



# LAPORAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2023



@Kemenhub151

# KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 telah selesai disusun.

Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2023. Pelaksanaan kegiatan dan program, kendala, serta upaya penyelesaian agar tujuan dan sasaran pembangunan sektor transportasi dapat tercapai pada akhir tahun 2023, sebagaimana ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 maupun RPJMN Tahun 2020-2024. Selain itu, Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan Tahun 2023.

Sepanjang tahun 2023, Kementerian Perhubungan terus berfokus pada pemulihan sektor transportasi pasca pandemi COVID-19. Berbagai tantangan yang dihadapi tidak menyurutkan semangat seluruh jajaran Kementerian Perhubungan untuk terus

berkarya dan bekerja, sehingga seluruh target Kementerian Perhubungan dapat tercapai. Hal ini tentunya menjadi motivasi bagi kami untuk terus berkomitmen guna meningkatkan konektivitas serta memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat, dengan tetap mengutamakan keselamatan, keamanan, dan keandalan pada sektor transportasi.

Apa yang telah dicapai selama tahun 2023 ini diharapkan mampu mendorong kinerja yang lebih baik lagi di masa mendatang. Kementerian Perhubungan akan terus berkomitmen dalam memperbaiki segala kekurangan dan meningkatkan kualitas kinerja di masa yang akan datang. Saya selaku Menteri Perhubungan mengucapkan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh jajaran Kementerian Perhubungan atas upaya perbaikan dan peningkatan kinerja di tahun 2023 ini.

Jakarta, Februari 2024  
**Menteri Perhubungan,**

**Budi Karya Sumadi**



# PERANAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM PEMBANGUNAN NASIONAL

“ Sektor transportasi memiliki kontribusi dalam pembangunan infrastruktur nasional, yang menjadi pondasi bagi meningkatnya keterhubungan antar wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan kemajuan peradaban yang berkontribusi pada peningkatan daya saing bangsa.

Selain itu kehadiran infrastruktur transportasi diharapkan dapat berfungsi optimal dan dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat banyak atau diistilahkan dengan “Netes/Delivered” ”





# KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INSPEKTORAT JENDERAL

Jl. MERDEKA BARAT 8 | TEL. (021) 3456919 | FAX : (021) 3857085. 3813154  
JAKARTA 10110 | 3812482 | TLX : 44310 DEPHUB IA  
3507656

## PERNYATAAN TELAH DIREVIU KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN ANGGARAN 2023

Kami telah mereviu Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan untuk Tahun Anggaran 2023 sesuai Pedoman Reviu atas Laporan Kinerja. Substansi informasi yang dimuat dalam Laporan Kinerja menjadi tanggung jawab manajemen Kementerian Perhubungan.

Reviu bertujuan untuk memberikan keyakinan terbatas Laporan Kinerja telah disajikan secara akurat, andal, dan valid.

Berdasarkan reviu kami, tidak terdapat kondisi atau hal-hal yang menimbulkan perbedaan dalam meyakini keandalan informasi yang disajikan di dalam Laporan Kinerja ini.

Jakarta, Februari 2024  
Inspektur Jenderal,



Arif Toha  
NIP. 196703201992031003



# KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG ( WHOOSH )





# Executive Summary 2023

## Isu Strategis

Dalam rangka mewujudkan Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia periode 2019–2024, Kementerian diamanatkan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi. Tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024, terdapat 4 (empat) fokus utama pembangunan sektor transportasi yang menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi, yakni:

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

“

Kementerian Perhubungan terus berkomitmen untuk melakukan perbaikan manajemen, dan meningkatkan akuntabilitas kinerja guna meningkatkan kepercayaan publik sektor transportasi, yakni konektivitas, pelayanan dan keselamatan transportasi. Hal ini tercermin melalui upaya perbaikan atas setiap sistem manajemen yang dimiliki, antara lain melalui penerapan redesign sistem perencanaan dan penganggaran (RSPP), pelaksanaan program reformasi birokrasi dan transformasi kelembagaan/penyederhanaan organisasi, digitalisasi serta adaptasi terhadap perubahan lingkungan strategis yang terjadi.

# Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan

Tahun 2023, merupakan tahun keempat dalam pelaksanaan Renstra. Setiap tahunnya, perencanaan strategis tersebut dituangkan secara konkrit kedalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja, dan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan, yang didalamnya memuat capaian kinerja, *outcome*, *output*, dan kebutuhan anggaran.

Dengan berakhirnya pelaksanaan kinerja dan anggaran tahun 2023, Kementerian Perhubungan diwajibkan menyusun Laporan Kinerja Tahun 2023 sesuai dengan amanah Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Laporan dimaksud memuat berbagai capaian yang diperoleh Kementerian Perhubungan sesuai Perjanjian Kinerja Tahun 2023 ataupun capaian lainnya.

Secara umum, capaian kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 cukup baik, dikarenakan seluruh Sasaran Strategis (SS) yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 telah tercapai, bahkan melebihi target. Selain itu, efisiensi sumber daya juga terlihat dari pencapaian target sasaran strategis yang lebih besar dari realisasi anggaran, sehingga terlihat nilai manfaat dari pembangunan infrastruktur di bidang perhubungan dapat dirasakan masyarakat.

Jika dilihat dari status keempat Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) terdapat dari 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) terdapat 3 IKSS yang belum mencapai target, yaitu Rasio Konektivitas Nasional, OTP Layanan Transportasi, dan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi. Sementara itu dari 5 (lima) Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP), seluruh IKSP Kementerian Perhubungan Tahun 2023 telah mencapai target.

Pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dapat diuraikan sebagai berikut:

**SS 1.**

## **Terwujudnya Konektivitas Nasional**

**IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional (100,000%)**

**SS 2.**

## **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi**

**IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi (106,403%)**

**IKSS 2.2. On Time Performance Layanan Transportasi (98,315%)**

**SS 3.**

## **Meningkatnya Keselamatan Transportasi**

**IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan (115,759%)**

# Alokasi Anggaran

Sisa Anggaran: **4,50%**  
Rp1.650.180.308.272,00

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 95,50% atau senilai Rp35.004.602.882.728,00 (Tiga Puluh Lima Triliun Empat Miliar Enam Ratus Dua Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Dua Puluh Delapan Rupiah), dari total pagu senilai Rp36.654.783.191.000,00 (Tiga Puluh Enam Triliun Enam Ratus Lima Puluh Empat Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Seratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah).



## Capaian Lainnya

Sepanjang 2023, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan serta apresiasi dari pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1** Predikat Wajar Tanpa Pengecualian dari BPK RI (10 kali berturut-turut)
- 2** Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2023 dari Kementerian Investasi/ BKPM
- 3** Menerima penghargaan sebagai Pembina teknis Badan Layanan Umum Terbaik 2023 dari Kementerian Keuangan
- 4** Berhasil melancarkan transportasi pada kegiatan pertemuan pemimpin internasional pada kegiatan G20 dan KTT ke-24 ASEAN di Labuan Bajo
- 5** Penyelenggaraan Angkutan Lebaran dan Natal Tahun Baru yang relatif berjalan lancar
- 6** Realisasi belanja produk dalam negeri dan sektor UMKM Tahun 2023 yang melampaui target
- 7** Meraih predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat
- 8** Meraih penghargaan berupa *Special Recognition (Infinity) Innovative Financing In Unity 2023* oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia Persero untuk Penggandaan Infrastruktur Transportasi
- 9** Meraih Penghargaan BKN Award 2023 Kementerian Tipe Besar Peringkat 5 Kategori Elemen Implementasi Manajemen ASN: Pengembangan Kompetensi

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Pernyataan Telah Direviu	ii
Ringkasan Eksekutif	iii
Daftar Isi	vi
Daftar Tabel	vii
Daftar Gambar	xi
Daftar Lampiran	xvi

## I Pendahuluan

Latar Belakang	1
Tugas & Fungsi Kementerian Perhubungan	2
Sumber Daya Manusia Perhubungan	12
Isu Strategis, Potensi Dan Permasalahan	17
Sistematika Penulisan	27

## II Perencanaan Kinerja

Uraian Singkat Perencanaan Strategis	28
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	30

## III Akuntabilitas Kinerja

Tahapan Pengukuran Kinerja	34
Pengukuran Capaian Kinerja	35
Analisis Efisiensi	130
Capaian Lainnya	131
Realisasi Anggaran	178

## IV Penutup

Kesimpulan	197
Saran Tindak Lanjut	199

## Lampiran



# DAFTAR TABEL

I.1	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Gender	12
I.2	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Usia	13
I.3	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	14
I.4	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Masa Kerja	15
II.1	Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	29
II.2	Sandingan Target Kinerja Tahun 2023 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	31
II.3	Sandingan Anggaran Tahun 2023 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	31
II.4	Target Kinerja pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023	33
II.5	Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023	33
III.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2023	37
III.2	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2021-2023	38
III.3	Panjang Trayek Angkot	39
III.4	Panjang Trayek Bus	39
III.5	Total Panjang Trayek	40
III.6	Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2023	40
III.7	Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek	42
III.8	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	44
III.9	Lintasan Trayek ALBN Tahun 2023	46
III.10	Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan	47
III.11	Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2023	48
III.12	Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023	49
III.13	Rincian Lintas Perintis yang Tidak Terlayani Tahun 2023	55
III.14	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Darat	65
III.15	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Laut	67
III.16	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	71
III.17	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	75
III.18	Kategori Mutu Pelayanan Dan Kinerja Pelayanan	77

Menhub Budi Karya Sumadi saat Audiensi dengan Minister of Land, Infrastructure and Transport of South Korea, HE Woo Hee-Ryong (17 Maret 2023)

# DAFTAR TABEL

III.19	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2023	78
III.20	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	80
III.21	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2023	81
III.22	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi	82
III.23	Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan Tahun 2023	84
III.24	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan	87
III.25	Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP Tahun 2023	89
III.26	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP	92
III.27	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Laut	95
III.28	Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi	97
III.29	Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang maintenance	99
III.30	Event Strategis dan Internasional di Indonesia Yang Mempengaruhi Capaian <i>On Time Performance</i>	99
III.31	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Udara	100
III.32	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian	104
III.33	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2023	105
	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023	
III.34	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	106
III.35	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	111
III.36	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	115
III.37	Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2023	116
III.38	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	119
III.39	Jumlah Kejadian Accident Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2023	121
III.40	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan	124

Budi Karya Sumadi

Menhub Budi Karya Sumadi menjadi panelis ICAO GISS dengan tema *Tailored Funding Modalities, Collaboration and Implementation Support Programmes for Global Civil Aviation* di Seoul, Korea Selatan (30 Mei 2023)

Peresmian Skybridge Bojonggede  
(9 Desember 2023)

SKYBRIDGE

# DAFTAR TABEL

III.41	Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2023	125
III.42	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh	128
III.43	Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2023	134
III.44	Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2023	137
III.45	Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan	139
III.46	Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2023	142
III.47	Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2023	146
III.48	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022	147
III.49	Capaian Aksi Mitigasi Tahun 2022 (Ton CO <sub>2</sub> e)	148
III.50	Capaian Aksi Mitigasi Tahun 2021 (Ton CO <sub>2</sub> e)	149
III.51	Capaian Kinerja Dukungan Pengawasan terhadap Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan	152
III.52	Capaian Kinerja Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti	153
III.53	<i>Benchmark</i> Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2023	158
III.54	Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah	159
III.55	Benchmark OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023	160
III.56	Benchmark <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP dengan <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Laut Tahun 2023	161
III.57	Perbandingan Capaian Internasional On Time Performance Tahun 2023	161
III.58	Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Yang Mengalami Cedera	164
III.59	Perbandingan Rasio Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2023	164
III.60	Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian	165
III.61	Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023	180
III.62	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana	183

Peresmian Jembatan Penyeberangan  
Multiguna (JPM) Dukuh Atas  
(13 September 2023)

# Jembatan Penyeberangan Multiguna Dukuh Atas



## DAFTAR TABEL

III.63	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja	184
III.64	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana	187
III.65	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja	189
III.66	Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2023 per Belanja dan Sumber Dana	192
IV.1	Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023	198
IV.2	Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023	198

# DAFTAR GAMBAR

I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	6
I.2	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024	10
I.3	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan <i>Gender</i>	12
I.4	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Usia	13
I.5	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	14
I.6	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Masa Kerja	15
I.7	Gambaran Umum Rencana Jaringan Transportasi Umum di IKN	24
I.8	Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023	27
II.1	Penandatanganan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan dan Unit Eselon I Tahun 2023 (Jakarta, 19 Januari 2023)	30
III.1	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2023	36
III.2	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2023	37
III.3	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target Renstra Tahun 2023	38
III.4	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2023	43
III.5	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023	44
III.6	Grafik Capaian Rasio Konektivitas	62
III.7	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023	62
III.8	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target Renstra Tahun 2023	65
III.9	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2023	66
III.10	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2023	67
III.11	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2023	68
III.12	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2023	69
III.13	Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional	70
III.14	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2023	71
III.15	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2023	72

NDAR UDA



# DAFTAR GAMBAR

III.16	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2023	74
III.17	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023	74
III.18	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2023	76
III.19	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023	79
III.20	Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2023	79
III.21	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2023	80
III.22	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2023	81
III.23	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2023	81
III.24	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2023	83
III.25	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2023	87
III.26	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Tahun 2023	87
III.27	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Terhadap Target Renstra Tahun 2023	88
III.28	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2023	91
III.29	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Tahun 2023	91
III.30	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan SDP Terhadap Target Renstra Tahun 2023	92
III.31	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2023	95
III.32	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Transportasi Laut Tahun 2023	95
III.33	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2023	96
III.34	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2023	97
III.35	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Transportasi Udara Tahun 2023	100
III.36	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2023	100
III.37	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023	102



Rapat Kerja Komisi V DPR  
(7 November 2023)

# DAFTAR GAMBAR

III.38	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023	102
III.39	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2023	104
III.40	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2023	106
III.41	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2023	106
III.42	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2023	106
III.43	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2023	110
III.44	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023	110
III.45	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2023	112
III.46	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2023	114
III.47	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023	114
III.48	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2023	116
III.49	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2023	118
III.50	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023	118
III.51	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2023	119
III.52	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2023	121
III.53	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Tahun 2023	123
III.54	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target Renstra Tahun 2023	124
III.55	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2023	125



# DAFTAR GAMBAR

Peninjauan Lokasi Pelabuhan  
Pendukung IKN (3 Oktober 2023)

III.56	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2023	126
III.57	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target Renstra Tahun 2023	129
III.58	Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2023	130
III.59	Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2023	131
III.60	Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2023	131
III.61	Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat <i>Class Action</i> Terhadap Target PK Tahun 2023	132
III.62	Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat <i>Class Action</i> Tahun 2023	132
III.63	Grafik Capaian Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2023	136
III.64	Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2023	141
III.65	Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2023	141
III.66	Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023	142
III.67	Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2023	146
III.68	Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023	150
III.69	Realisasi Anggaran Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2023	150
III.70	Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2023	154
III.71	Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2023	155
III.72	Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023	157
III.73	Angkutan Bus di Kota Seoul	160
III.74	Angkutan Bus "Transjakarta" di Indonesia	160
III.75	Benchmark Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Kereta Api	163
III.76	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	165
III.77	Kemenhub Kembali Pertahankan Predikat Badan Publik Informatif Selama 5x Berturut-Turut	166
III.78	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat Tahun 2023	172



# DAFTAR GAMBAR



III.79	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut Tahun 2023	173
III.80	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Tahun 2023	174
III.81	Pembangunan Infrastruktur Transportasi Jabodetabek Tahun 2023	175
III.82	Capaian Target Peserta Diklat Transportasi Tahun 2023	175
III.83	Capaian Target Lulusan Diklat Transportasi Tahun 2023	176
III.84	Rekomendasi Kebijakan yang Telah Diselesaikan dan Disampaikan Kepada Menteri Perhubungan Tahun 2023	177
III.85	Kementerian Perhubungan Raih Penghargaan Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi	178
III.86	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana	181
III.87	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja	182
III.88	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Program RSPP	182
III.89	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana	185
III.90	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja	186
III.91	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Program RSPP	186
III.92	Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2023	192



*Side Event KTT ASEAN Indonesia  
(4 September 2023)*



# DAFTAR LAMPIRAN

- 1 Rencana Kinerja Tahunan  
Kementerian Perhubungan Tahun 2023
- 2 Perjanjian Kinerja  
Kementerian Perhubungan Tahun 2023
- 3 Revisi I Perjanjian Kinerja  
Kementerian Perhubungan Tahun 2023
- 4 Manual IKU Kemenhub Tahun 2020-2024
- 5 Penganugerahan SAKIP Award 2023
- 6 Tabel Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan  
Tahun 2023
- 7 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023  
Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- 8 Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub  
Tahun 2021-2023 Terhadap Target Kinerja Kemenhub  
Tahun 2021-2023
- 9 Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun  
2023 Terhadap Target Tahun 2023 dalam Renstra  
Kemenhub Tahun 2020-2024
- 10 Panjang Trayek Angkutan Umum Jabodetabek Tahun 2023
- 11 Luas Wilayah dan Panjang Jalan Rel Jabodetabek  
Tahun 2023
- 12 Persentase Simpul Transportasi Utama yang  
Terintegrasi di Jabodetabek Tahun 2023
- 13 Kawasan Strategis Nasional yang Dilayani  
Transportasi Darat Tahun 2023
- 14 SK Dirjen Darat Nomor SK.6298/AJ.205/DJRD/2014  
tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan  
Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota  
Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia
- 15 SK DJPD KP-DRJD 7869 Tahun 2022
- 16 SK DJPD KR-DJRD 8613 Tahun 2022
- 17 SK KP DRJD 2654 Tahun 2021
- 18 SK KP DRJD 4090 Tahun 2021
- 19 SK DJPD KP - DRJD 9842 Tahun 2022
- 20 KP 75 Tahun 2016 tentang Terminal di Entikong
- 21 KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Terminal Nanga  
Badau
- 22 KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Terminal Aruk
- 23 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Terminal Nusa  
Tenggara
- 24 Perpres 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024
- 25 Perpres 109 Tahun 2020 tentang Percepatan PSN
- 26 PM 80 Tahun 2020 tentang Renstra Kemenhub 2020-2024
- 27 PM 104 Tahun 2017 tentang Angkutan Penyeberangan
- 28 List Rasio Konektivitas Transportasi Darat - RASIO  
KONEKTIVITAS 2024
- 29 KP-DRJD 9496 Tahun 2022
- 30 KM 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan  
Nasional (RIPN)

**Penyerahan BED  
MRT Jalur Timur-Barat Fase 1 Tahap 1  
(7 Agustus 2023)**



# DAFTAR LAMPIRAN

- 31 Daftar Pelabuhan Yang Disinggahi Kapal angkutan Laut Tahun 2023
- 32 Target dan Realisasi Lokasi PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang Terhubung Jaringan Jalur Kereta Api pada Tahun 2023
- 33 PM 10 Tahun 2012 tentang SPM Angkutan Massal
- 34 PM 98 Tahun 2013 tentang SPM Angkutan Orang
- 35 Data Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan Tahun 2023
- 36 Tabel Rincian Efisiensi Anggaran Kemenhub Tahun 2023
- 37 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang diterbitkan selama Tahun 2023
- 38 Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan
- 39 Kemanfaatan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program
- 40 Judul Rekomendasi Kebijakan yang Terkonfirmasi Kemanfaatan

**Ground Breaking LRT Jakarta  
Fase I B (30 Oktober 2023)**



”

# SEKTOR TRANSPORTASI BERPERAN PENTING WUJUDKAN VISI INDONESIA EMAS 2045

Infrastruktur transportasi merupakan tolok ukur dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Oleh karenanya, saat ini pemerintah terus melakukan penguatan aksesibilitas daerah tertinggal, terdepan, terluar, & perbatasan, melalui program tol laut, bandara perintis yang dilakukan agar pertumbuhan perekonomian merata di seluruh pelosok Nusantara

”

”



# BAB I PENDAHULUAN

## I.1 LATAR BELAKANG

*Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 merupakan bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi yang diamanahkan kepada Menteri Perhubungan atas penggunaan seluruh sumber daya yang melibatkan sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta anggaran Tahun 2023 untuk mewujudkan visi dan misi Presiden*

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

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

Guna mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan Sasaran Strategis, dilakukan pengukuran kinerja, dimana capaian kinerja TA 2023 dibandingkan dengan rencana kinerja yang telah disesuaikan dengan anggaran Tahun 2023 beserta revisinya, sebagai tolak ukur keberhasilan Kementerian Perhubungan, sehingga dapat ditemukan selisih sejumlah celah kinerja (*performance gap*) guna perbaikan kinerja di masa mendatang.



