyak 132 rute angkutan udara perintis dan dapat direalisasikan sebanyak 130 rute atau sebesar 98,48% dikarenakan 2 (dua) rute yaitu sebagai berikut :

- 1) Rute Namlea - Sanana tidak dapat direalisasikan karena Bandar udara Emalamo Sanana ditutup oleh warga akibat adanya perebutan lahan Bandar Udara.
- 2) Bandara Bontang adalah bandara khusus tidak bisa di terbangi secara umum.

Hal ini memberikan gambaran bahwa keberhasilan dalam pelaksanaan Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi tidak hanya ditentukan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah namun perlu juga sinergitas dengan masyarakat dan stakeholder terkait lainnya.

- c) Untuk Sasaran Ketiga yaitu Peningkatan Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Untuk Mengurangi *backlog* dan *bottleneck* Kapasitas Infrastruktur Transportasi, tingkat capaian kinerja secara rata-rata masih kurang baik yaitu sebesar 88.55%.
- d) Untuk Sasaran Keempat yaitu Meningkatkan Peran Pemda, BUMN, Swasta, dan Masyarakat Dalam Penyediaan Infrastruktur Sektor Transportasi Sebagai Upaya Meningkatkan Efisiensi Dalam Penyelenggaraan Transportasi, tingkat capaian kinerja sebesar 150 %
- e) Untuk Sasaran Kelima yaitu Peningkatan Kualitas SDM dan Melanjutkan Restrukturisasi Kelembagaan dan Reformasi Regulasi, tingkat capaian kinerja secara rata-rata masih sebesar 119.38 %.

- f) Untuk Sasaran Keenam yaitu Peningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim, tingkat capaian kinerja secara rata-rata sebesar 99.43.%.

Untuk Transportasi Laut, Kementerian Perhubungan cq Ditjen Perhubungan Laut terus menerus melakukan upaya menurunkan Emisi Gas Buang (CO₂) sesuai target yang telah ditetapkan, namun demikian di Tahun 2012 belum berjalan maksimal dari target yang telah ditetapkan. Hal ini dikarenakan jumlah kapal yang sudah memiliki sertifikat IAPP (*International Air Pollution Prevention Certificate*) untuk Tahun 2012 masih terbatas yaitu sebesar 3,22 %. Hal-hal yang telah dilakukan untuk meningkatkan jumlah kapal yang memiliki sertifikat IAPP adalah telah diajukan Rancangan Keputusan Menteri tentang Persyaratan Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan. Peraturan ini bertujuan agar kapal-kapal yang beroperasi di dalam negeri akan diwajibkan (*mandatory*) untuk memiliki sertifikat IAPP sehingga tidak bersifat *voluntary* (tidak wajib)

2. Kinerja Per Indikator Kinerja Utama

Sebagian besar capaian dari 21 Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan yang mendapat nilai sama dan lebih dari 100% berjumlah 11 Indikator Kinerja Utama, sedangkan yang dibawah 100% berjumlah 10 Indikator Kinerja Utama.

Tingkat capaian target indikator kinerja Utama yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan secara keseluruhan sangat ditentukan oleh komitmen, keterlibatan dan dukungan aktif segenap komponen Instansi Pemerintah baik Pemerintah Pusat dan Daerah, masyarakat, dukungan International, pelaku industri dan stakeholder terkait lainnya.

B. SaranTindak Lanjut

Pencapaian kinerja yang sesuai atau melebihi dari target yang telah ditetapkan tidak lepas dari hasil perencanaan, pemenuhan tanggung jawab dan penciptaan inovasi dalam pelaksanaan tugas serta tidak terlepas dari jajaran seluruh unit kerja yang ada beserta *stakeholder* yang terlibat. Meskipun demikian, terdapat beberapa faktor di luar kendali Kementerian Perhubungan karena peran terkini dari Kementerian Perhubungan sebagai regulator berbeda dengan operator yang langsung berhadapan kepada pengguna jasa transportasi, sehingga ada hal-hal yang tidak dapat terkontrol dari kewenangan kementerian perhubungan tersebut, termasuk didalamnya faktor lainnya yaitu adanya tumpang tindih kewenangan dan tugas pokok dan fungsi dari instansi pemerintah yang lain baik dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.