## 1.2 TUGAS DAN FUNGSI KEMENTERIAN

### 1.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

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

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

Struktur organisasi Kementerian Perhubungan semula diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, namun pada 24 Agustus 2022 dilakukan penyempurnaan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Struktur organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) Staf Ahli Menteri dan 5 (lima) Pusat, dengan susunan, sebagai berikut:

#### 1. Unit Eselon 1.A

##### a. Sekretariat Jenderal

Sekretariat Jenderal terdiri atas 7 (tujuh) Biro, 5 (lima) Pusat dan 2 (dua) Lembaga Non Struktural yaitu:

- 1) Biro Perencanaan, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi, Biro Keuangan, Biro Hukum, Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN, Biro Umum, dan Biro



- Komunikasi dan Informasi Publik;
- 2) Pusat dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, yaitu: Pusat Data dan Teknologi Informasi, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan, dan Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional, Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi, dan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
  - 3) Lembaga non-struktural yaitu: Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Mahkamah Pelayaran.

**b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 27 (dua puluh tujuh) Unit Pelaksana Teknis (UPT). Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Lalu Lintas Jalan;
- 3) Direktorat Angkutan Jalan;
- 4) Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
- 5) Direktorat Sarana Transportasi Jalan; dan

- 6) Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

**c. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut**

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

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
- 3) Direktorat Kepelabuhanan;
- 4) Direktorat Perkapalan dan Kepelautan;
- 5) Direktorat Kenavigasian; dan
- 6) Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai.

**d. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara**

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 172 (seratus tujuh puluh dua) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Angkutan Udara;
- 3) Direktorat Bandar Udara;
- 4) Direktorat Keamanan Penerbangan;
- 5) Direktorat Navigasi Penerbangan; dan



- 6) Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.

**e. Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

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

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

**f. Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek**

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

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

**g. Inspektorat Jenderal**

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

- 1) Sekretariat Inspektorat Jenderal;
- 2) Inspektorat I;
- 3) Inspektorat II;
- 4) Inspektorat III;
- 5) Inspektorat IV; dan

- 6) Inspektorat Investigasi.

**h. Badan Kebijakan Transportasi**

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

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



**i. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan**

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

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

**2. Unit Eselon 1.B**

Staf ahli terdiri dari 5 (lima) yaitu:

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



Peresmian Bandar Udara Siboru, Fakfak, Papua Barat  
(23 November 2023)





## 1.2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

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



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



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

budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*) serta dapat berperan dalam pengembangan wilayah.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, ditetapkan misi Kementerian Perhubungan, yang melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden di sektor transportasi sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;



2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas

dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;

4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

### 1.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

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

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

- 01 Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi
- 02 Meningkatnya kinerja layanan transportasi
- 03 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi
- 04 Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan
- 05 Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 pada Tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
  - a) Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan



- publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada Tahun 2024:
- b) Capaian *On Time Performance (OTP)* layanan transportasi sebesar 82,08% pada 2024;

3. Meningkatnya keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,71 pada Tahun 2024.

### 1.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

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

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

#### SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

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

#### SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

Untuk mewujudkan tujuan:

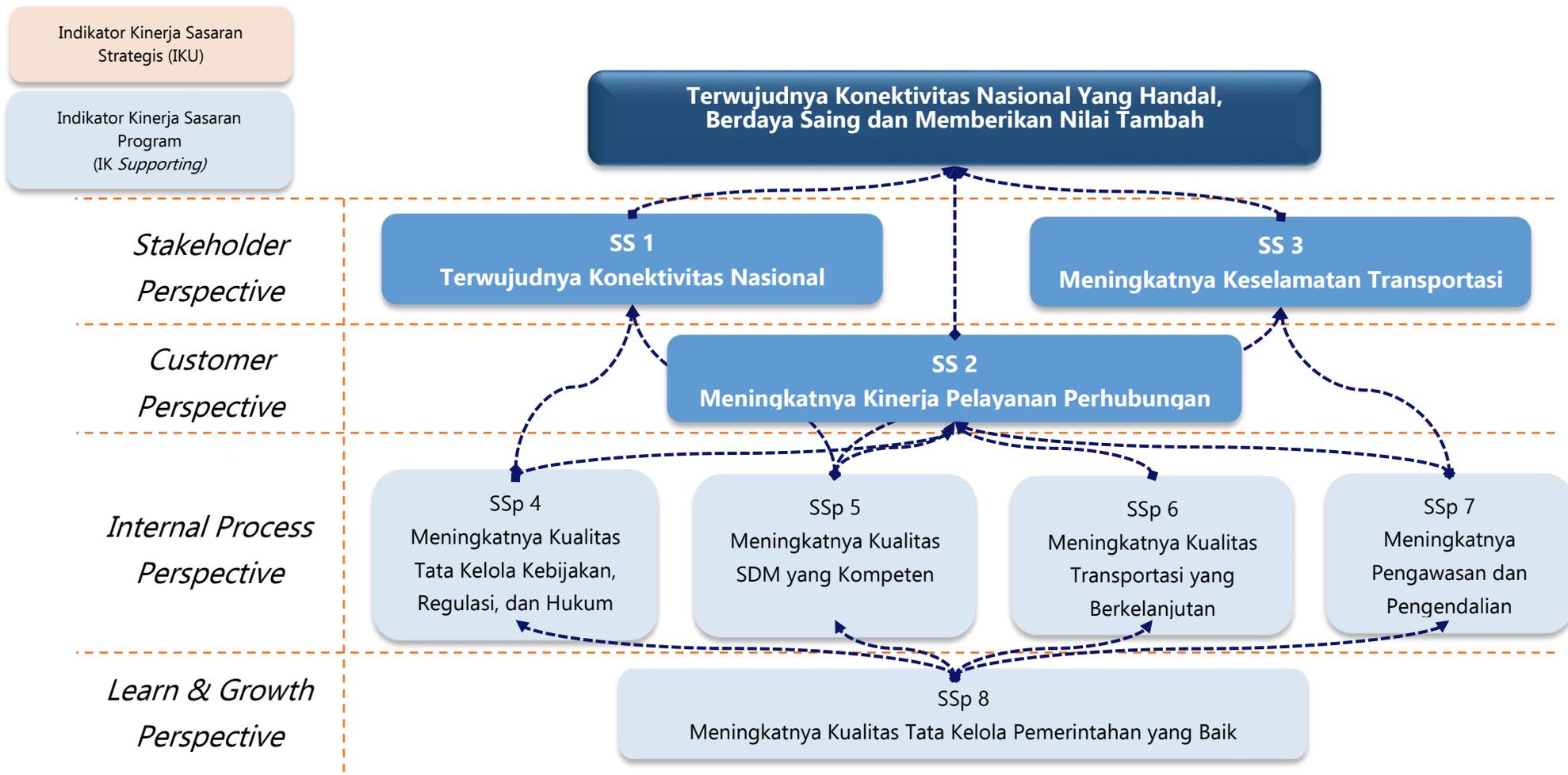
- 1) Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian

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

#### SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.





**Gambar I.2**

Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024

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



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

1. *Stakeholders Perspective*

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

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

2. *Customer Perspective*

Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

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

3. *Internal Process Perspective*

a. Mencakup SSp-4 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSp 4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.

b. Mencakup SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSp 5 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten.

c. Mencakup SSp-6 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi.

d. Mencakup SSp-7 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian".

4. *Learn and Growth Perspective*

Mencakup SSp-8 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Indeks RB Kementerian Perhubungan.



### 1.3 SUMBER DAYA MANUSIA

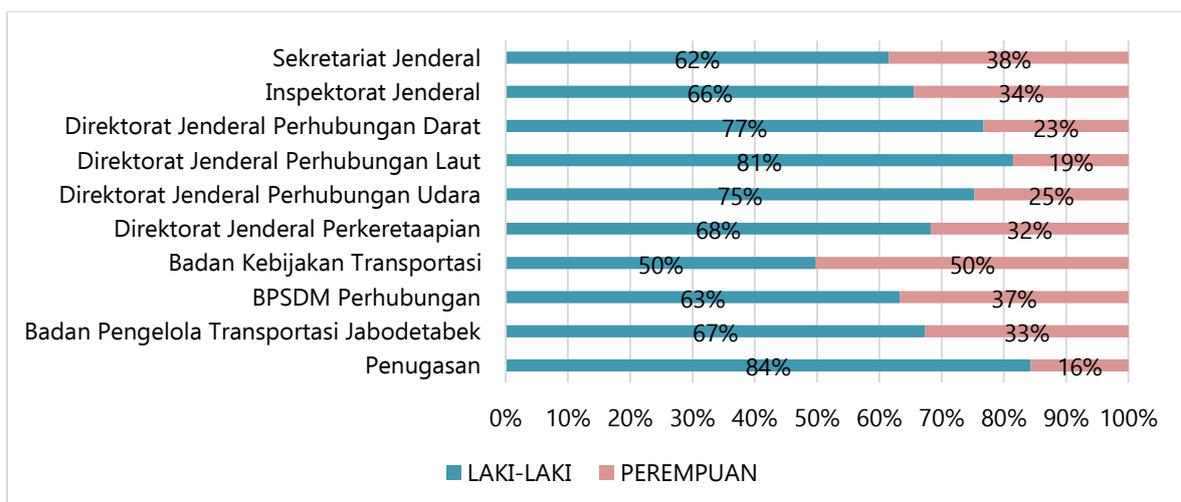
Sampai dengan akhir Tahun 2023 Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak 36.001 (tiga puluh enam ribu satu) orang pegawai yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan, yang terdiri dari 27.335 orang pegawai pria (75,92%) dan 8.666 orang pegawai wanita (24,07%), dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel I.1**

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Gender

No	Unit Kerja/Fungsi	Jenis Kelamin		Jumlah	%
		Laki-Laki	Perempuan		
1	Sekretariat Jenderal	593	371	964	2,678
2	Inspektorat Jenderal	223	117	340	0,944
3	Ditjen Perhubungan Darat	4.231	1.283	5.514	15,316
4	Ditjen Perhubungan Laut	11.291	2.569	13.860	38,499
5	Ditjen Perhubungan Udara	6.337	2.082	8.419	23,385
6	Ditjen Perkeretaapian	1.084	504	1.588	4,411
7	Badan Kebijakan Transportasi	144	145	289	0,803
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	2.283	1.323	3.606	10,016
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	196	95	291	0,808
10	Penugasan	953	177	1.130	3,139
<b>JUMAH TOTAL</b>		<b>27.335 (75,928%)</b>	<b>8.666 (24,071%)</b>	<b>36.001</b>	<b>100.000</b>

Sumber: Biro SDMO, 2023



**Gambar I.3**

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Gender

Sumber: Biro SDMO, 2023



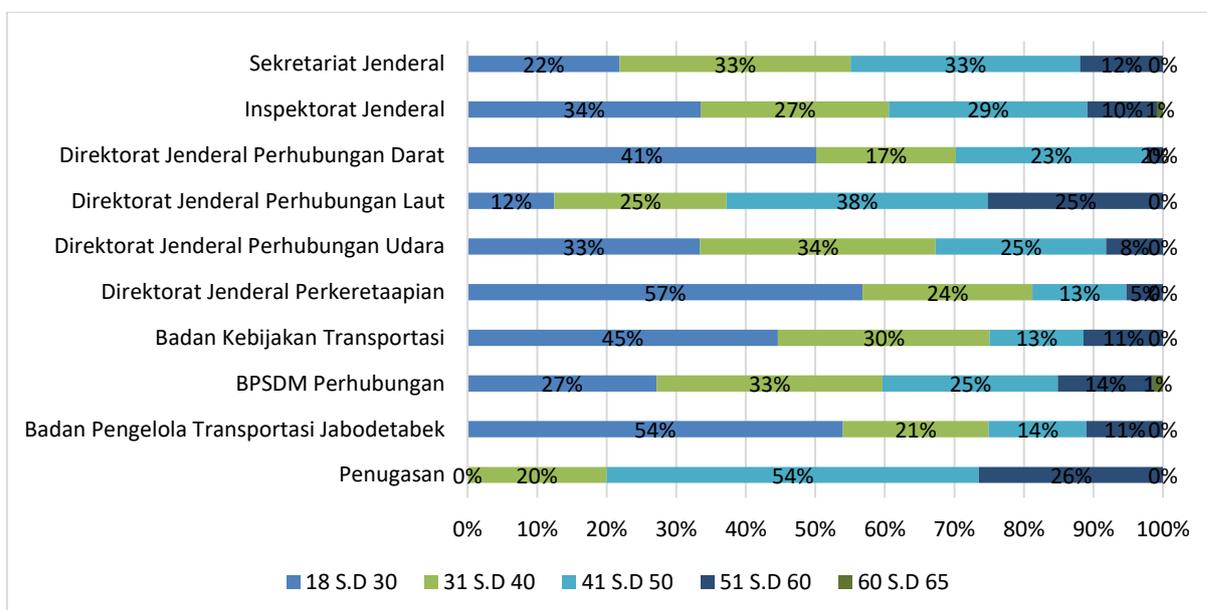
Dalam menjalankan tugasnya, pada Tahun 2023 Kementerian Perhubungan didukung oleh pegawai mayoritas usia produktif dari berbagai macam latar pendidikan, dengan komposisi dapat dilihat pada **Tabel I.2** dan **Gambar I.6** berikut:

**Tabel I.2**

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Usia

No	Unit Kerja/Fungsi	Usia (tahun)					Jumlah
		18 s.d 30	31 s.d 40	41 s.d 50	51 s.d 60	60 s.d 65	
1	Sekretariat Jenderal	211	320	318	115	0	964
2	Inspektorat Jenderal	114	92	97	34	3	340
3	Ditjen Perhubungan Darat	2.276	912	1.246	1.08	0	5.514
4	Ditjen Perhubungan Laut	1.731	3.426	5.211	3.492	0	13.86
5	Ditjen Perhubungan Udara	2.815	2.852	2.064	688	0	8.419
6	Ditjen Perkeretaapian	902	388	214	84	0	1.588
7	Badan Kebijakan Transportasi	129	88	39	33	0	289
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	980	1.172	909	491	54	3.606
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	157	61	41	32	0	291
10	Penugasan	0	226	605	299	0	1.13
<b>JUMAH TOTAL</b>		<b>9.315</b>	<b>9.537</b>	<b>10.744</b>	<b>6.348</b>	<b>57</b>	<b>36.001</b>

Sumber: Biro SDMO, 2023



**Gambar I.4**

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Usia

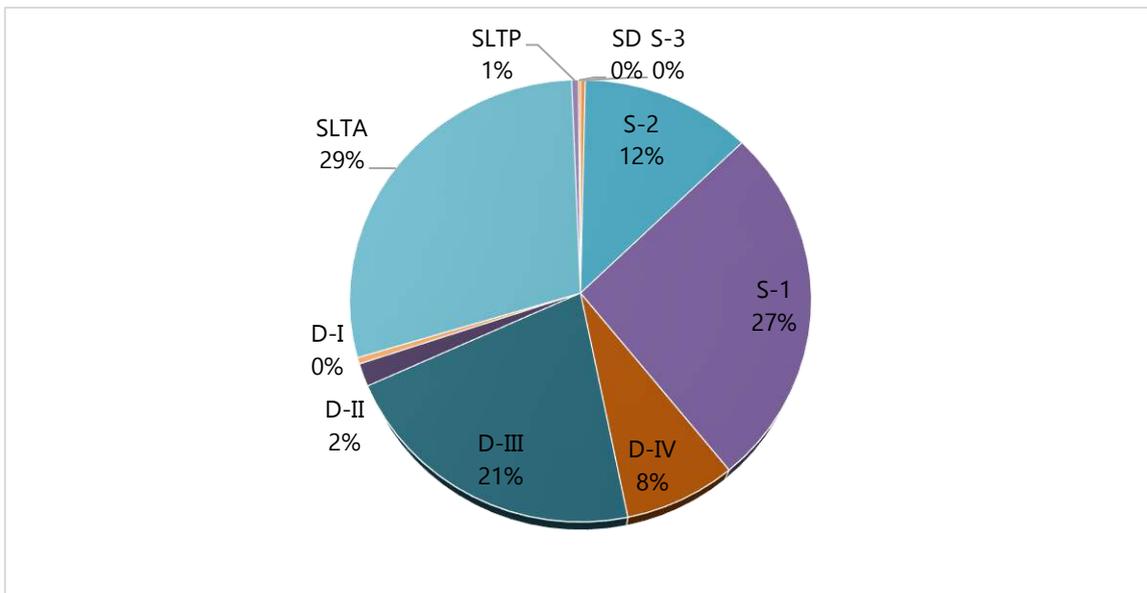
Sumber: Biro SDMO, 2023



**Tabel I.3**

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Unit Kerja/Fungsi	Tingkat Pendidikan										Jumlah
		S-3	S-2	S-1	D-IV	D-III	D-II	D-I	SLTA	SLTP	SD	
1	Sekretariat Jenderal	3	278	393	17	145	6	13	104	4	1	964
2	Inspektorat Jenderal	5	99	126	48	51	0	0	11	0	0	340
3	Ditjen Perhubungan Darat	2	385	1.258	467	1.876	163	27	1.255	55	26	5.514
4	Ditjen Perhubungan Laut	20	1.361	4.076	1.099	1.438	12	51	5.694	100	9	13.860
5	Ditjen Perhubungan Udara	7	675	1.970	368	2.439	152	33	2.760	7	8	8.419
6	Ditjen Perkeretaapian	1	204	620	102	609	0	9	39	3	1	1.588
7	Badan Kebijakan Transportasi	6	89	93	60	22	0	5	14	0	0	289
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	77	1.298	790	486	622	53	11	259	4	6	3.606
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	3	49	86	20	104	7	2	20	0	0	291
10	Penugasan	0	9	138	66	385	207	17	303	3	2	1.130
<b>JUMAH TOTAL</b>		<b>124</b>	<b>4.447</b>	<b>9.550</b>	<b>2.733</b>	<b>7.691</b>	<b>600</b>	<b>168</b>	<b>10.459</b>	<b>176</b>	<b>53</b>	<b>36.001</b>

*Sumber: Biro SDMO, 2023***Gambar I.5**

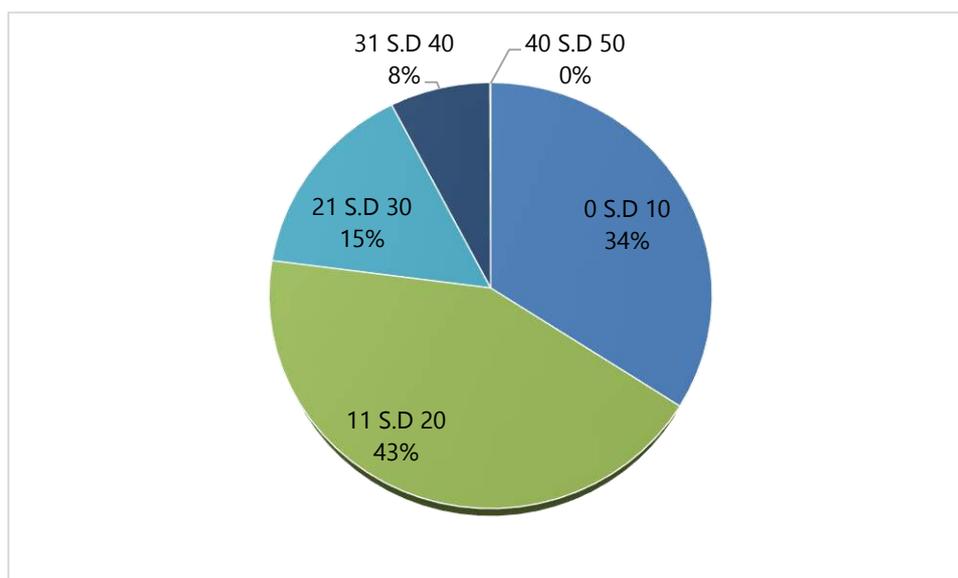
Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

*Sumber: Biro SDMO, 2023*

**Tabel I.4**

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Masa Kerja

No	Unit Kerja/Fungsi	Masa Kerja (Tahun)					Jumlah
		0 s.d 10	11 s.d 20	21 s.d 30	31 s.d 40	40 s.d 50	
1	Sekretariat Jenderal	314	512	88	50	0	964
2	Inspektorat Jenderal	151	141	29	19	0	340
3	Ditjen Perhubungan Darat	2.778	1.983	445	308	0	5.514
4	Ditjen Perhubungan Laut	2.483	6.739	2.960	1.678	0	13.860
5	Ditjen Perhubungan Udara	3.553	3.648	966	252	0	8.419
6	Ditjen Perkeretaapian	1.135	385	53	15	0	1.588
7	Badan Kebijakan Transportasi	179	75	26	9	0	289
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	1.521	1.327	448	290	20	3.606
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	188	76	20	7	0	291
10	Penugasan	3	554	478	95	0	1.130
<b>JUMAH TOTAL</b>		12.305	15.440	5.513	2.723	20	36.001

*Sumber: Biro SDMO, 2023***Gambar I.6**

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Masa Kerja

*Sumber: Biro SDMO, 2023*

Dengan melihat Visi Misi dan arah kebijakan Presiden Republik Indonesia, isu kelembagaan menjadi perhatian bagi Kementerian Perhubungan. Penataan kelembagaan merupakan salah satu kunci dalam reformasi birokrasi dimana proses transisi dapat dilaksanakan melalui reorganisasi yang berbasis kompetensi dan berorientasi pada kinerja. Strategi penataan kelembagaan meliputi pembenahan organisasi yang tepat fungsi dan tepat ukuran (*right sizing*) dengan restrukturisasi organisasi dan sinkronisasi tugas dan fungsi serta merampingkan birokrasi agar efektif dan efisien. Disamping hal tersebut, juga ditempuh strategi *delivery system* (mencakup tata laksana dan pola organisasi) yang tepat berupa sistem, proses, dan prosedur kerja yang jelas, efektif, efisien, terukur, dan sesuai dengan prinsip-prinsip akuntabilitas dan *good governance*.

Presiden Joko Widodo menekankan bahwa angkutan massal perkotaan menjadi satu keharusan yang diintensifkan, baik itu menyelesaikan pekerjaan-pekerjaan yang sudah ada maupun merencanakan dan membangun angkutan massal itu sendiri. Untuk mendukung arahan Presiden tersebut, tindak lanjut yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan adalah dilakukan penataan organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Perlu dilakukan revisi pada Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 17 Tahun 2022. Fokus penataan organisasi adalah mengakomodir perlunya unit organisasi sebagai *leading* pada penanganan aglomerasi dan transportasi perkotaan dengan alternatif penataan pada organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu melakukan perubahan nomenklatur pada Direktorat Angkutan menjadi Direktorat Perkotaan dan Multimoda.

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

Sesuai rekomendasi KPK, bahwa terdapat tumpang tindih kewenangan pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dengan Kantor Kesyahbandaran Utama, sehingga tindak lanjut yang dilakukan Kementerian Perhubungan adalah penggabungan Kantor Kesyahbandaran Utama dan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama pada 4 (empat) Pelabuhan Utama dan untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas di Kawasan Pelabuhan. Pembenahan tata kelola pelabuhan adalah upaya dalam memberikan dampak terhadap efektifitas waktu dan efisiensi biaya di Kawasan Pelabuhan. Pertimbangan efisiensi waktu penataan organisasi dan dampak terhadap unit



pelaksana teknis lainnya difokuskan pada penggabungan organisasi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dengan Kantor Kesyahbandaran Utama menjadi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama berlokasi di Belawan, Tanjung

Priok, Tanjung Perak dan Makassar. Penataan terhadap Kantor Kesyahbandaran Utama dan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama tersebut juga berdampak terhadap penataan Kantor Kesyahbandaran (KSOP) dan Otoritas Pelabuhan dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP).

## I.4 ISU STRATEGIS, POTENSI DAN PERMASALAHAN

### I.4.1 Isu Strategis

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

#### Konektivitas Poros Maritim

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

#### Konektivitas Multimoda

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

#### Keselamatan Transportasi

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

#### Transportasi Perkotaan

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



4 (empat) fokus pembangunan sektor perhubungan atau transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024:



Tahun 2023 merupakan momentum tahun pemulihan ekonomi setelah dunia dilanda Pandemi COVID-19 sejak Tahun 2020, yang mempengaruhi semua sektor, termasuk transportasi. Isu strategis yang terkait kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 antara lain:

**1. Pasca Pandemi COVID-19 yang berdampak pada pelaksanaan kegiatan pembangunan infrastruktur transportasi**

Pembangunan infrastruktur merupakan penggerak utama perekonomian nasional, terutama dalam masa pemulihan pasca Pandemi COVID-19. Berbagai upaya percepatan sektor transportasi telah dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, termasuk pembangunan sejumlah bandara, pelabuhan, terminal, stasiun serta sarana transportasi seperti MRT, LRT, dan kereta bandara.

Upaya-upaya tersebut tentu tidak bisa dilakukan tanpa kerja sama yang baik antara pemerintah pusat dan daerah, perguruan tinggi, pelaku usaha swasta, media, dan

masyarakat. Menteri Perhubungan juga menegaskan pada jajaran di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk terus mengawal visi dan misi Presiden dalam melakukan suatu pembangunan infrastruktur transportasi yang dapat dirasakan manfaatnya langsung oleh masyarakat.

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

Rapermen tersebut disusun untuk memperkuat bisnis proses perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan, mulai dari penyusunan rencana, pemrograman pembangunan infrastruktur transportasi (tahapan, proses, serta muatan) hingga evaluasi, serta sebagai panduan untuk mengatur pembagian peran dalam pelaksanaan perencanaan pemrograman dan evaluasi di lingkungan Kementerian Perhubungan, yang meliputi rencana pembangunan infrastruktur jangka



panjang, menengah dan pendek/tahunan. Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan (Rapermenhub) ini diperlukan menjadi acuan bersama bagi Unit Organisasi teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan program/kegiatannya.

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

Kebutuhan Unit Organisasi teknis di Kementerian Perhubungan dengan Kementerian/Lembaga dan pemerintah daerah perlu dijumpai dalam rangka memadukan rencana dan sinkronisasi program. Rumusan program tersebut pada akhirnya akan menjadi *input* bagi penyusunan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan untuk periode satu tahun dan juga masukan bagi rancangan Rencana Kerja Pemerintah (RKP).

**4. Dukungan Pelaksanaan Event Internasional Tahun 2023 (KTT Asean ke-42 di Labuan Bajo)**

Indonesia dipercaya sebagai tuan rumah KTT ke-42 ASEAN di Labuan Bajo, NTT. Hal ini menjadi peluang yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kebangkitan perekonomian dan pariwisata nasional, termasuk melalui sektor transportasi sebagai tulang punggung perekonomian. Sejumlah

isu telah dirundingkan di KTT ASEAN ke-42 mencakup *chair statement*, visi pasca-2025, keanggotaan Timor Leste, krisis Myanmar, pencegahan perdagangan orang, pekerja migran, pekerja perikanan, sektor kesehatan, kendaraan listrik, penguatan kapasitas ASEAN, dan pembayaran lintas batas.

*Event* internasional ini dapat terselenggara dengan baik, karena dukungan Kementerian Perhubungan dalam penyediaan aksesnya, termasuk mempersiapkan Bandara Komodo dengan penerbangan VIP dan VVIP.

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

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



## 1.4.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan SDM yang *professional*, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Sementara itu, proses transformasi ekonomi harus dimulai pada Tahun 2020–2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Dalam arahan RPJMN 2020–2024 telah tercatat tantangan yang akan dihadapi meliputi: Produktivitas Tenaga Kerja Rendah, Produktivitas Kapital Rendah (ICOR tinggi 6,7) dan *Total Factor Productivity* (TFP) Rendah.

Disisi lain, target pertumbuhan ekonomi 2020–2024 berada pada kisaran 5,2% - 5,5% (rendah) hingga pada kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari *Middle Income Trap* (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0% memerlukan dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi. Dari sisi permintaan (jangka pendek), investasi di

kawasan industri dan KEK memerlukan konektivitas akses dari lokasi asal produksi hingga ke lokasi simpul terdekat untuk proses selanjutnya. Oleh karena itu, kebijakan fiskal yang pro-investasi penyelenggaraan infrastruktur transportasi sangat diperlukan sebagai stimulus perekonomian Indonesia (*counter-cyclical policy*). Sementara itu, sejalan dengan sisi produksi (jangka menengah), maka konektivitas layanan dalam distribusi logistik akan mendorong peningkatan produktivitas (TFP, modal, tenaga kerja) melalui penciptaan lapangan kerja baru berbasis ekonomi domestik yang lebih tangguh.

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

### 1. Aksesibilitas

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



## 2. Kinerja Pelayanan

- a) Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*;
- b) Belum adanya penyuluhan/ perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemandu yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan minimal dirasakan masih jauh dari kelayakan pelayanan baik dari kapal maupun fasilitasnya;
- c) Belum optimalnya peran angkutan laut dikarenakan adanya ketimpangan muatan;
- d) Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda angkutan jalan;
- e) Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda terintegrasi;
- f) Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara khususnya dalam mendukung pemberian alokasi waktu terbang (*slot time*) akan mengakibatkan terhambatnya penambahan kapasitas angkutan udara;
- g) Dalam upaya penambahan kapasitas bandar udara seringkali terbentur permasalahan kepemilikan lahan yang kerap kali menghambat proses pembangunan bandar udara;
- h) Sebagian bandar udara mengalami *overcapacity* sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin

dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran;

- i) Faktor utama kenaikan tarif tiket pesawat dipengaruhi oleh 3 (tiga) komponen utama antara lain harga avtur, nilai tukar rupiah dan komponen biaya lainnya (pajak, *sparepart*, sewa pesawat, dll).

## 3. Keselamatan dan Keamanan

- a) Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana, prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
- b) Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat terhadap keselamatan dan keamanan transportasi;
- c) Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi;
- d) Kurangnya tenaga berlisensi di bandar udara terutama keamanan penerbangan dan PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran);
- e) Belum optimalnya penanganan perlintasan sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.



#### 4. Restrukturisasi dan Reformasi

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

#### 5. Teknologi

- a) Terbatasnya Kualitas Kuantitas, Standar Kompetensi SDM Transportasi dan Tenaga Pendidik Transportasi;
- b) Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga *auditor internal* serta penggunaan aspek

teknologi informasi secara optimal;

- c) Belum terpenuhinya target jumlah dan kompetensi peneliti, dimana analisis kebijakan merupakan modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil penelitian dan pengembangan transportasi;
- d) Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan;
- e) Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

#### 6. Pemindahan Ibu Kota Negara

Pemindahan Ibu Kota Negara ke luar Pulau Jawa perlu dilakukan karena kompleksitas permasalahan yang terjadi di Pulau Jawa. Beberapa permasalahannya adalah sekitar 57% penduduk Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu adanya pendistribusian penduduk ke daerah yang masih memiliki jumlah penduduk yang rendah, kontribusi ekonomi per pulau terhadap PDB Nasional yang belum merata dimana saat ini 58,49% dari PDB Nasional dikontribusikan oleh Pulau Jawa, mulai terjadinya krisis ketersediaan air di Pulau Jawa terutama DKI Jakarta dan Jawa Timur, konversi lahan terbesar terjadi di Pulau Jawa, pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi,



dimana konsentrasi terbesar terdapat di Jakarta dan Jabodetabekpunjur serta meningkatnya beban Jakarta sehingga terjadi penurunan daya dukung lingkungan dan besarnya kerugian ekonomi yang dihadapi. Kementerian Perhubungan memiliki peran penting dalam upaya pembangunan IKN, diantaranya:

- a. Mengembangkan transportasi multimoda dan konektivitas antarwilayah melalui;
  - 1) Meningkatkan konektivitas regional via darat, air, dan udara;
  - 2) Mengupayakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi;
  - 3) Mengupayakan infrastruktur transportasi yang tahan bencana;
  - 4) Merancang pelayanan transportasi terpadu dan berkualitas (*service level*).
- b. Menyediakan aksesibilitas untuk mendukung aktivitas di IKN dan mengikuti *master plan* pembangunan IKN dengan pengintegrasian sistem transportasi perkotaan ke perumahan dan permukiman yang memadai, aman dan terjangkau (BRT, LRT, MRT, AGT);
- c. Mengembangkan transportasi berbasis digital dengan pengintegrasian sistem transportasi dan sistem teknologi informasi dan komunikasi;

- d. Mengembangkan transportasi hijau dan ramah lingkungan melalui penggunaan transportasi umum berbasis ramah lingkungan dan mendukung penggunaan *charging station*.

Sesuai dengan arahan Presiden Republik Indonesia, Ibu Kota Negara (IKN) baru dirancang memiliki konsep *Smart City* dan *Sustainable City*. Kementerian Perhubungan memberikan arahan target capaian layanan untuk pembangunan sistem transportasi IKN diantaranya sebagai berikut:

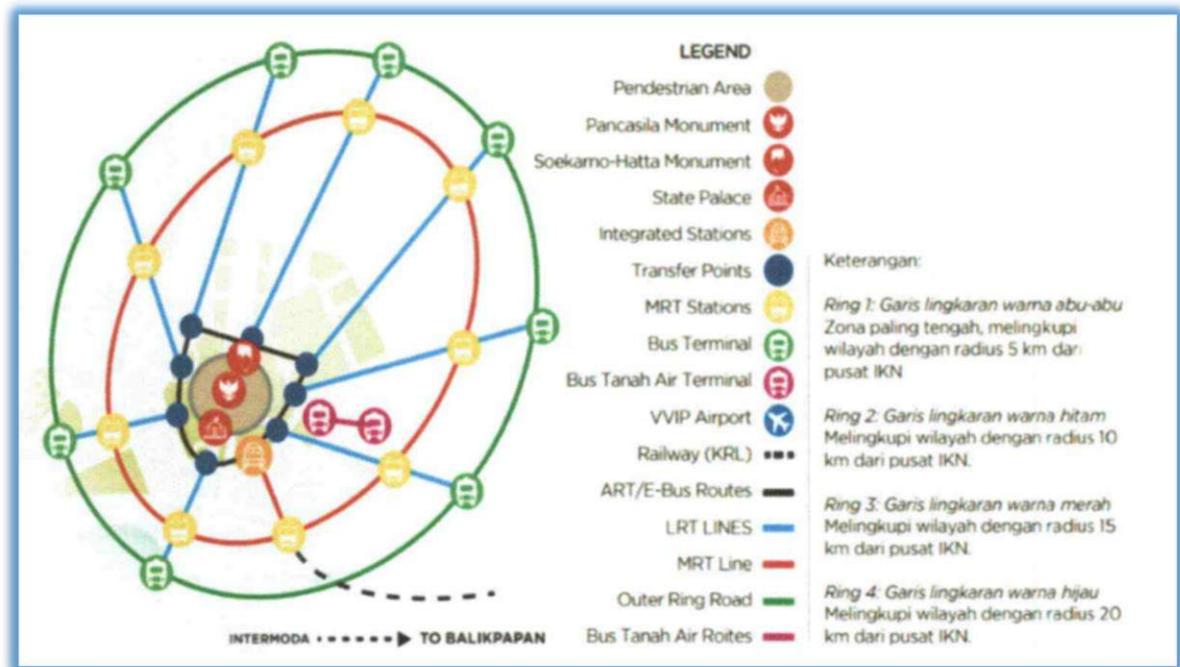
- a. Terintegrasi antar moda transportasi dan antar moda dengan tata guna lahan;
- b. Waktu perjalanan kurang dari 30 menit dari bandar udara dengan KA-Ekspres *line*;
- c. Angkutan perairan dengan kecepatan paling tinggi 30 knot;
- d. Sumber tenaga penggerak listrik;
- e. Sistem pengendalian transportasi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

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

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



Gambaran umum rencana jaringan transportasi umum di IKN adalah sebagai berikut:



**Gambar I.7**

Gambaran Umum Rencana Jaringan Transportasi Umum di IKN

Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

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

pemerintahan untuk menerima jet privat tamu negara. Pengembangan bandar udara non APBN juga menjadi penting dalam pengembangan *Multi Airport System*.

Berdasarkan pemetaan terhadap 6 (enam) permasalahan di atas, akan menjadi pertimbangan dalam rencana pelaksanaan agenda pembangunan sektor transportasi pada Tahun 2020–2024. Terdapat 4 (empat) agenda baru Kementerian Perhubungan untuk mempercepat pencapaian prioritas nasional, yaitu:





Dukungan terhadap aksesibilitas pariwisata



Penguatan rantai logistik



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



Pembangunan sistem transportasi di IKN baru

*Ground Breaking Bandara Ibu Kota Nusantara (IKN)  
(1 September 2023)*



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

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

Perhatian pada DTPK bertujuan untuk pemerataan pertumbuhan ekonomi wilayah dan percepatan pembangunan. Melalui upaya pengembangan

aksesibilitas dan konektivitas pada DTPK, maka pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut diharapkan dapat meningkat untuk mencapai melalui Koefisien Gini 0,38. Penguatan sarana dan prasarana transportasi pada daerah tertinggal, perbatasan dan kepulauan di harapkan juga akan mengurangi ketimpangan wilayah antara Kawasan Barat dengan Kawasan Timur Indonesia. Rencana pemindahan IKN baru memerlukan perencanaan yang baik dan terstruktur dalam kerangka waktu yang sesuai menuju pengembangan sistem perkotaan modern didukung penguatan ekonomi wilayah di sekitarnya. Program pembangunan pada aspek transportasi diarahkan pada pengembangan infrastruktur perkotaan dan pengembangan transportasi berbasis teknologi dan ramah lingkungan menuju *smartcity*, *greencity* dan *sustainable city*.



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



## I.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 mengacu pada Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai berikut:



**Gambar I.8**

Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023  
Sumber: Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan SAKIP

# GROUND BREAKING BANDARA IBU KOTA NUSANTARA (IKN)



Pembangunan Bandara Ibu Kota Nusantara (IKN) resmi dimulai usai Presiden RI bersama Menhub dan sejumlah Menteri Kabinet Indonesia Maju melakukan groundbreaking di Bandara IKN pada Rabu, 1 September 2023. Bandara IKN yang terletak di Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur ini merupakan bandara khusus, yang digunakan untuk mendukung pelayanan kegiatan pemerintahan di IKN dan mendukung konektivitas di IKN.