Untuk kegiatan-kegiatan yang tidak mencapai target yang telah ditetapkan, harus dijadikan bahan kajian dan sebagai pelajaran, pemicu peningkatan kinerja Kementerian Perhubungan untuk tahun yang akan datang.

Namun demikian dalam upaya untuk meningkatkan kinerja Kementerian Perhubungan, beberapa langkah-langkah strategis yang dapat dilakukan antara lain adalah :

1. Untuk mengurangi tingkat kecelakaan atau untuk mewujudkan *Zero Accident*, Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan *Road Map to Zero Accident*, beberapa hal yang harus diperhatikan adalah sinergitas dan komitmen dari seluruh pimpinan, unit kerja yang ada maupun stakeholder yang terlibat dalam sistem untuk bersama-sama membangun komunikasi dan komitmen dalam pembenahan transportasi nasional;
2. Dalam rangka untuk peningkatan keselamatan transportasi maka diperlukan kegiatan yang berkelanjutan terutama terhadap kegiatan yang lebih memperhatikan terhadap kelaikan pemeriksaan kondisi prasarana dan sarana KA, penyegaran/peningkatan SDM dan sosialisasi keselamatan transportasi;

3. Untuk meningkatkan pelayanan kinerja operasional transportasi maka perlu disusun Standar Kinerja Pelayanan yang lebih baik, untuk memberikan kinerja pelayanan, kelancaran dan ketertiban pelayanan kepada masyarakat;
4. Harmonisasi peraturan perundangan yang terkait transportasi dalam rangka pemenuhan akuntabilitas kinerja dan reformasi birokrasi yang lebih nyata dan bermanfaat bagi masyarakat;
5. Meningkatkan peran kerjasama antara pemerintah dan swasta dalam investasi pembangunan sarana dan prasarana transportasi, terutama dalam membangun integrasi antar moda transportasi yang ada;
6. Meningkatkan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) di seluruh jajaran Kementerian Perhubungan untuk mempercepat terwujudnya pemerintahan yang berkinerja dan akuntabel.
7. Meningkatkan Kualitas dan Pemanfaatan Perencanaan Kinerja dengan cara melakukan reviu Renstra seluruh Unit Kerja dilingkungan Kementerian Perhubungan dan Memanfaatkan Renstra untuk penyusunan perencanaan tahunan dan dokumen anggaran (RKA), khususnya dalam hal Indikator Kinerja Utama dan targetnya;
8. Meningkatkan kualitas sistem akuntabilitas kinerja yang ada baik dari perencanaan, pengumpulan data kinerja maupun pengukuran kinerja agar didapatkan pengumpulan data kinerja dapat menghasilkan informasi kinerja organisasi secara akurat dan cepat;
9. Hasil evaluasi program dan kegiatan dimanfaatkan sebagai umpan balik (feedback) untuk memperbaiki perencanaan perbaikan penerapan manajemen kinerja dan peningkatan capaian kinerja secara nyata dan berkelanjutan.

L A M P I R A N

**FORMULIR RENCANA KINERJA TAHUNAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2012**

L A M P I R A N

**FORMULIR PENETAPAN KINERJA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2012**

L A M P I R A N

FORMULIR PENGUKURAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2012

FORMULIR RENCANA KINERJA TAHUNAN

KEMENTERIAN : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN ANGGARAN : 2012

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)
1	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan		5.233
		Meningkatnya Keamanan Transportasi	2	Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	kejadian/ tahun	9
		Meningkatnya Pelayanan Transportasi	3	Rata - rata Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi	%	71.73
		Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standar Operasional sarana dan prasarana transportasi	4	Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	5,225
			5	Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	32
2	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi	6	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	lintas	564
3	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	Meningkatnya manfaat sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi	7	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	%	3.4
		Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	8	Total Produksi Angkutan penumpang	penumpang/ tahun	840,803,197
			9	Total Produksi Angkutan Barang	ton/tahun	452,122,699