# BAB II PERENCANAAN KINERJA

## II.1 URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS

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

Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 ditetapkan berdasarkan RKT yang mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Renstra Kementerian Perhubungan adalah dokumen perencanaan Kementerian Perhubungan untuk periode 5 (lima) tahunan atau dokumen perencanaan jangka menengah. Renstra Kementerian Perhubungan ini memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, kegiatan pembangunan, kerangka regulasi dan kerangka kelembagaan sesuai dengan tugas dan

fungsi Kementerian Perhubungan. Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 disusun dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2020–2024 yang merupakan dokumen perencanaan pembangunan nasional untuk periode 5 (lima) tahunan. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Renstra dijabarkan dalam perencanaan tahunan pada dokumen Rencana Kerja (Renja). Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 telah ditetapkan berbagai kebijakan, program dan kegiatan yang akan dilaksanakan sesuai dengan tugas dan fungsi organisasi berdasarkan tujuan dan sasarannya. Selanjutnya kebijakan, program dan kegiatan dalam Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 tersebut menjadi acuan dalam penjabaran program dan kegiatan mulai unit kerja Eselon I sampai unit kerja Eselon II sesuai dengan fungsinya. Renja setiap unit kerja Eselon I dan Eselon II tersebut akan menjadi acuan bagi penyusunan RKT masing-masing unit kerja Eselon I dan unit kerja Eselon II yang selanjutnya menjadi PK atau Kontrak Kinerja dengan Pimpinan Kementerian Perhubungan Tahun 2023.



Sasaran Strategis pembangunan transportasi oleh Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, Sasaran Strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020–2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan Tahun 2015–

2019 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan.

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

**Tabel II.1**

Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024

NO	SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA	SATUAN
<b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>				
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio
<b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>				
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio
<b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>				
SSp 4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKSp 4	Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	%
SSp 5	Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	IKSp 5	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%
SSp 6	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	IKSp 6	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi	%
SSp 7	Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian	IKSp 7	Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian"	%
<b>LEARN AND GROWTH PERSPECTIVE</b>				
SSp 8	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKSp 8	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai

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



## II.2 PERJANJIAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2023

Perencanaan dan penganggaran TA 2023 ditandai dengan upaya penyempurnaan penerapan Penganggaran Berbasis Kinerja (PBK) dalam sistem penganggaran melalui *Redesign* Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP). Tujuan implementasi RSPP yaitu perencanaan dan penganggaran lebih tepat sasaran dan fleksibel, peningkatan informasi pada dokumen anggaran, serta peningkatan hubungan antara pengalokasian anggaran dengan kinerja. Perjanjian Kinerja merupakan dokumen yang berisikan penugasan dari pimpinan instansi yang lebih tinggi kepada pimpinan instansi yang lebih rendah untuk melaksanakan program/kegiatan yang tertuang dalam RKT sebagai penjabaran dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Sasaran-sasaran strategis yang akan dicapai pada Tahun 2023 telah

ditetapkan dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yang dimaksudkan untuk mewujudkan manajemen Pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil.

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



**Gambar II.1**

Penandatanganan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan dan Unit Eselon I Tahun 2023 (Jakarta, 19 Januari 2023)

Pada awal tahun 2023, PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023 disusun berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang disesuaikan dengan kondisi tahun 2023, memuat 3 (tiga) Sasaran Strategis dengan 4 (empat) Indikator Utama, yaitu:

**Tabel II.2**

Sandingan Target Kinerja Tahun 2023 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TAHUN 2023		
				RENSTRA 2020-2024	PERJANJIAN KINERJA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
<b>SS 1</b>	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,725	0,763
<b>SS 2</b>	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,400	88,400
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	80,260	75,845
<b>SS 3</b>	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	26,390	20,946

*Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023*

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai IKU dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 didukung dengan anggaran sebesar Rp33.441.189.944.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Empat Puluh Satu Miliar Seratus Delapan Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Empat

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

**Tabel II.3**

Sandingan Anggaran Tahun 2023 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

NO	PROGRAM	PAGU TAHUN 2023 (RENSTRA KEMENHUB TAHUN 2020-2024)	ALOKASI ANGGARAN KEMENHUB TAHUN 2023
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	6.153.500.000.000,00	2.494.781.770.000,00



NO	PROGRAM	PAGU TAHUN 2023 (RENSTRA KEMENHUB TAHUN 2020-2024)	ALOKASI ANGGARAN KEMENHUB TAHUN 2023
2	Program Infrastruktur Konektivitas	50.049.500.000.000,00	21.820.664.893.000,00
3	Program Dukungan Manajemen	10.083.000.000.000,00	9.125.743.281.000,00
<b>Total</b>		<b>66.286.000.000.000,00</b>	<b>33.441.189.944.000,00</b>

Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023

Sepanjang Tahun 2023, pemulihan ekonomi Indonesia terus berlanjut. Presiden Joko Widodo mengatakan, Indonesia merupakan salah satu dari sedikit negara dengan pemulihan ekonomi yang cepat dan konsisten pasca pandemi COVID-19. Pertumbuhan ekonomi Indonesia selama tujuh kuartal terakhir, sejak akhir 2021, secara konsisten berada di atas 5 persen. Selaras dengan pernyataan Presiden, pada semester I tahun 2023 ekonomi nasional tumbuh 5,1 persen. Inflasi Indonesia juga semakin terkendali dan mencapai 3,1 persen sampai dengan Juli 2023 sehingga berdampak signifikan pada perubahan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023. Selain itu, adanya transformasi kelembagaan dari Badan Litbang Perhubungan yang memiliki Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, menjadi Badan Kebijakan Transformasi dengan anggaran yang terdistribusi menjadi

Program Infrastruktur Konektivitas dan Dukungan Manajemen.

Sedangkan secara keseluruhan, perubahan postur anggaran yang terdistribusi pada 9 (sembilan) Unit Eselon I meliputi adanya realokasi antar unit Eselon I, penambahan akibat luncuran PHLN/SBSN, saldo awal BLU/PNBP, PEN BA-BUN, HLN, dan LMAN, pengurangan pagu akibat adanya *pergeseran Automatic Adjustment* ke BA-BUN, pergeseran anggaran Badan Kebijakan Transportasi ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) dan juga pengurangan PNBP/BLU. Hal ini juga berdampak pada target kinerja dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023.

Selaras dengan adanya perubahan postur anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga perlu dilakukan penyesuaian dalam Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023 sebagaimana pada Tabel II.4 dan Tabel II.5 berikut:



**Tabel II.4**  
Target Kinerja pada Revisi Kementerian Perhubungan Tahun 2023

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TAHUN 2023		
				PERJANJIAN KINERJA	REVISI I	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,763	0,763
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,400	88,400
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	75,845	73,717
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	20,946	20,940

*Sumber: Dokumen PK dan Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023*

**Tabel II.5**  
Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023

NO	PROGRAM	ANGGARAN TAHUN 2023 (RP.)	
		PERJANJIAN KINERJA	REVISI I
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.494.781.770.000,00	2.579.637.722.000,00
2	Program Infrastruktur Konektivitas	21.820.664.893.000,00	24.741.603.150.000,00
3	Program Dukungan Manajemen	9.125.743.281.000,00	9.157.034.500.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>33.441.189.944.000,00</b>	<b>36.478.275.372.000,00</b>

*Sumber: Dokumen PK dan Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2023*





”

# SEKTOR TRANSPORTASI BERPERAN PENTING WUJUDKAN VISI INDONESIA EMAS 2045



“

Infrastruktur transportasi merupakan tolok ukur dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

Oleh karenanya, saat ini pemerintah terus melakukan penguatan aksesibilitas daerah tertinggal, terdepan, terluar, & perbatasan, melalui program tol laut, bandara perintis yang dilakukan agar pertumbuhan perekonomian merata di seluruh pelosok Nusantara

”



# BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

## III.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

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

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi agar para operator pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan lebih mudah menggunakan sistem aplikasi. Disamping itu diupayakan pula bagi setiap operator yang bertugas menjalankan atau melaksanakan sistem aplikasi dapat diberikan *reward* atas hasil kerjanya dan penilaian penyelenggaraan SAKIP unit kerja masing-masing, yakni berupa penganugerahan SAKIP *Award* oleh Menteri Perhubungan (**Lampiran 5**). Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian

kinerja secara periodik tiap bulannya, sehingga hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kementerian PAN dan RB), untuk dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Kementerian Perhubungan di masa mendatang.

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

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

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

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

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

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



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

1. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2023 terhadap target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2023;
2. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2021-2023 terhadap target kinerja Tahun 2021-2023;
3. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2023 terhadap target kinerja pada

tahun 2023 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;

4. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya Tahun 2023.

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

### III.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA

Analisis dan Evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka

mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS) dengan 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS), yang pada pelaksanaannya ada yang telah mencapai bahkan melebihi target. Namun pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program ada yang telah mencapai target dan belum mencapai target, termasuk belum mendapat hasil karena masih dalam tahap penilaian oleh pihak eksternal Kementerian Perhubungan. Secara umum perbandingan dapat dilihat pada Tabel Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 (**Lampiran 6**). Laporan Kinerja ini juga



memuat Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (**Lampiran 7**), Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2021-2023 Terhadap Target Kinerja Kemenhub Tahun 2021-2023 (**Lampiran 8**), dan Tabel

Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2023 Terhadap Target Tahun 2023 dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 (**Lampiran 9**).

### III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2023 pada Sasaran Strategis Pertama

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

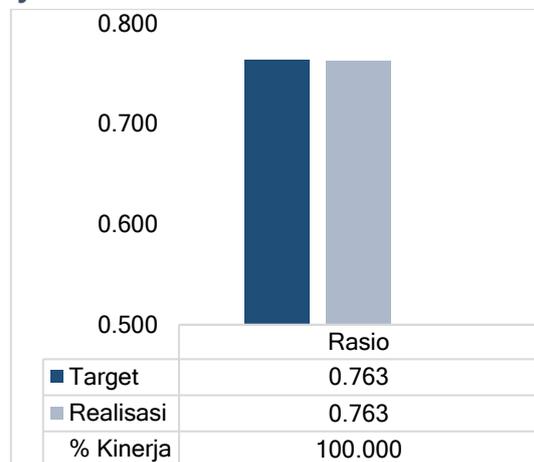
Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari rasio konektivitas transportasi perkotaan (5%), transportasi darat (23,75%), transportasi laut (23,75%), transportasi udara (23,75%), dan transportasi perkeretaapian (23,75%)

## IKSS 1

### RASIO KONEKTIVITAS NASIONAL

#### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Rasio Konektivitas nasional memiliki target 0,763 pada Tahun 2023, yang merupakan kontribusi dari transportasi perkotaan sebesar 5%, transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian masing-masing sebesar 23,75%. Pada akhir Tahun 2023, diperoleh rasio konektivitas nasional sebesar 0,763 sehingga capaian terhadap target sebesar 100,000%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.1.



**Gambar III.1**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2023



Pada Tahun 2023, secara umum seluruh sub sektor transportasi telah mencapai target secara optimal, kecuali transportasi udara yang belum sepenuhnya pulih akibat pandemi COVID-19. Pencapaian IKSS ini sebagaimana berikut:

**Tabel III.1**  
Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2023

No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%	
SS1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,763	0,763	100,000
		a. Transportasi Darat					
		1) Transportasi Perkotaan			0,421	0,458	108,789
		2) Transportasi Darat			0,946	0,946	100,000
		b. Transportasi Laut			0,940	0,940	100,000
		c. Transportasi Udara			0,790	0,780	98,734
		d. Transportasi Perkeretaapian			0,450	0,450	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSS.1 Rasio Konektivitas Nasional adalah senilai Rp10.210.606.941.768,00,00 (Sepuluh Triliun Dua Ratus Sepuluh Miliar Enam Ratus Enam Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Satu Ribu Tujuh Ratus Enam Puluh Delapan Rupiah) dengan realisasi senilai Rp9.867.568.319.165,00 atau realisasi 96,640%, sebagaimana Gambar III.2 berikut:



**Gambar III.2**  
Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2023

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Realisasi target kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2023 meningkat dibanding Tahun 2021 dan 2022. Hal ini menunjukkan konektivitas nasional yang semakin terhubung melalui infrastruktur transportasi. Pencapaian sebagaimana berikut:



**Tabel III.2**

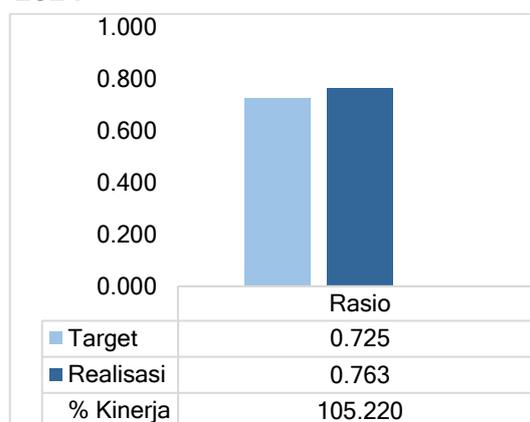
Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2021-2023

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio	Rasio	2021	0,678	0,735	108,430
	Konektivitas		2022	0,741	0,748	100,695
	Nasional		2023	0,763	0,763	100,000

*Sumber: Hasil Analisis, 2023*

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Nasional pada Tahun 2023 memiliki target rasio 0,725 dan realisasi 0,763 atau mencapai 105,220%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut.

**Gambar III.3**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## A. Transportasi Darat

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

### 1) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

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



### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

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

#### 1. Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan

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

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

**Tabel III.3**  
Panjang Trayek Angkot

No.	Kota / Kab	Panjang Lintasan Trayek Angkot (km)
1	Kota Bogor	368
2	Kabupaten Bogor	835
3	Kota Bekasi	979
4	Kabupaten Bekasi	
5	Kota Depok	466
6	Kabupaten Tangerang	883
7	Kota Tangerang	
8	Kota Tangerang Selatan	
9	Provinsi DKI Jakarta	1.846
<b>Total</b>		<b>5.377</b>

Sumber: BPTJ, 2023

**Tabel III.4**  
Panjang Trayek Bus

No.	Operator	Panjang Lintasan Trayek Bus (km)
1	Agra Mas	380,800
2	Aja P	276,000
3	Big Bird	163,000
4	Damri	423,100
5	Daya Sentosa Utama	39,000



No.	Operator	Panjang Lintasan Trayek Bus (km)
6	Hiba Utama	33,400
7	Kosub Bersama	108,300
8	Kramat Djati	82,500
9	Lorena	39,000
10	Mayasari Bakti	714,400
11	PPD (Damri)	1.411,000
12	Primajasa	112,600
13	Sinar Jaya	65,600
14	Trans Galaxy	4,000
15	Trans Kota	8,000
16	Trans Patriot	12,000
17	Transjakarta	3.509,600
<b>Total</b>		<b>7.382,300</b>

Sumber: BPTJ, 2023

**Tabel III.5**  
Total Panjang Trayek

No.	Moda Angkutan Umum	Panjang Lintasan Trayek (Km)
1	Angkot	5.377,000
2	Bus	7.382,300
<b>Total</b>		<b>12.759,300</b>

Sumber: BPTJ, 2023

Data panjang trayek angkutan umum perkotaan adalah sepanjang 12.759,300 km dengan detail disajikan pada (**Lampiran 10**). Sementara itu data panjang jalan di wilayah Jabodetabek dihimpun dari data yang dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik tiap wilayah pada interval waktu tahun 2019-2021. Berikut data panjang jalan di wilayah Jabodetabek.

**Tabel III.6**  
Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2023

Kab/Kota	Panjang Jalan (km)		
	Nasional	Provinsi	Kab/Kota
Jakarta Timur	22,0	1.496,0	-
Jakarta Barat	12,0	1.170,0	-
Jakarta Selatan	14,0	1.986,0	-
Jakarta Utara	46,1	88,5	979,8
Jakarta Pusat	10,5	90,9	564,8
Kota Bogor	29,0	10,5	758,9
Kab. Bogor	118,0	107,3	1.748,9
Kota Depok	-	-	547,64



# SKY BRIDGE BOJONGGEDE



MAJU

INENSIA MAJU



Stasiun Leber

SKYBRIDGE BOJONGGEDE  
DI UJI COBA

SKYBRIDGE  
BOJONGGEDE

Kab/Kota	Panjang Jalan (km)		
	Nasional	Provinsi	Kab/Kota
Kota Tangerang	18,4	31,8	306,5
Kota Tangerang	9,8	51,6	384,7
Kab. Tangerang	27,7	108,3	992,6
Kota Bekasi	13,6	22,0	4.573,5
Kab. Bekasi	29,0	31,5	953,3
<b>Total</b>	<b>17.355,140</b>		

Sumber: BPS, 2023

Dari data di atas, diketahui bahwa jaringan jalan di wilayah Jabodetabek Tahun 2023 adalah 17.355,140 km, maka diperoleh:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan} = \frac{12.759,300 \text{ km}}{17.355,140 \text{ km}} = 0.735$$

## 2. Rasio Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel

Kereta api perkotaan merupakan salah satu pilihan moda agar pergerakan masyarakat tidak seluruhnya berfokus pada jalan raya. Kereta perkotaan seperti KRL dapat mencapai jarak yang lebih jauh dengan tarif yang relatif murah sehingga konektivitas angkutan berbasis rel menjadi unsur yang vital dalam sistem transportasi perkotaan. Konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis rel diukur menggunakan rumus:

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

Panjang jalan rel di wilayah Jabodetabek adalah 316,938 km, yang terdiri dari jalur KRL sepanjang 245,208 km, MRT sepanjang 21,50 km dan LRT sepanjang 50,23 km. Rincian panjang jalan rel dapat dilihat pada (**Lampiran 11**). Dengan luas wilayah Jabodetabek 6.437,890 km<sup>2</sup>, maka diperoleh:

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

## 3. Rasio Integrasi Simpul Utama

Integrasi dilaksanakan dalam rangka kelulusan transportasi sehingga memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Adanya integrasi membuat perpindahan moda pada saat perjalanan ke



tempat tujuan menjadi lebih mudah dan nyaman. Untuk itu diperlukan adanya integrasi antar simpul transportasi perkotaan. Rasio integrasi simpul transportasi utama diukur dengan rumus:

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

Jumlah simpul transportasi utama yang terintegrasi adalah sejumlah 84 simpul, sementara total simpul utama di Jabodetabek adalah 151 simpul. Saat ini baru terdapat 84 simpul yang terintegrasi karena terdapat perbedaan kewenangan pada masing-masing simpul yang meliputi pemerintah daerah dan pihak swasta. Sementara tidak semua pemilik kewenangan dapat didorong untuk melaksanakan pembangunan fasilitas integrasi pada simpul dimaksud.

**Tabel III.7**

Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek

Lokasi Simpul Transportasi	Jumlah Total Simpul	Jumlah Simpul Terintegrasi
DKI Jakarta	88	61
Bekasi Raya	16	8
Kota Depok	6	3
Bogor Raya	21	3
Tangerang Raya	20	9
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>84</b>

Sumber: BPTJ, 2023

Maka konektivitasnya dapat dihitung menjadi:

$$\text{Rasio Integrasi Simpul Transportasi Utama} = \frac{84 \text{ Simpul}}{151 \text{ Simpul}} = 0.556$$

Rincian Fasilitas Integrasi Pada Simpul Transportasi di Kawasan Jabodetabek Tahun 2023 dapat dilihat pada (**Lampiran 12**).

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = (0,3 \times 0,735) + (0,3 \times 0,042) + (0,4 \times 0,556) = 0,458$$

Pada tahun 2023 target yang ditetapkan sebesar 0,421 sedangkan realisasi sebesar 0,458 maka capaian kinerjanya adalah 100,000%, yakni:



$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,458}{0,421} \times 100\% = 108.789\%$$

Selama tahun 2023, BPTJ secara aktif menjalankan serangkaian kegiatan strategis yang bertujuan untuk mendukung pencapaian dan peningkatan Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek. Dengan komitmen yang kuat terhadap pengembangan infrastruktur dan pelayanan transportasi, BPTJ telah mengimplementasikan berbagai proyek yang mencakup pemeliharaan dan perluasan jaringan transportasi, peningkatan aksesibilitas transportasi publik untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan transportasi di Jabodetabek. Implementasi kegiatan ini diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap konektivitas transportasi perkotaan, menciptakan pengalaman mobilitas yang lebih baik bagi masyarakat, dan membawa Jabodetabek menuju tingkat keterhubungan yang lebih optimal. Beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan untuk menunjang Indeks Konektivitas Transportasi Perkotaan di wilayah Jabodetabek yaitu:

- 1) Fasilitas integrasi simpul transportasi;
- 2) Rekomendasi sarana dan prasarana transportasi Jabodetabek;
- 3) Monitoring prasarana transportasi Jabodetabek;

- 4) Rekomendasi pembangunan *Transit-Oriented Development* (TOD).

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

1. Melakukan rapat koordinasi pengembangan trayek angkutan umum perkotaan Jabodetabek;
2. Melakukan koordinasi dan rapat dengan *stakeholder* terkait dalam rangka pengembangan prasarana perkeretaapian di wilayah Jabodetabek;
3. Pembangunan Fasilitas Integrasi dan Penataan Sirkulasi Perpindahan Antarmoda pada Simpul Stasiun Cibinong;
4. Melakukan *monitoring* dan evaluasi secara berkala serta koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait dengan integrasi pada simpul transportasi di Jabodetabek.

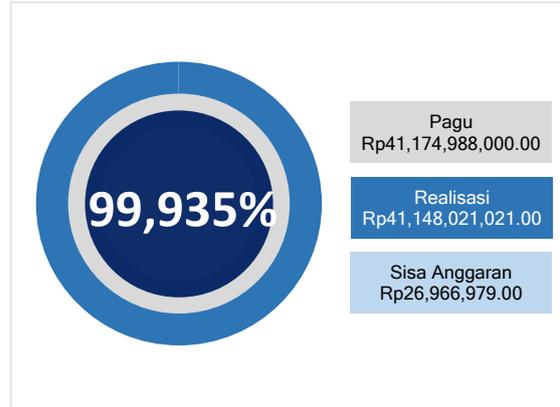


**Gambar III.4**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2023



Anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Tahun 2023 adalah senilai Rp41.174.988.000,00 (Empat Puluh Satu Miliar Seratus Tujuh Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Delapan Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada, yang telah terealisasi senilai Rp41.148.021.021,00 (Empat Puluh Satu Miliar Seratus Empat Puluh Delapan Juta Dua Puluh Satu Ribu Dua Puluh Satu Rupiah) atau penyerapan sebesar 99,935%.



**Gambar III.5**

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Berdasarkan target kinerja dan realisasi Tahun 2023 mengalami peningkatan dibanding Tahun 2021 dan Tahun 2022, dimana target Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 sebesar 0,421 dengan realisasi capaian sebesar 0,458 atau tercapai sekitar 108,789%.

**Tabel III.8**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	2021	0,323	0,370	114,474
			2022	0,383	0,383	100,000
			2023	0,421	0,458	108,789

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Perubahan Indikator pada tahun 2023 tidak dapat diselaraskan atau dibandingkan dengan rasio transportasi perkotaan yang telah ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 karena terdapat perbedaan cara perhitungannya.

**2) Rasio Konektivitas Transportasi Darat**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

Capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat dihitung berdasarkan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada kawasan prioritas nasional terhadap jumlah total kawasan prioritas nasional yang telah ditetapkan.

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



Rasio Konektivitas  
Transportasi Darat

$$= \frac{\text{Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang terlayani Angkutan  
Umum di Jalan dan Angkutan Penyeberangan}}{\text{Jumlah KSN, DTPK, dan PKN yang ditetapkan}}$$

Layanan Transportasi Darat berupa: Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP), Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN), Angkutan jalan perintis, Angkutan antarmoda, Angkutan penyeberangan komersil, dan Angkutan penyeberangan perintis.

Sedangkan fasilitas transportasi darat merupakan simpul dan sarana transportasi darat yang sudah selesai dibangun serta eksisting berupa: Terminal Penumpang Tipe-A, Terminal angkutan barang, fasilitas pendukung dan integrasi moda, Pelabuhan penyeberangan, dan Kapal penyeberangan perintis. Angkutan Umum berupa: AKAP, Keperintisan Jalan, dan Lintas Penyeberangan (Komersil dan Perintis).

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

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

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

## 1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

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

### a) Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.6298/AJ.205/DRJD/2014

tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia ditetapkan sebanyak 2.473 trayek untuk dilayani



AKAP (**Lampiran 14**). Akan tetapi berdasarkan dari Aplikasi SPIONAM, jumlah trayek yang telah terlayani pada tahun 2023 sejumlah 2.246 Trayek. Sisa 227 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

Dari 2.246 trayek yang terlayani terdapat 1.372 (seribu tiga ratus tujuh puluh dua) trayek yang melayani di 41 (empat puluh satu) Kawasan Strategis Nasional. Sisa 874 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

**b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)**

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.6298/AJ.205/DRJD/2014 tanggal 7 Oktober 2014 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia, terdapat 4 (empat) trayek ALBN yang ditetapkan dan semua trayek yang ditetapkan telah dilayani. Kemudian pada September 2022, ditetapkan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan pada trayek Angkutan Lintas Batas Negara Indonesia - Timor Leste dengan Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 (**Lampiran 15**), namun izin berusahanya baru terealisasi pada bulan Februari 2023. Maka Angkutan Lintas Batas Negara yang sudah terlayani saat ini ada 5 trayek ALBN dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel III.9**  
Lintasan Trayek ALBN Tahun 2023

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171100001	Pontianak (Indonesia) – Ngambang (Indonesia) – Entikong (Indonesia) – Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
2.	6171100002	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) - Kuching (Malaysia)
3.	6171990001	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) - Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
4.	6171990002	Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia)- Seriam (Malaysia) – Sriaman (Malaysia) - Sarike (Malaysia) – Sibul (Malaysia) – Bintulu (Malaysia) - Miri (Malaysia) – Kuala (Brunei Darussalam) - Belati (Brunei Darussalam) - Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)



No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
5	5371167001	Kupang (Indonesia) - Soe (Indonesia) - Kefamenanu (Indonesia) - Atambua (Indonesia) - Motaain (Indonesia)/Batugade (Timor Leste) - Maubara (Timor Leste) - Liquica (Timor Leste) - Tibar (Timor Leste) - Dili (Timor Leste)

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

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

**Tabel III.10**

Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

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

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

### c) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8613 Tahun 2022 tanggal 20 Oktober 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023 ditetapkan sebanyak 327 trayek perintis sebagaimana dalam **Lampiran 16**. Selanjutnya, mengalami perubahan keputusan dengan Nomor KP-DRJD 3695 Tahun 2023 ditetapkan sebanyak 330 trayek perintis dimana ada penambahan 3 trayek di Provinsi Aceh yaitu Pantan Labu - Gampong Bantayan, Gunung Meriah - Singkohor, dan Meulaboh - Mugarayek yang seharusnya trayek tersebut

diakomodir pada tahun 2022 namun dikarenakan anggaran yang tidak mencukupi maka diusulkan kembali pada triwulan II tahun 2023. Dari 330 trayek tersebut terdapat 108 (Seratus delapan) trayek yang melayani 32 (tiga puluh dua) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 222 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

### d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 17**) dan telah



diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran 18**). Dan kemudian diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023 berjumlah 35 trayek (**Lampiran 19**). Perubahan jumlah trayek dengan menyesuaikan usulan dari BPTD wilayah KSPN yang akan operasional pada tahun 2023. Dari jumlah penetapan 35 (Tiga puluh lima) trayek tersebut, terdapat 34 (tiga puluh empat) trayek yang berhasil terealisasi

di tahun 2023 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut:

- 25 trayek melayani pada 7 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);
- Sedangkan, 9 trayek melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat;

Jumlah trayek yang belum dilayani pada tahun 2023 sebanyak 1 trayek dari 35 trayek yang ditetapkan, hal ini dikarenakan 1 (satu) trayek dari KSPN Labuan Bajo tidak melakukan pelayanan pada tahun 2023.

**Tabel III.11**  
**Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2023**

<b>Jumlah Trayek Angkutan Antarmoda berdasarkan KP-DRJD 9842 Tahun 2022</b>	<b>Rincian Status Layanan Trayek</b>	<b>Keterangan</b>
35	34 terlayani	25 (yang dihitung 7/10 kawasan)
		9 (tidak masuk perhitungan)
	1 belum terlayani	Akan mulai operasional tahun 2024

Penetapan operator yang melayani Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan melalui mekanisme tender yang bisa diikuti oleh seluruh perusahaan angkutan umum. Adapun perusahaan angkutan umum yang ditetapkan menjadi operator Angkutan Antarmoda KSPN pada tahun 2023, antara lain:



**Tabel III.12**  
**Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023**

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
1	Danau Toba	Perum DAMRI	kawasan DPP
2	Mandalika	Perum DAMRI	kawasan DPP
3	Borobudur	Perum DAMRI	kawasan DPP
4	Bromo	Perum DAMRI	kawasan DPP
5	Tanjung Kelayang	Perum DAMRI	kawasan DPP
6	Likupang	Perum DAMRI	kawasan DPP
7	Tanjung Lesung	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
8	Bukittinggi	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
9	Wakatobi	Perum DAMRI	kawasan DPP
10	Kawah Ijen	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP
11	Pacitan	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP

**e) Terminal Penumpang Tipe-A**

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

- 1) 113 (seratus sebelas) Terminal Penumpang Tipe A telah serah terima operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
  - 107 Terminal Penumpang Tipe A telah beroperasi;
  - 6 Terminal Penumpang Tipe A belum beroperasi, dengan rincian sebagai berikut:
    - a. 2 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan dan revitalisasi yaitu Terminal Demak





# TERMINAL AMPLAS



# TERMINAL PENUMPANG TIPE A AMPLAS



- (Jawa Tengah) dan Terminal Air Sebakul (Bengkulu);
- b. 1 Terminal Penumpang Tipe A belum dibangun (Terminal Singkawang, Kalimantan Barat);
  - c. 1 Terminal Penumpang Tipe A kondisi bangunannya kurang terawat dan sedang dilakukan studi KPBU untuk pemanfaatan aset terminal tanpa menghilangkan fungsi pelayanan terminal (Terminal Betan Subing, Provinsi Lampung);
  - d. 1 Terminal Penumpang Tipe A aksesibilitasnya rendah dikarenakan dimensi jalan tidak bisa mengakomodasi bus besar sehingga tidak ada aktivitas keluar-masuk kendaraan dan hanya difungsikan sebagai kantor (Terminal Liwas, Provinsi Sulawesi Utara);
  - e. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Provinsi Jawa Timur).
- 2) 4 (empat) Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi;
  - 3) 2 (dua) Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi;
  - 4) 8 (delapan) Terminal Penumpang Tipe A belum diserahkan ke Pemerintah Pusat dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota serta Perusahaan Daerah.
- Dari 127 Terminal Tipe A tersebut terdapat 55 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 39 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional (**Lampiran 18**). Sisanya 72 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam



Kawasan Strategis Nasional dan/atau tidak beroperasi.

**a) Terminal Barang Untuk Umum**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor:

- 1) KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 20**);
- 2) KM 44 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 21**);
- 3) KM 45 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk yang Berlokasi di Desa Sebunga, Kecamatan Sajingan Besar, Kabupaten Sambas, Provinsi Kalimantan Barat (**Lampiran 22**) dan;
- 4) KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua (**Lampiran 23**).

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

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

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

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



Entikong adalah sebagai berikut:

- a) Sesuai Peraturan Menteri Keuangan Nomor 109/PMK.04/2020 tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara, agar bisa ditetapkan sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS), harus ada badan usaha pengelola TPS. Proses penetapan pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS) masih terkendala sertifikat lahan yang belum selesai diproses;
- b) Proses sertifikat lahan di Kantor Pertanahan ATR/BPN Kabupaten Sanggau dilakukan dengan beberapa tahap, saat ini telah selesai tahap 1 dengan terbitnya sertifikat a.n. Kementerian Perhubungan seluas 30.820 m<sup>2</sup> yang belum mencakup kelesuruhan dari tanah yang dimohonkan. Tahap 2 akan dilakukan pendaftaran hak atas tanah setelah hasil sidang sengketa keluar

dan diketahui titik batasnya;

- c) Dalam rangka persiapan operasional TBI sedang diajukan beberapa permohonan antara lain permohonan ulang Penetapan Kawasan Pabean kepada Menteri Keuangan, permohonan spesifikasi teknis alat pemindai barang untuk keperluan operasional ekspor-impor dan permohonan persetujuan sewa BMN kepada Kepala KPKNL Pontianak;
  - d) Beberapa kendala yang dihadapi terkait operasional antara lain belum lengkapnya fasilitas penunjang, SDM dan kompetensi personil, belum adanya pengaturan sirkulasi lalu lintas angkutan barang, belum terbangunnya jalur khusus (*dedicated lane*) menuju perbatasan dan belum tersusunnya SOP angkutan barang lintas batas negara.
- 2) Terdapat 3 (tiga) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses



pembangunannya pada Tahun Anggaran 2023 dan sedang dalam proses persiapan pengoperasian yaitu:

- a) Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua;
  - b) Nanga Badau di Kalimantan Barat;
  - c) Terminal Barang Internasional (TBI) Motaain di Nusa Tenggara Timur.
- 3) Terdapat 3 (tiga) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu:
- a) Terminal Barang Internasional (TBI) Aruk di Kalimantan Barat;
  - b) Terminal Barang Internasional (TBI) Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
  - c) Terminal Barang Internasional (TBI) Wini di Nusa Tenggara Timur.

#### **b) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda**

Berdasarkan:

- 1) Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 24**);
- 2) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang

Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 25**) dan;

- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024 (**Lampiran 26**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2023 sebanyak 12 lokasi dan sudah terealisasi sebanyak 12 lokasi sebagai berikut:

- 1) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan Moto GP tahun 2022);
- 2) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;



- 3) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
- 4) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
- 5) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
- 6) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
- 7) Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
- 8) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru;
- 9) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba;
- 10) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur;
- 11) Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo;
- 12) Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar.

Dari target 12 (dua belas) lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat 12 (dua belas) lokasi sudah terealisasi

yang berada di 8 kawasan, tersaji pada **Lampiran 19**.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui Angkutan Penyeberangan Komersil dan Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan Kapal Penyeberangan Perintis adalah sebanyak 78 (tujuh puluh delapan) Kawasan. Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

### a) **Angkutan Penyeberangan Komersil**

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 27**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *load factor* lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan bulan September tahun 2023 adalah



sebanyak 89 (delapan puluh sembilan) lintas. Dari 89 (delapan puluh sembilan) lintas tersebut, 77 (tujuh puluh tujuh) lintas terdapat pada 47 (empat puluh tujuh) kawasan prioritas. Sisanya 12 (dua belas) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan komersil dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 58 (lima puluh delapan) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir **Lampiran 28**. Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari

Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN).

**b) Angkutan Penyeberangan Perintis**

Pada awal 2023, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 9496 Tahun 2022 tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2023 dengan jumlah sebanyak 274 lintasan (**Lampiran 29**).

Dari 274 (dua ratus tujuh puluh empat) lintas yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat 5 (lima) lintas tidak beroperasi dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel III.13**

Rincian Lintas Perintis yang Tidak Terlayani Tahun 2023

No	Lintasan	Provinsi	Keterangan
1	Sulawesi Tenggara	Wanci – Kaledupa	Keterbatasan Anggaran
2	Saumlaki – Adaut	Maluku	Keterbatasan Kapal
3	Adaut – Letwurung		
4	Sorong – Waigama	Bangka Belitung	Keterbatasan Kapal
5	Waigama – Wahai		

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya hanya 176 (seratus tujuh puluh enam) lintas penyeberangan yang melayani 58 (lima puluh delapan) Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 93 (sembilan puluh tiga) lintas tidak masuk

dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan perintis dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 7 (tujuh) perusahaan penyeberangan. Sementara



itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

**c) Pelabuhan Penyeberangan**

Berdasarkan *database* Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, jumlah Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan hingga Tahun 2023 per bulan Desember yaitu:

1) Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak 249 (dua ratus empat puluh sembilan) Pelabuhan dimana:

a) Sebanyak 230 (dua ratus tiga puluh) pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat:

- 30 (tiga puluh) pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat;
- 39 (tiga puluh sembilan) Pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan;
- 170 (seratus tujuh puluh) Pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda).

b) Dimana sisanya sebanyak 10 (sepuluh) Pelabuhan belum beroperasi.

2) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak 9 (sembilan) Pelabuhan;

3) Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak 233 (dua ratus tiga puluh tiga) Pelabuhan.

Dari 240 (dua ratus empat puluh) Pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya 101 (seratus satu) yang melayani 59 (lima puluh sembilan) Kawasan Strategis Nasional. Dimana sisanya sebanyak 139 (seratus tiga puluh sembilan) pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

**d) Kapal Penyeberangan Perintis**

Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Kapal Penyeberangan Perintis hingga Tahun 2023 yaitu:

1) Kapal penyeberangan perintis yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak 98 (sembilan puluh delapan) kapal:



- 19 (sembilan belas) kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemerintah Daerah;
  - 79 (tujuh puluh sembilan) kapal dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sesuai dengan **Lampiran 28**.
- 2) Penyelesaian Pembangunan Kapal Penyeberangan 500GT Lintas Bombana – Tanjung Pising sudah terlaksana 100%, kapal sudah sampai di lintasan operasi.

Operasional kapal masih menunggu penetapan operator dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{(59 + 78) - 49 \text{ Wilayah}}{93 \text{ Wilayah}} = 0,946$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,946}{0,946} \times 100\% = 100,000\%$$

**Keterangan**

Dari 98 (sembilan puluh delapan) kapal penyeberangan perintis yang telah dibangun dan beroperasi tersebut terdapat 59 (lima puluh sembilan) kapal yang melayani 53 (lima puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional. Sisanya 39 (tiga puluh sembilan) kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk Kawasan Strategis Nasional.

Target rasio konektivitas transportasi darat Tahun 2023 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

**a) Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP)**

- 1) Adanya sistem perizinan *online* SPIONAM dimana saat ini sedang dilakukan pengembangan yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha OSS yang dibangun oleh Kementerian Investasi sehingga memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan

- mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut;
- 2) Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
  - 3) Adanya Kegiatan *Monitoring* dan Evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

**b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)**

- 1) Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakat;
- 2) Adanya perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antarnegara khususnya wilayah di sekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara;
- 3) Adanya kerja sama peningkatan pariwisata alam antarnegara sehingga perlunya dukungan konektivitas antar dua negara.

**c) Angkutan Jalan Perintis**

- 1) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
- 2) Adanya kegiatan survey usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan dengan tujuan melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan tersebut dapat membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah-daerah yang belum terlayani angkutan umum;
- 3) Adanya kegiatan *monitoring* dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.

**d) Angkutan Antarmoda**

- 1) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, Bali, dan Pacitan;
- 2) Adanya kegiatan *monitoring* dan evaluasi angkutan kawasan strategis pariwisata nasional; dan
- 3) Pengawasan trayek angkutan kawasan strategis pariwisata nasional yang diawasi secara



digitalisasi melalui aplikasi Mitra Darat atau *website* <https://mitradarat.dephub.go.id> melalui *Global Positioning system* (GPS).