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)
4	Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan peran serta Pemda, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi	10	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS	2
5	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan akuntabilitas kinerja, anggaran, dan BMN	11	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	nilai	CC
			12	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian perhubungan	Opini	WTP
			13	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	Rp Triliun	124.77
		Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi	14	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	Orang	56.396
			15	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	Orang	6,168
			16	Jumlah lulusan diklat Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Perhubungan yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan BPSDM Perhubungan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	Orang	163,533
		Melanjutkan reformasi regulasi	17	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	Peraturan	55

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)
6	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	Menurunnya dampak sektor transportasi terhadap lingkungan	18	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional	juta liter/tahun	51,372.90
			19	Jumlah Emisi Gas Buang dari Sektor Tarnsportasi Nasional	juta ton/th	120.20
		Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	20	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	lokasi (unit)	4,884
			21	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	lokasi	53

FORMULIR PENETAPAN KINERJA

KEMENTERIAN : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN ANGGARAN : 2012

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET	NO	PROGRAM	ANGGARAN
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan			I	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat	2,859,805,219,000
				a. Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional (Darat, Laut, Udara, Kereta Api)	kejadian/ tahun	4,947	II	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut	11,550,550,774,000
				b. Rasio kecelakaan trasnportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/1 juta flight cycle	7.05	III	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara	6,898,259,870,000
				c. Jumlah Airtraffic Incident dengan rasio 4 : 100.000 pergerakan	insiden/1 juta pergerakan	56			
		Meningkatnya Keamanan Transportasi	2	Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	kejadian/ tahun	9	IV	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	9,252,127,787,000
		Meningkatnya Pelayanan Transportasi	3	Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi	%	71.73	V	Dukungan dan Manajemen Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan (Setjen)	462,851,552,000
	Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standar Operasional sarana dan prasarana transportasi	4	Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	10,981	VI	Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan	69,099,045,000	
		5	Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	32				
2	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	Meningkatnya aksesibiltas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi	6	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	lintas	579	VII	Pengembangan Daya Sumber Manusia Perhubungan	2,611,975,245,000
3	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	Meningkatnya manfaat sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi	7	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	%	1.5	VIII	Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	194,878,759,000
			8	Total Produksi Angkutan penumpang	penumpang/ tahun	837,526,346			
			9	Total Produksi Angkutan Barang	ton/tahun	417,313,024			

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET	NO	PROGRAM	ANGGARAN
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
4	Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan peran serta Pemda, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi	10	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS	2			
5	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan akuntabilitas kinerja, anggaran, dan BMN	11	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	nilai	CC			
			12	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian perhubungan	Opini	WTP			
			13	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	Rp Triliun	124,772,341,185,388			
		Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi	14	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	Orang	56,396			
			15	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	Orang	2,249			
			16	Jumlah lulusan diklat Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Perhubungan yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan BPSDM Perhubungan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	Orang	149,216			
		Melanjutkan reformasi regulasi	17	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	Peraturan	55			
6	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	Menurunnya dampak sektor transportasi terhadap lingkungan	18	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional	juta liter/tahun	3,751.01			
			19	Jumlah Emisi Gas Buang dari Sektor Tarnsportasi Nasional	juta ton/th	89,571.33			
		Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	20	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	lokasi (unit)	3,052			
			21	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	lokasi	53			

FORMULIR PENGUKURAN KINERJA

KEMENTERIAN : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN ANGGARAN : 2012