**e) Terminal Penumpang Tipe-A**

- 1) Jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2023 bertambah tiga dibanding jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2022 yaitu dari 104 terminal menjadi 107 Terminal untuk Terminal Penumpang Tipe A;
- 2) Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah meningkatkan operasional dan pelayanan di Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal dan penyelenggaraan *excellent service*;
- 3) Mengoptimalkan kegiatan Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A dengan melakukan pemantauan secara periodik terkait implementasi kegiatan operasional di Terminal Tipe A.

**f) Terminal Barang Untuk Umum**

- 1) Mengoperasikan Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai dibangun meskipun kendaraan barang belum ada yang masuk terminal supaya bangunan tetap terawat dengan baik;
- 2) Tetap melanjutkan progres pembangunan Terminal Barang

Untuk Umum sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015, akan tetapi karena terdapat keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan diprioritaskan pada Terminal Barang Untuk Umum yang memiliki permintaan/*demand* yang cukup besar;

- 3) Koordinasi dengan pihak terkait khususnya instansi yang membidangi *Immigration, Customs, Quarantine and Security* (ICQS) dikarenakan operasional Terminal Barang Untuk Umum yang menangani ekspor impor harus memiliki izin ICQS;
- 4) Koordinasi dan kerja sama dengan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) dalam rangka persiapan pengoperasian Terminal Barang Internasional (TBI) yang telah selesai dibangun khususnya terkait jalan akses menuju TBI di wilayah Pos Lintas Batas Negara (PLBN).

**g) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda**

- 1) Adanya dukungan pemerintah terhadap pelaksanaan *event* MotoGP dengan melakukan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Mandalika melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Barat;



- 2) Dalam pelaksanaannya sampai dengan tahun 2023, Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional dengan target penyediaan fasilitas pendukung tahun 2023 sebanyak 12 lokasi, dapat terealisasi sebanyak 12 (dua belas) lokasi, yaitu Mandalika, Magelang, Purworejo, Surakarta, Klaten, Salatiga, Palembang, Pekanbaru, Danau Toba, Borobudur, Labuan Bajo, dan Denpasar. Penambahan realisasi ada pada akhir tahun 2022, yaitu adanya penambahan pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo. Sehingga dari 12 (dua belas) lokasi penyediaan fasilitas pendukung pada target Perjanjian Kinerja Tahun 2023, telah terealisasi sebanyak 12 (dua belas) lokasi yang berada di 8 Kawasan Strategis Nasional;
- 3) Penentuan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional;
- 4) Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas.

#### **h) Angkutan Penyeberangan Komersil**

- 1) Peningkatan pelayanan dan pemenuhan terhadap SPM (Standar Pelayanan Minimum) angkutan penyeberangan;
- 2) Dukungan aplikasi AIR-SDP melalui link *website* <https://air-sdp.dephub.go.id/> yang sudah terintegrasi Sistem *Online Single Submission* (OSS) dengan link <https://oss.go.id/> untuk pengurusan perizinan angkutan penyeberangan, yang mempercepat dan memudahkan proses perizinan;
- 3) Inovasi pelayanan eksekutif pada lintas Merak – Bakauheni, sehingga masyarakat dapat memilih segmen pelayanan eksekutif maupun reguler;
- 4) Dukungan *online ticketing* dan aplikasi *ferizy* pada lintas Merak – Bakauheni dan Ketapang – Gilimanuk.

#### **i) Angkutan Penyeberangan Perintis**

- 1) Dukungan anggaran Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis, Subsidi Roro *Long Distance Ferry* (LDF), Pembayaran *Air time Vessel Monitoring System* (Airtime VMS) untuk memonitor pergerakan kapal perintis dan validasi pembayaran subsidi perintis;
- 2) Adanya kegiatan rapat kegiatan konsolidasi angkutan penyeberangan perintis untuk



- mengevaluasi lintas perintis eksisting dan usulan kebutuhan lintas perintis yang baru;
- 3) Adanya penyesuaian tarif sesuai dengan KM 61 Tahun 2023 tentang tarif penyelenggaraan angkutan penyeberangan kelas ekonomi lintas antar provinsi dan lintas antarnegara, untuk mengurangi beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam pembiayaan subsidi perintis angkutan penyeberangan.

**j) Pelabuhan Penyeberangan**

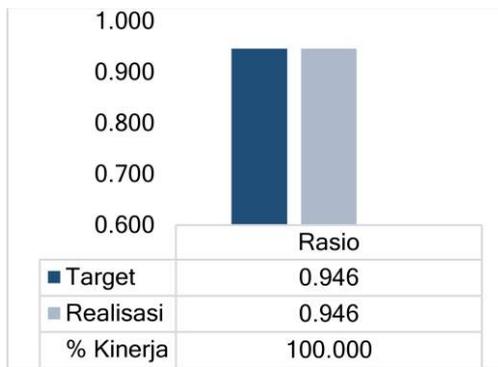
- 1) Adanya Dukungan Pemerintah dengan pelaksanaan pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang dibiayai melalui (Surat Berharga Syariah Negara) SBSN dalam melaksanakan program-program prioritas untuk mewujudkan Pembangunan Nasional;
- 2) Adanya Dana Alokasi Khusus (DAK) yang dialokasikan untuk Pembangunan atau Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan di wilayah prioritas;
- 3) Peningkatan pelayanan Penumpang dan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan dengan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pelabuhan Penyeberangan.

**k) Kapal Penyeberangan**

- 1) Peningkatan Keselamatan kapal penyeberangan perintis dengan pemenuhan persyaratan keselamatan kapal penyeberangan;
- 2) Adanya kegiatan monitoring kelaiklautan kapal penyeberangan sebagai upaya meningkatkan keselamatan kapal penyeberangan;
- 3) Adanya Dana Alokasi Khusus (DAK) yang dialokasikan untuk Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis di wilayah prioritas.

Adapun pagu anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 adalah senilai Rp2.056.862.530.000,00 (Dua Triliun Lima Puluh Enam Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Dua Juta Lima Ratus Tiga Puluh Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp2.020.708.183.000,00 (Dua Triliun Dua Puluh Miliar Tujuh Ratus Delapan Juta Seratus Delapan Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau 98,24%, yang merupakan akumulasi alokasi kegiatan subsidi angkutan antarmoda KSPN, subsidi angkutan jalan, *monitoring* dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan, survey usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan, pengembangan sistem perizinan *online* "SPIONAM 2.0". Pencapaian ini sebagaimana pada gambar berikut:





**Gambar III.6**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.7**

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023

Meskipun target rasio konektivitas transportasi darat Tahun 2023 telah mencapai target yang ditetapkan, namun demikian Kementerian Perhubungan terus berupaya mewujudkan konektivitas di seluruh wilayah Indonesia, diantaranya:

1) **Upaya Peningkatan Angkutan Jalan**

- a) Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;
- b) Melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan operator angkutan umum untuk dicarikan solusi bersama, seperti pengaturan keberangkatan dan kedatangan, rute yang dilalui, dan titik-titik transit;
- c) Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
- d) Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap

trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;

- e) Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
- f) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
- g) Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau;
- h) Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
- i) Menyediakan atau memberikan subsidi angkutan jalan perintis



- bagi masyarakat di daerah yang saat ini belum terjangkau angkutan umum agar dapat meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
- j) Adanya Pedoman teknis pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 diharapkan dapat menjadi acuan Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis;
  - k) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
  - l) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat GPS (*Global Positioning System*) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
  - m) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;
  - n) Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
  - o) Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
  - p) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN.
- 2) **Upaya Peningkatan Konektivitas Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan**
- a) Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;
  - b) Membuka lintas Jangkar – Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Gerbangkertosusilo (Surabaya dan sekitarnya) PKN Kupang;
  - c) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 – 2030 dan sesuai dengan target Renstra;
  - d) Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi



Penyeberangan Tahun 2010 – 2030.

3) **Upaya Peningkatan Prasarana Transportasi Jalan**

- a) Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing-masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;
- b) Menetapkan lokasi terminal tipe A dan terminal barang baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
- c) Meningkatkan kegiatan *monitoring* pembangunan dan *monitoring* operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
- d) Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas dan target minimal operasi;
- e) Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
- f) Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;
- g) Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian Tahun 2024;
- h) Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
- i) Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
- j) Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan fasilitas pendukung untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang dilakukan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat;
- k) Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Realisasi kinerja rasio konektivitas antar wilayah transportasi darat Tahun 2023 telah mengalami peningkatan sebesar 0,946 rasio dari Tahun 2022 yaitu:



**Tabel III.14**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	2021	0,710	0,925	130,282
			2022	0,925	0,946	102,296
			2023	0,946	0,946	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Tahun 2023 memiliki target rasio 0,860 dan telah terealisasi 0,946 sehingga capaian kinerja sebesar 110,000%, sebagaimana pada gambar berikut.

**Gambar III.8**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## B. Transportasi Laut

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

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

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

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut (**Lampiran 30**), dan berdasarkan evaluasi angkutan laut Tahun 2023 melalui Sistem Informasi Angkutan Laut (SIMLALA), sebanyak 595 (lima ratus sembilan puluh lima) pelabuhan telah disinggahi secara keseluruhan oleh angkutan laut. Sehingga rasio konektivitas transportasi laut telah mencapai 0,94 atau persentase pencapaian terhadap target sebesar 100%, yaitu:



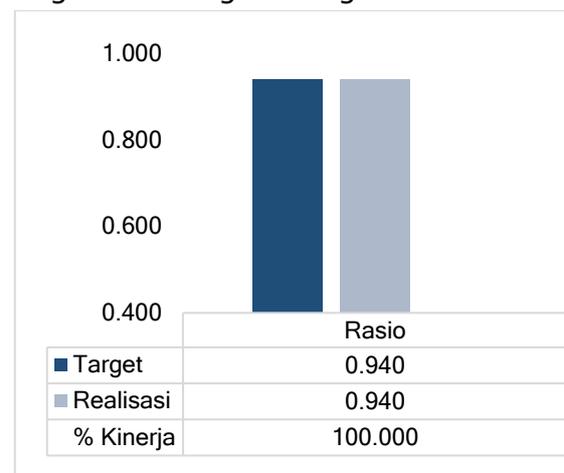
$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{595 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0,94$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,94}{0,94} \times 100\% = 100\%$$

Sepanjang Tahun 2023, terdapat penambahan 19 (sembilan belas) pelabuhan yang melayani angkutan laut dibandingkan Tahun 2022, sehingga menjadi 595 (lima ratus sembilan puluh lima) Pelabuhan, yakni: Pelabuhan Indari di Halmahera Selatan (Januari 2022), Pelabuhan Koititi di Kepulauan Halmahera (Februari 2023), Pelabuhan Matasiri, Marabutan dan Gudang Arang di Maluku. Dengan demikian, masih terdapat 41 (empat puluh satu) pelabuhan yang belum terlayani kapal angkutan laut, sebagaimana **Lampiran 31**.

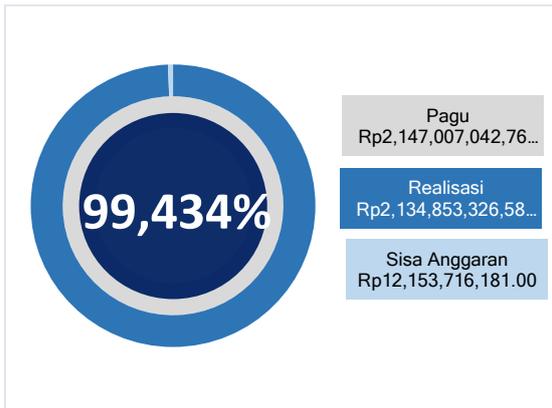
Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2023 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Laut Pusat adalah senilai Rp2.147.007.042.768,00 (Dua Triliun Seratus Empat Puluh Tujuh Miliar Tujuh Juta Empat Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Enam Puluh Delapan Rupiah) yang telah terealisasi 99,434% yakni senilai Rp2.134.853.326.587,00 (Dua Triliun Seratus Tiga Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Lima Puluh Tiga Juta Tiga Ratus Dua Puluh Enam Ribu Lima Ratus Delapan Puluh Tujuh Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan Layanan

angkutan rede sebanyak 16 layanan, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional (PEN) sebanyak 44 layanan, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional sebanyak 73 layanan, layanan angkutan tol laut prioritas nasional sebanyak 39 layanan, dan layanan angkutan ternak prioritas nasional sebanyak 6 layanan. Pencapaian ini tergambar sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.9**  
Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2023





**Gambar III.10**

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2023

Pada saat ini, beberapa trayek tol laut sudah beroperasi dengan model layanan lingkaran (*loop service*) dan terdapat 2 (dua) jenis layanan dari pelabuhan A ke B kemudian ke C dan kembali lagi ke A atau jenis yang lainnya dari pelabuhan A ke B ke C kembali ke B dan ke A dengan harapan operasionalnya lebih efektif dan efisien. Selain itu, beberapa trayek tol laut dan perintis juga sangat mendukung konektivitas nasional dalam rangka mendukung program prioritas seperti Kawasan Pariwisata, Kawasan Ekonomi Khusus dan lainnya.

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

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

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Realisasi kinerja dan capaian rasio konektivitas transportasi laut Tahun 2023 meningkat dari tahun sebelumnya dikarenakan adanya penambahan pelabuhan yang terlayani selama Tahun 2023, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.15**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Laut

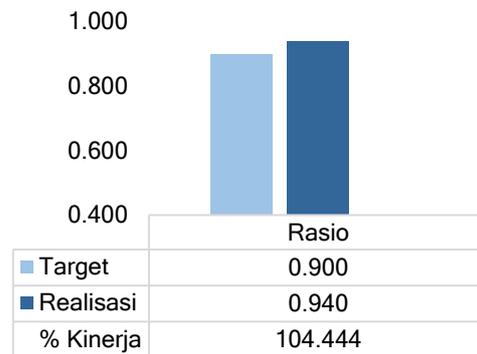
Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2021	0,890	0,898	100,876
			2022	0,900	0,906	100,629
			2023	0,940	0,940	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023



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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Tahun 2023 memiliki target rasio 0,900 dan telah terealisasi 0,940 sehingga capaian kinerja sebesar 104,444%, sebagaimana pada gambar berikut ini:



**Gambar III.11**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2023

**C. Transportasi Udara**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

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

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{71 + 159 + 54}{301 + 61} = \frac{284}{362} = 0,780$$

**BUNB DN** adalah Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri (71 Bandar Udara);

**BUPR** adalah Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (159 Bandar Udara);

**BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan

perintis sesuai dalam KP Perintis (54 Bandar Udara);

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

**BUPRTR** adalah Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) (61 Bandar Udara).

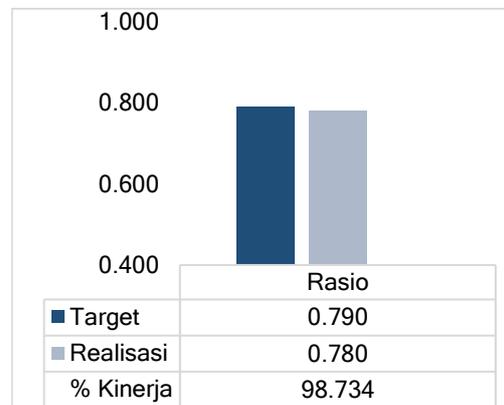
**Catatan** 61 Bandara yang melayani penerbangan perintis namun tidak



masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU), adalah suatu bandara/lapter yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandara/lapter mendapatkan verifikasi dari otban setempat, serta akan dilakukan HIRA (*Hazard Identification and Risk Assesment*) oleh operator kegiatan angkutan udara perintis untuk menjamin keselamatan dan keamanan sebelum pelaksanaan penerbangan di bandar udara tersebut dilakukan. Sesuai dengan tujuan pelaksanaan penerbangan perintis, sebagai program dalam rangka menjamin kehadiran pemerintah di daerah 3TP (daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan) dan daerah-daerah di Indonesia Bagian Timur yang hanya dapat dilayani moda transportasi udara. Pada tahun 2023, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas antar wilayah sebesar 98,734% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,78 terhadap target sebesar 0,79.

Tidak tercapainya target konektivitas transportasi udara pada tahun 2023 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2023 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani;
- 2) Terdapat bandar udara baru yang sudah diselesaikan dan diresmikan di tahun 2023 yang hanya bersifat relokasi sehingga tidak menambah cakupan area pelayanan.

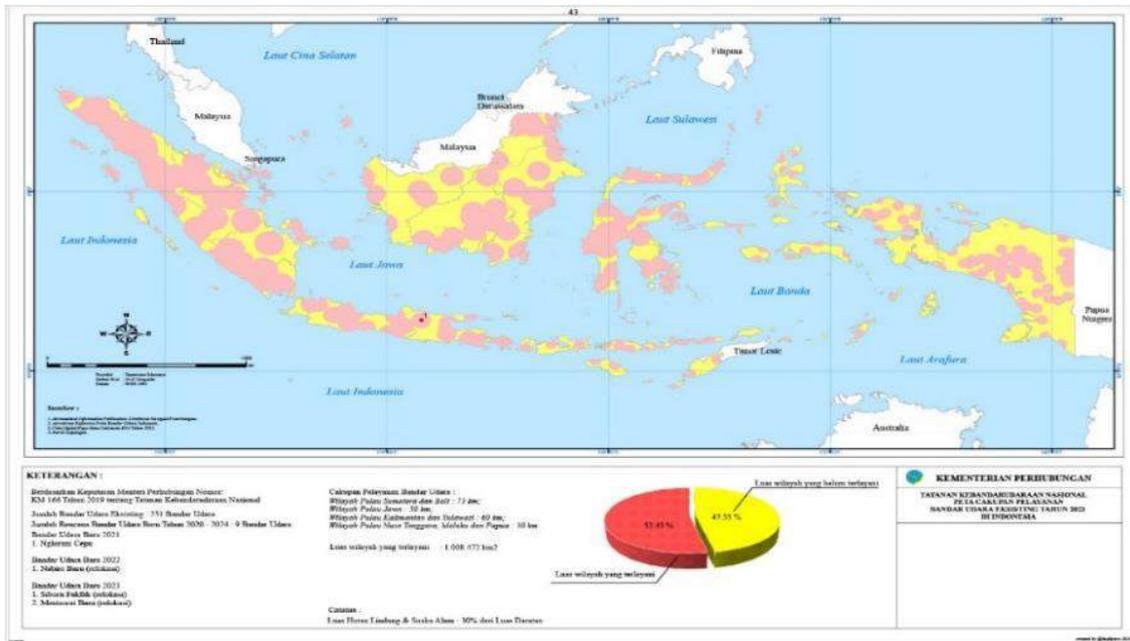


**Gambar III.12**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2023



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



**Gambar III.13**  
Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional  
Sumber: Direktorat Bandar Udara

### Keterangan

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

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

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

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

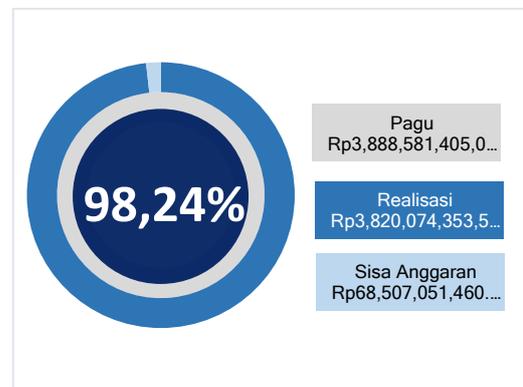
Dalam upaya meningkatkan konektivitas transportasi udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan langkah strategis sebagai berikut:

- Menerapkan *multi-airlines* system, yaitu satu rute penerbangan dilayani



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

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2023 adalah senilai Rp3.888.581.405.000,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Delapan Puluh Delapan Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Satu Juta Empat Ratus Lima Juta Ribu Rupiah), dengan realisasi anggaran senilai Rp3.820.074.353.540,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Dua Puluh Miliar Tujuh Puluh Empat Juta Tiga Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Lima Ratus Empat Puluh Rupiah), atau sebesar 98,24%.



**Gambar III.14**  
Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2023

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi udara Tahun 2021-2023 mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan konektivitas melalui transportasi udara semakin terwujud. Namun pada Tahun 2023 masih kurang optimal dikarenakan belum mengalami peningkatan realisasi kinerja dari Tahun 2022, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.16**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas	Rasio	2021	0,770	0,780	101,291
			2022	0,780	0,780	100,000
			2023	0.790	0.780	98,734



# BANDAR UDARA EWER

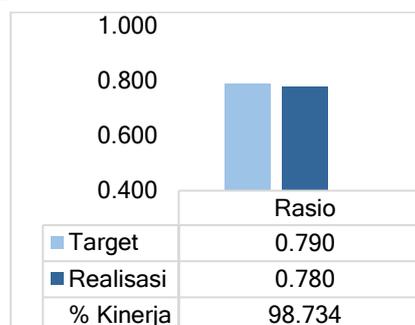


Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
	Transportasi Udara					

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Udara pada Tahun 2023 memiliki target rasio 0,790 dan telah terealisasi 0,780 sehingga capaian kinerja sebesar 98,734%, sebagaimana pada gambar berikut ini:



Gambar III.15

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## D. Transportasi Perkeretaapian

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

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

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

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

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

**Kawasan Strategis Nasional (KSN)** adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia. Pada 2021 dilaksanakan identifikasi terkait jumlah keterhubungan PKN/PKW/Simpul Transportasi/ Kawasan Strategis Nasional sesuai dengan rekomendasi Kementerian PAN dan RB.



Hasil identifikasi diperoleh baseline rasio konektivitas tahun 2020 sebesar 0,409 dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/ Kawasan Strategis Nasional sebanyak 61 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 49 lokasi, simpul bandara 5 lokasi, simpul pelabuhan 7 lokasi) dibandingkan target Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 149 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 104 lokasi, simpul bandara 16 lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi). Berdasarkan Perjanjian Kinerja tahun 2023, ditetapkan target rasio konektivitas

antar wilayah transportasi perkeretaapian tahun 2023 sebesar 0,450 dengan jumlah target PKN/ PKW/ Simpul Transportasi/ Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 67 lokasi lokasi termasuk rencana penambahan konektivitas jaringan kereta api pada Tahun 2023 yaitu akses menuju PKW Sawahlunto serta simpul Pelabuhan Tanjung Mas. Rincian target dan realisasi pada tahun 2023 sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{67 \text{ Wilayah}}{149 \text{ Wilayah}} = 0,450$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,450}{0,450} \times 100\% = 100,00\%$$

Mengacu pada target tersebut, diuraikan bahwa akses jalur kereta api menuju pelabuhan Tanjung Mas telah selesai 100% serta telah dilaksanakan pengujian kelaikan prasarana perkeretaapian untuk pengoperasiannya. Sedangkan untuk akses jalur kereta api di PKW Sawahlunto, kegiatan peningkatan/reaktivasi jalur kereta api sudah selesai namun masih terkendala pelaksanaan pengujian kelaikan prasarana dimana dokumen teknis yang dibutuhkan untuk persyaratan pengujian belum diperoleh dari PT. KAI sebagai pihak yang melakukan peningkatan/reaktivasi tersebut.

Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api dimana ditemukan 1 simpul transportasi yang belum terdata dan telah dikoneksi dengan jalur kereta api yaitu Pelabuhan Tanjung Perak yang telah beroperasi untuk layanan angkutan kereta api barang.

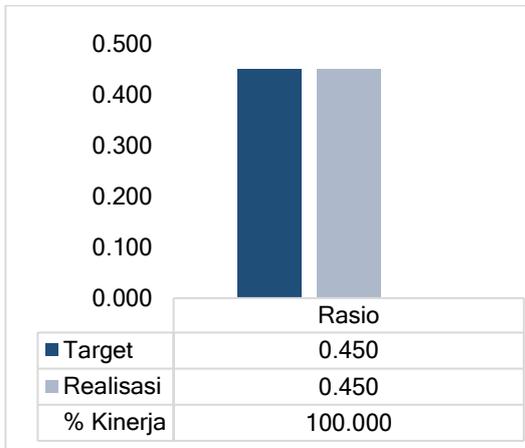
Rincian target dan realisasi sampai dengan Tahun 2023 dirinci pada **Lampiran 32**.

Dengan realisasi rasio konektivitas antar wilayah pada Tahun 2023 sebesar 0,450, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 100,00% dari target yang ditetapkan Tahun 2023 sebesar 0,450. Pada masing-masing periode triwulan, keseluruhan capaian kinerja dapat terpenuhi sesuai

Selain itu, juga dilakukan pemutakhiran data PKN/ PKW/ Simpul Transportasi/



target triwulan (kinerja 100%). Realisasi kumulatif per triwulan dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar III.16**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2023

Anggaran yang dialokasikan untuk pencapaian target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023 adalah senilai Rp2.076.980.976.000,00 (Dua Triliun Tujuh Puluh Enam Miliar Sembilan Ratus Delapan Puluh Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp1.851.058.734.017,00 (Satu Triliun Delapan Ratus Lima Puluh Satu Miliar Lima Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Tiga Puluh Empat Ribu Tujuh Belas Rupiah) atau 89,123%, yang dimanfaatkan untuk pembangunan jalur KA baru menuju PKN/PKW/Simpul transportasi termasuk kegiatan pendukungnya. Pencapaiannya adalah sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.17**

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023

Upaya peningkatan kinerja terhadap rasio konektivitas antar wilayah pada periode berikutnya diantaranya:

- Koordinasi lanjutan dengan PT. KAI untuk pemenuhan dokumen teknis yang diperlukan dalam pengujian kelaikan jalur KA antara Sawahlunto – Muarokalaban termasuk peningkatan pengawasan di lapangan dengan mengoptimalkan peran aktif Balai/Satuan Pelayanan;
- Monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan pendukung rasio konektivitas antar wilayah diantaranya perbaikan longsor/amblesan di segmen Aek Nabara – Pondok S5 dan Barru – Palanro;
- Koordinasi penyiapan dokumen teknis dan pembiayaan untuk mendukung rencana pembangunan perkeretaapian di wilayah Bali dan IKN.



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

- a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan: Penyiapan Rencana Strategis Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029 untuk menjadi acuan usulan kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian;
- b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran: Evaluasi dampak terhadap penyesuaian anggaran kegiatan pendukung konektivitas dengan adanya kebijakan *Automatic*

*Adjustment* Tahun 2024 mengacu Surat Menteri Keuangan Nomor S-1082/MK.02/2023 guna selanjutnya diperlukan pengoptimalan anggaran yang tersedia;

- c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai: Diusulkan penambahan dan penempatan pegawai yang kompeten (inspektur perkeretaapian) untuk peningkatan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Satuan Pelayanan di Balai Teknik Perkeretaapian.

#### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian Tahun 2023 sudah optimal yaitu mencapai target yang ditetapkan, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.17**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas	Rasio	2021	0,416	0,416	100,000
	Transp.KA		2022	0,436	0,436	100,000
			2023	0,450	0,450	100,000

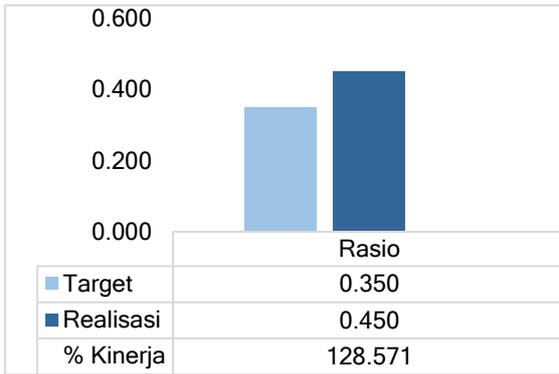
Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Realisasi Rasio Konektivitas Antar Wilayah Tahun 2023 sebesar 0,45, sedangkan target Tahun 2023 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2020-2024 sebesar 0,35 sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 129%. Mengacu target pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024, capaian Rasio Konektivitas Antar Wilayah setiap tahun dapat terpenuhi (kinerja 100% atau lebih)

dan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Demikian juga untuk target Rencana Strategis khususnya Tahun 2024 telah dapat memenuhi target, namun tetap diperlukan upaya-upaya peningkatan kinerja di Tahun 2024 terutama terhadap lokasi yang ditargetkan pada Tahun 2023 yang belum tercapai (PKW Sawahlunto).





**Gambar III.18**

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2023

### III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2023 pada Sasaran Strategis Kedua

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

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



**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

Sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, mengamanatkan kepada seluruh institusi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk melakukan Survei Kepuasan Masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan pelayanan. Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri

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

**Tabel III.18**

Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

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

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017

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

Sejalan dengan perkembangan teknologi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan bekerjasama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Hukum dan HAM dalam

rangka pemanfaatan aplikasi survei secara elektronik berupa Aplikasi 3A Survey Management IPK-IKM, sehingga pelaksanaan survei kepuasan masyarakat dapat dilakukan secara elektronik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui *website* <https://skm.dephub.go.id>. Tahun 2023, Aplikasi SKM mengalami pengembangan/ *upgrade* pada *dashboard* berupa:



1. Realisasi capaian SKM menampilkan nilai konversi dengan 3 (tiga) interval, yaitu Interval 100, Interval 17,5 dan Interval 4 sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 90 Tahun 2021 tentang Pembangunan dan Evaluasi Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) di Instansi Pemerintah;
2. Menampilkan tabel kontribusi unit organisasi level Eselon I dan Unit Kerja yang melaksanakan SKM disertai nilai capaian dan mutu;
3. Tabel Unsur Layanan/ Pernyataan/ Variabel Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan Indeks Persepsi Korupsi (IPK) menampilkan grafik dan indeks hasil pada 13 (tiga belas) pernyataan/ variabel, yaitu informasi persyaratan, prosedur/ alur, waktu penyelesaian, tarif/ biaya, sarana prasarana, respon, konsultasi dan pengaduan, diskriminasi, kecurangan, gratifikasi, pungli dan calo;
4. Tabel Analisis GAP Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) meliputi Variabel, Interval 100, Interval 4 dan Interval 17,5;
5. Tabel Penggunaan Perangkat, menampilkan grafik perangkat yang digunakan dalam pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat, diantaranya grafik perangkat, grafik penyedia internet, grafik *browser* dan grafik *operating system*;
6. Tabel Profil Responden, menampilkan grafik pencacahan, grafik pengarahannya petugas/ pegawai, grafik perbaikan, grafik usia, grafik jenis kelamin dan grafik pendidikan.

Berdasarkan hasil rekapitulasi laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan Tahun 2023 melalui <https://skm.dephub.go.id> dengan jumlah responden sebanyak 103.393 orang didapat nilai rata-rata Indeks Kepuasan Masyarakat sebesar **94,06** termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan adalah **Sangat Baik**, dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel III.19**

Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2023

Periode	Kualitas Pelayanan IKM	Jumlah Responden	Jumlah Lokus
Januari	93,85 (A)	6.478	246
Februari	94,31 (A)	8.181	262
Maret	93,29 (A)	9.125	276
April	94,30 (A)	8.241	254

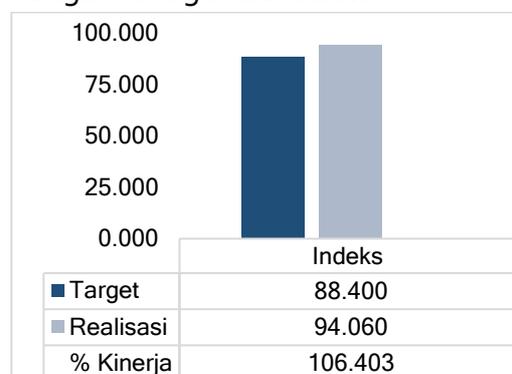


Periode	Kualitas Pelayanan IKM	Jumlah Responden	Jumlah Lokus
Mei	94,18 (A)	9.278	295
Juni	93,63 (A)	8.034	275
Juli	93,94 (A)	9.293	322
Agustus	94,27 (A)	8.730	330
September	94,51 (A)	8.464	331
Oktober	94,27 (A)	10.161	347
November	94,33 (A)	9.133	338
Desember	93,82 (A)	8.275	347
<b>Rata-rata</b>	<b>94,06 (A)</b>	<b>8.616</b>	<b>302</b>

Sumber: PPTB, 2024

Sehingga berdasarkan perhitungan di atas capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah 94,06%, Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah senilai Rp285.092.000,00 (Dua Ratus Delapan Puluh Lima Juta Sembilan Puluh Dua Ribu Rupiah). Melalui kegiatan Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) Pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Publik, yang telah terealisasi senilai Rp284.942.500,00 (Dua Ratus Delapan Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Dua Ribu Lima Ratus Rupiah) atau hampir mencapai 100,000% dengan sisa anggaran senilai Rp149.500,00 (Seratus Empat Puluh Sembilan Ribu Lima Ratus Rupiah). Meskipun realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik melebihi target, namun masih terdapat kendala yang dialami yaitu kurangnya sosialisasi unit pembina pada tingkat Eselon I ke unit pelayanan publik dibawahnya yang masih kurang

optimal. Pencapaian indikator ini adalah sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.19**

Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.20**

Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2023



### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Capaian kinerja indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi Tahun 2023 telah mencapai target yang ditetapkan dan meningkat bila dibandingkan capaian Tahun 2022, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.20**

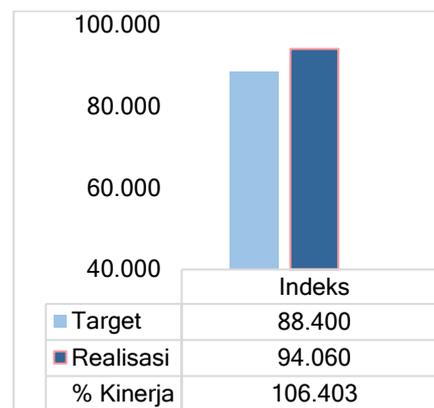
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

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

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2023 memiliki target 88,400% dan telah terealisasi 94,060% sehingga capaian kinerja sebesar 106,403%, sebagaimana pada Gambar III.24 berikut:



**Gambar III.21**

Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## IKSS 2.2

### ON TIME PERFORMANCE LAYANAN TRANSPORTASI

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

#### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Capaian *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada tahun 2023 memiliki target 73,835% dan realisasinya sebesar 72,592% atau mencapai 98,315% dari target Tahun 2023. Pencapaian IKSS ini merupakan kontribusi dari sub sektor transportasi darat (baik transportasi jalan maupun SDP), laut, udara dan perkeretaapian, dan semua sektor



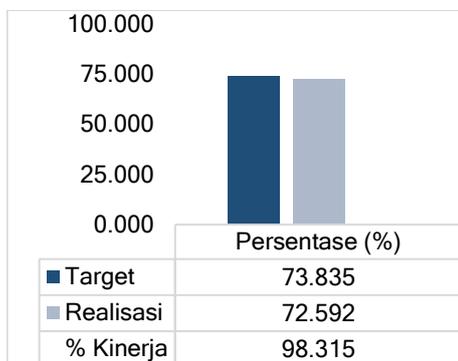
transportasi telah mencapai target yang ditetapkan, dengan rinciannya adalah sebagai berikut:

**Tabel III.21**  
*On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2023

No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%	
SS2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	73,835	72,591	98,315
			Transportasi Darat				
			1) Angkutan Jalan		40,867	33,655	82,353
			2) Angkutan SDP		83,310	83,513	100,244
			Transportasi Laut		84,000	83,000	98,810
			Transportasi Udara		70,000	72,460	103,514
			Transportasi Perkeretaapian		91,000	90,330	99,264

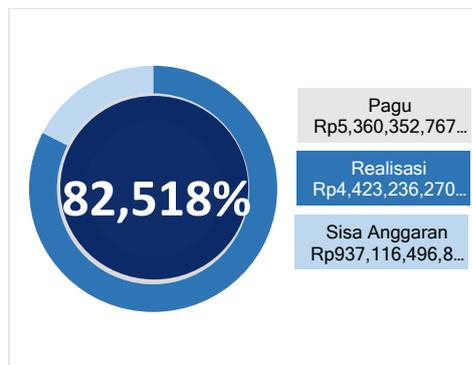
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Anggaran yang terkait dengan pencapaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2023 ini adalah senilai Rp5.360.352.767.000,00 (Lima Triliun Tiga Ratus Enam Puluh Miliar Tiga Ratus Lima Puluh Dua Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Tujuh Ribu Rupiah), dengan realisasi senilai Rp4.423.236.270.200,00 (Empat Triliun Empat Ratus Dua Puluh Tiga Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Enam Juta Dua Ratus Tujuh Puluh Ribu Dua Ratus Rupiah) atau realisasi 82,518%.



**Gambar III.22**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2023



**Gambar III.23**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2023



### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Bila dibandingkan dengan Target OTP Tahun 2023 dalam periode Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2023 terdapat penurunan yang disebabkan oleh dampak COVID-19 terhadap ketepatan waktu layanan transportasi, dimana OTP layanan transportasi lebih cepat ataupun lebih lambat dianggap tidak tepat waktu. Capaian kinerja *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2023 masih belum optimal bila dibandingkan dengan target Tahun 2023 maupun realisasi Tahun 2022 sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.22**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023  
*On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	2021	72,020	74,658	104,397
			2022	77,062	74,146	96,867
			2023	73,835	72,592	98,315

Sumber: Hasil Analisis, 2023

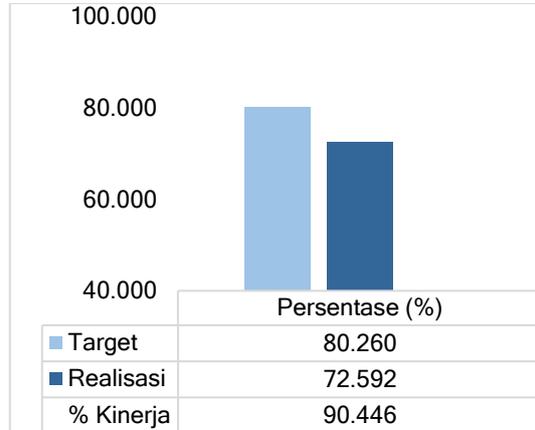
Pentingnya keberhasilan capaian OTP transportasi dapat memberikan manfaat kepada masyarakat/*stakeholder* khususnya pengguna jasa diantaranya:

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



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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada Tahun 2023 memiliki target 80,260% dan telah terealisasi 72,592% sehingga capaian kinerja sebesar 90,446%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.24**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2023

**A. Transportasi Darat**

*On time performance* layanan transportasi darat merupakan ketepatan waktu pelayanan angkutan jalan dan SDP untuk seluruh wilayah di Indonesia.