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TARGET	REALISASI	%	NO	PROGRAM	ANGGARAN			
										PAGU	REALISASI	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	
1	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM)	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1	Jumlah kejadian kecelakaan transportasi nasional yang disebabkan oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan				I	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat	2,859,805,219,000	2,589,876,430,000	90.56%	
				a. Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Nasional (Darat, Laut, Udara, Kereta Api)	kejadian/ tahun	4,947	5,356	91.73%	II	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Laut	11,550,550,774,000	9,993,257,136,888	86.52%
				b. Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat	kejadian/1 juta flight cycle	7.05	5.56	121.13%					
				c. Jumlah Airtraffic Incident dengan rasio 4 : 100.000 pergerakan	insiden/1 juta pergerakan	56	9	183.93%	III	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara	6,898,259,870,000	6,042,194,111,235	87.59%
		Meningkatnya Keamanan Transportasi	2	Jumlah gangguan keamanan pada sektor transportasi oleh faktor yang terkait dengan kewenangan Kementerian Perhubungan	kejadian/ tahun	9	6	133.33%					
		Meningkatnya Pelayanan Transportasi	3	Rata - rata Prosentase pencapaian On-Time Performance (OTP) sektor transportasi	%	71.73	72.24	99.29 %	IV	Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	9,252,127,787,000	8,270,151,147,000	89.39%
	Meningkatnya Pemenuhan Standar Teknis dan Standar Operasional sarana dan prasarana transportasi	4	Jumlah sarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	10,981	13,619	124.02%	V	Dukungan dan Manajemen Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan (Setjen)	462,851,552,000	411,951,883	89.39%	
		5	Jumlah prasarana transportasi yang sudah tersertifikasi	unit	32	13	40.63%	VI	Pengawasan dan Peningkatan Akuntabilitas Aparatur Kementerian Perhubungan	69,099,045,000	59,178,343,000	85.64%	
2	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi guna mendorong pengembangan konektivitas antar wilayah	Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan sarana dan prasarana transportasi	6	Jumlah lintas pelayanan angkutan perintis dan subsidi	lintas	579	583	100.69 %	VII	Pengembangan Daya Sumber Manusia Perhubungan	2,611,975,245,000	2,250,905,365,000	86.18%
3	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	Meningkatnya manfaat sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi	7	Kontribusi sektor transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional	%	1.5	1.15	76.67 %					
		Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi untuk mengurangi backlog dan bottleneck kapasitas infrastruktur transportasi	8	Total Produksi Angkutan penumpang	penumpang/ tahun	837,526,346	830,785,753	99.20%	VIII	Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan	194,878,759,000	183,351,467,000	94.08%
			9	Total Produksi Angkutan Barang	ton/tahun	417,313,024	374,726,641	89.80 %					
4	Meningkatkan peran Pemda, BUMN, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan infrastruktur sektor transportasi sebagai upaya meningkatkan efisiensi dalam penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan peran serta Pemda, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi	10	Jumlah infrastruktur transportasi yang siap ditawarkan melalui Kerjasama Pemerintah Swasta	Jumlah proyek yang siap ditawarkan melalui skema KPS	2	3	150%					
5	Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan akuntabilitas kinerja, anggaran, dan BMN	11	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	nilai	CC	B	133,33 %					

NO.	SASARAN KEMENHUB	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	TARGET	REALISASI	%	NO	PROGRAM	ANGGARAN		
										PAGU	REALISASI	%
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
			12	Opini BPK atas laporan keuangan Kementerian perhubungan	Opini	WTP	WDP	80 %				
			13	Nilai aset negara yang berhasil diinventarisasi sesuai kaidah pengelolaan BMN	Rp Triliun	124,772,341,185,388	162,761,231,073,098	130.45%				
		Peningkatan kualitas SDM di bidang transportasi	14	Jumlah SDM operator prasarana dan sarana transportasi yang telah memiliki sertifikat	Orang	56,396	58,175	103.15 %				
			15	Jumlah SDM fungsional teknis Kementerian Perhubungan	Orang	2,249	3,637	161.72 %				
			16	Jumlah lulusan diklat Transportasi Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Aparatur Perhubungan yang prima, profesional dan beretika yang dihasilkan BPSDM Perhubungan setiap tahun yang sesuai standar kompetensi/kelulusan	Orang	149,216	162,364	108.81 %				
		Melanjutkan reformasi regulasi	17	Jumlah peraturan perundang-undangan di sektor transportasi yang ditetapkan	Peraturan	55	65	118.18%				
6	Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	Menurunnya dampak sektor transportasi terhadap lingkungan	18	Jumlah konsumsi energi tak terbarukan dari sektor transportasi nasional	juta liter/tahun	3,751.01	3,758.48	100.20 %				
			19	Jumlah Emisi Gas Buang dari Sektor Tarnsportasi Nasional	juta ton/th	89,571.33	88,691.33	100.98 %				
		Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	20	Jumlah penerapan teknologi ramah lingkungan pada sarana dan prasarana transportasi	lokasi (unit)	3,052	2,946	96.53 %				
			21	Jumlah lokasi simpul transportasi yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	lokasi	53	53	100%				