**1) OTP Angkutan Jalan**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) angkutan jalan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service* (BTS) melalui *fleet management*. Untuk menghitung Persentase OTP angkutan jalan digunakan rumus sebagai berikut:

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

Layanan BTS telah dioperasikan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan, yaitu: BTS Kota Medan, Denpasar, Palembang, Yogyakarta, Surakarta, Makassar, Banyumas, Bandung, Banjarmasin dan Surabaya. Data layanan ini yang dapat diakses melalui *website* [btskemenhub.com](http://btskemenhub.com). OTP yang dimaksud

adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada rentang waktu 7-12 menit, sedangkan *early time* kondisi 0-7 menit dan *late* lebih dr 12 menit tidak masuk perhitungan Hal tersebut mengacu pada Permenhub Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan



(Lampiran 33) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Lampiran 34). Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan BTS dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi

melalui sistem *fleet management* yang mensinergikan antara perangkat telematika berbasis satelit yang dipasang di setiap Bus dengan *platform* yang dikembangkan oleh Ditjen Perhubungan Darat. Dari hasil *output* sistem *fleet management* tersebut diperoleh capaian OTP Transportasi Perkotaan sebagai berikut

**Tabel III.23**

Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan Jalan Tahun 2023

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	46,26	46,26
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	19,14	41,16
		Trans Global Mandiri	64,10	
		Trans Global Mandiri (LRT)	40,24	
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	34,39	34,39
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	36,59	36,59
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	17,58	33,62
		Transport Global Mandiri	49,65	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	46,24	46,24
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	17,59	17,59
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	14,42	14,42
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	28,57	28,57
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	38,89	37,71
		Pusaka Burung Besar	36,52	
<b>Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)</b>				<b>33,655</b>

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

$$\text{OTP Angkutan Jalan} = \frac{336,55}{10} \times 100\% = 33,655\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{33,655}{40,867} \times 100\% = 82,353\%$$



Pencapaian OTP angkutan perkotaan dipengaruhi oleh beberapa faktor, yakni:

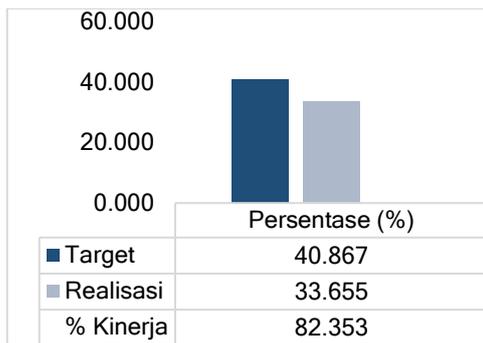
1. Pelaksanaan kebijakan *Push and Pull Strategy*, dimana pemerintah pusat melakukan *pull strategy* melalui program subsidi BTS dan Pemerintah daerah melakukan *push strategy* dengan kebijakan pembatasan ruang dan waktu;
2. Pelaksanaan pengawasan secara digital memanfaatkan teknologi telematika disertai pengawasan operasional di lapangan oleh manajemen pengelola;
3. Penyediaan variasi metode pembayaran tarif guna memudahkan penumpang dalam melakukan pembayaran.

Namun demikian pada tahun 2023, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, terdapat 6 (enam) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata layanan BTS, yakni: BTS Kota Medan, Kota Denpasar, Kota Surakarta, Kota Banyumas, Kota Surabaya, dan Kota Bandung. Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 6 (enam) layanan BTS perkotaan di bawah nilai rata-rata

adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 12 menit.

Adapun pagu anggaran terkait OTP Angkutan Jalan Tahun 2023 adalah senilai Rp675.518.882.000,00 (Enam Ratus Tujuh Puluh Lima Miliar Lima Ratus Delapan Belas Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Rupiah), yang telah terealisasi senilai Rp665.281.432.016,00 (Enam Ratus Enam Puluh Lima Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Satu Juta Empat Ratus Tiga Puluh Dua Ribu Enam Belas Rupiah) atau penyerapan sebesar 99,117%, yang dimanfaatkan untuk kegiatan Subsidi angkutan perkotaan melalui skema *Buy The Service, Fleet Management System* operasional angkutan perkotaan, dan pendampingan manajemen proyek pengembangan angkutan massal berbasis jalan di kawasan perkotaan.





**Gambar III.25**

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.26**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Angkutan Jalan Tahun 2023

Untuk meningkatkan kinerja *OTP* angkutan jalan di masa mendatang, akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pemanfaatan teknologi ITS *Bus Priority* untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;
2. Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan *push strategy* khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan
3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi *On Time Performance*;
4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya.

#### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Capaian kinerja *OTP* Angkutan Jalan Tahun 2023 mengalami penurunan dibandingkan dengan capaian Tahun 2022, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.24**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 *On Time Performance* (*OTP*) Angkutan Jalan

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

Sumber: Hasil Analisis, 2023

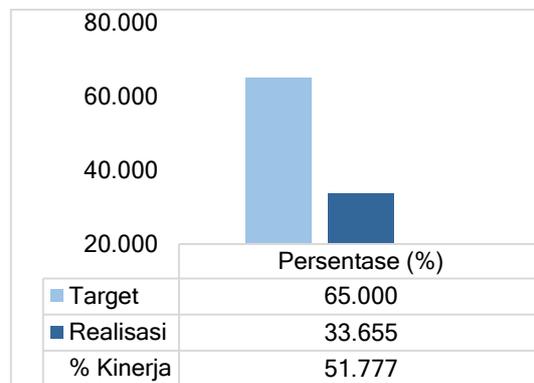


Hal ini disebabkan oleh:

1. Penggunaan jalur yang sama (bercampur) dengan lalu lintas lainnya, menyebabkan sulitnya menjaga *On Time Performance*;
2. Komitmen pemerintah daerah dalam penerapan kebijakan strategi *push* melalui kebijakan ruang dan waktu;
3. Kendala integrasi sistem GPS BTS Kota Bandung yang digunakan oleh operator Damri berbeda dengan yang digunakan oleh Kemenhub berdampak pada data *On Time Performance* yang terbaca lebih rendah;
- 2) Adanya penambahan titik halte dan perubahan rute di beberapa kota yang menyebabkan pembacaan sistem GPS tidak sesuai dan mempengaruhi nilai *On Time Performance*.

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Angkutan Jalan pada Tahun 2023 memiliki target 65,000% dan telah terealisasi 33,655% sehingga capaian kinerja sebesar 51,777%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.27**

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan Jalan Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## 2) OTP Angkutan SDP

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) angkutan SDP merupakan persentase jumlah jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan yang tepat waktu pada lintas penyeberangan utama dibandingkan seluruh jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan pada lintas penyeberangan utama dalam 1 (satu) tahun. Untuk menghitung persentase OTP angkutan SDP digunakan rumus sebagai berikut:

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



Pada tahun 2023, *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP memiliki target sebesar 83,310. Angka tersebut diperoleh dari Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan rincian perhitungan dari angka *baseline* tahun 2020 sebesar 83. Kemudian menggunakan asumsi terjadi peningkatan ketepatan waktu sebesar 0,1% per tahun. Sehingga pada tahun 2023, memiliki target sebesar 83,310. Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP tahun 2023 pada angkutan penyeberangan 118 pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,513, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

**Tabel III.25**

Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP Tahun 2023

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	64.890	52.141	80,45%
2.	Padangbai – Lembar	9.424	7.845	83,26%
3.	Bajoe – Kolaka	2.144	1.832	85,71%
4.	Ketapang – Gilimanuk	149.690	125.151	83,62%
5.	Kariangau – Penajam	66.634	57.017	85,55%
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	6.373	5.500	86,56%
7.	Kayangan Pototano	28.658	24.279	84,94%
<b>Total</b>		<b>327.813</b>	<b>208.131</b>	<b>83,513%</b>

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

Sehingga capaian OTP Angkutan SDP Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{OTP Angkutan SDP} = \frac{208.131}{327.813} \times 100\% = 83,513\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{83,513}{83,310} \times 100\% = 100,244\%$$

Pada Tahun 2023 terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan dengan OTP dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama, yakni:

1. Lintas Merak-Bakauheni, yang disebabkan oleh:
  - a. Karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *on time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;

- b. Adanya kendala teknis di dermaga, dan membutuhkan waktu untuk kapal dapat sandar dan bongkar muat, sehingga jika satu kapal tidak *on time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya.
2. Lintas Padangbai-Lembar, yang disebabkan oleh:
  - a. Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini



- sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Moveable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan *draft* kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk dapat sandar di dermaga plengsengan;
- b. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang – Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *on time*;
  - c. Dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Moveable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani lintasan dalam provinsi Padangbai – Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *on time*.

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

1. Telah diterapkannya *online ticketing ferizy* (<https://www.ferizy.com/>) pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang, dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga

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

2. Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal didampingi oleh personil Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD);
3. Memberi sanksi terhadap pelanggaran Kepatuhan terhadap jadwal (tidak menunda keberangkatan) untuk operator yang melanggar;
4. Memastikan kapasitas alur pelayaran sesuai dengan pola operasi;
5. Mengatur kondisi muatan di tempat parkir siap muat agar memperlancar proses bongkar muat.

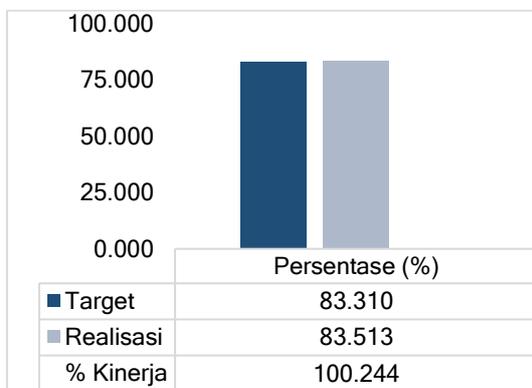
Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian OTP Transportasi SDP antara lain:

1. Belum diterapkannya pelaksanaan *online ticketing*, adapun Pelabuhan yang telah menerapkan *online ticketing* yaitu Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk. Kendala belum diterapkannya pelaksanaan *online ticketing* yaitu belum tersedianya infrastruktur penyelenggaraan *e-ticketing* pada semua pelabuhan penyeberangan yang sesuai PM 19 Tahun 2020;
2. Pasang surut alur pelayaran pada beberapa lintas SDP sehingga



- membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. Kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
  4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut ini:



**Gambar III.28**

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2023

Untuk mencapai target *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP Tahun 2023, Kementerian Perhubungan mengalokasikan anggaran terkait OTP Transportasi SDP Tahun 2023 (kegiatan Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi) yaitu senilai Rp218.646.000,- realisasi anggaran sebesar Rp218.325.348,- atau 99,85%.



**Gambar III.29**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Angkutan Jalan Tahun 2023

Untuk meningkatkan pelayanan transportasi SDP kepada masyarakat melalui optimalisasi OTP transportasi SDP, Kementerian Perhubungan berkomitmen untuk senantiasa meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, diantaranya melalui:

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



### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Realisasi kinerja OTP Angkutan SDP sudah cukup baik dan meningkat bila dibandingkan dengan target tahun 2023, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.26**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 *On Time Performance* (OTP) Angkutan SDP

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

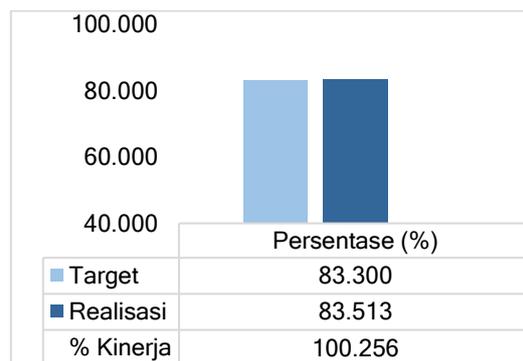
Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

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

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Angkutan SDP pada Tahun 2023 memiliki target 83,300% dan telah terealisasi 83,513% sehingga capaian kinerja sebesar 100,256%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.30**

Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan SDP Terhadap Target Renstra Tahun 2023



## d) Transportasi Laut

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Persentase Pencapaian Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan (*On Time Performance*) transportasi laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di Pelabuhan yang terdiri dari pencapaian kinerja pelayanan kapal (pencapaian *Waiting Time* (WT) dan pencapaian *Approach Time* (AT)) dan pencapaian kinerja di terminal (pencapaian *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT)).

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

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

Keterangan:

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

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

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

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

- 3) *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT) atau rasio waktu kerja kapal di tambatan merupakan perbandingan waktu kapal berkerja efektif di dermaga (terminal) dengan waktu kapal selama di tambatan dermaga (terminal). *Effective Time : Berthing Time* (ET:BT) disajikan dalam satuan Persentase (%).

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



Target pencapaian *On Time Performance* pada Tahun 2023 sebesar 84,000% yang berarti bahwa *On Time Performance* tahun 2023 diharapkan dapat mencapai 84,000% dari standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan.

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

<b>Capaian WT Pelabuhan</b>	=	$\frac{71,000\%}{84,000\%}$	X 100%	=	<b>84%</b>
<b>Capaian AT Pelabuhan</b>	=	$\frac{96,000\%}{84,000\%}$	X 100%	=	<b>114%</b>
<b>Capaian (ET:BT) Pelabuhan</b>	=	$\frac{82,000\%}{84,000\%}$	X 100%	=	<b>98%</b>

Sehingga diperoleh:

<b>OTP Angkutan Laut</b>	=	$\frac{91\% + 93\% + 97\% + 66\% + 64\% + 58\% + 93\% + 90\% + 82\% + 87\% + 79\%}{12}$	X 100%	=	<b>83%</b>
<b>% Capaian</b>	=	$\frac{114\% + 84\% + 98\%}{3}$	x 100%	=	<b>99%</b>

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

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

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

OTP Transportasi Laut Tahun 2023 belum mencapai target, Kementerian Perhubungan senantiasa meningkatkan pelayanan OTP pada Transportasi Laut melalui:

- 1) Kegiatan Bimbingan Teknis Standar Kinerja Operasional Pelabuhan untuk

meningkatkan angka realisasi yang tercatat;

- 2) Menghimbau UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk menerbitkan/merubah standar kinerja yang disesuaikan kondisi operasional pelabuhan;
- 3) Melakukan penyesuaian terkait standarisasi layanan antar pelabuhan yang diberikan oleh pihak operator pelabuhan.

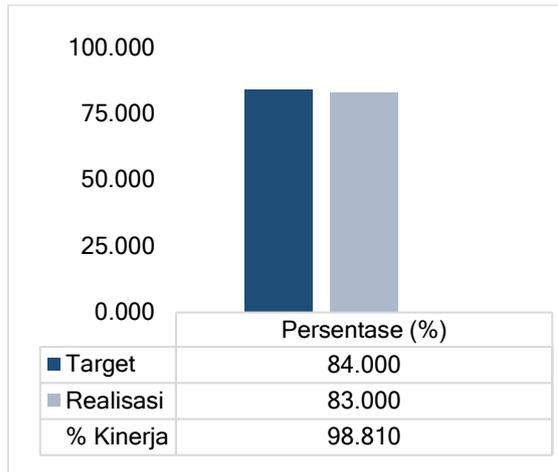


Adapun anggaran terkait kegiatan bimbingan teknis standar kinerja operasional pelabuhan untuk mendukung OTP Transportasi Laut Tahun 2023 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Kepelabuhanan Pusat



adalah senilai Rp862.121.000,00 (Delapan Ratus Enam Puluh Dua Juta Seratus Dua Puluh Satu Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp862.121.000,00 (Delapan Ratus Enam Puluh Dua Juta Seratus Dua Puluh Satu Ribu Rupiah) atau 100,000%, yang

dimanfaatkan untuk melaksanakan evaluasi standar kinerja operasional pelabuhan.



**Gambar III.31**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.32**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Laut Tahun 2023

Adapun penyebab penurunan realisasi OTP Layanan Transportasi Laut terhadap target PK Tahun 2023 di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut, diantaranya:

1. Waktu penginputan pada aplikasi Sistem Informasi Pelaporan Elektronik (SIRANI) yang tidak tepat waktu; dan
2. Masih terdapat UPT/Satker yang belum menginput atau melaporkan data WT, AT, ET:BT dan OTP periode tahun 2023 pada aplikasi SIRANI.

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut Tahun 2023 belum optimal untuk mencapai target yang ditetapkan karena *recovery* dari kondisi pandemi COVID-19 yang berdampak pada pelayanan masing-masing terminal di pelabuhan yang menyebabkan adanya perubahan layanan yang diberikan, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.27**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Laut

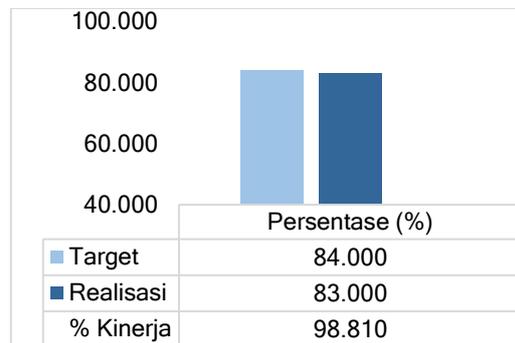
Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Laut	OTP Layanan Transportasi Laut	%	2021	82,000	85,443	104,199
			2022	83,000	78,667	94,779
			2023	84,000	83,000	98,810

Sumber: Hasil Analisis, 2023



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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Laut pada Tahun 2023 memiliki target 84,000% dan telah terealisasi 83,000% sehingga capaian kinerja sebesar 98,810%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.33**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2023

**e) Transportasi Udara**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

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

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

Ketepatan waktu penerbangan (*On Time performance*/OTP) adalah kesesuaian waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu pada armada pesawat udara nasional yang beroperasi pada tahun berjalan. Sementara jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam periode tahun berjalan.

Dengan total penerbangan yang tepat waktu sebanyak 274.065 penerbangan dari jumlah total penerbangan 378.204 penerbangan, maka didapatkan hasil nilai OTP Transportasi Udara adalah sebesar 72,46% yang setara dengan capaian kinerja sebesar 103,514% dari target OTP yang ditetapkan Tahun 2023 sebesar 70,000%.

$$\text{OTP Transportasi Udara} = \frac{274.065 \text{ Penerbangan}}{378.204 \text{ Penerbangan}} \times 100\% = 72,460\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{72,460\%}{70,000\%} \times 100\% = 103,514\%$$



Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, yakni PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, dan PT. Sriwijaya Air yang menjadi tolok ukur capaian *On Time Performance*. Secara lengkap dapat dijelaskan terkait *OTP*, *Delay* dan *Cancel* secara kumulatif pada periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2023 pada grafik sebagai berikut:

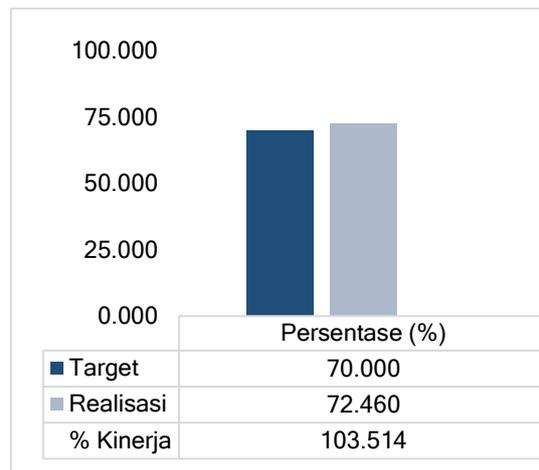
**Tabel III.28**

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

No	Airlines	Total Penerbangan	Tepat Waktu		Keterlambatan		Pembatalan	
			Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1	PT. Batik Air Indonesia	104.809	65.274	62,28%	20.331	19,40%	19.204	18,32%
2	PT. Citilink Indonesia	83.443	71.863	86,12%	11.580	13,88%	0	0,00%
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	50.900	44.682	87,78%	6.211	12,20%	7	0,01%
4	PT. Indonesia AirAsia	16.854	11.067	65,66%	1.808	10,73%	3.979	23,61%
5	PT. Lion Mentari Airlines	111.370	72.870	65,43%	38.413	34,49%	87	0,08%
6	PT. Nam Air	4.212	3.038	72,13%	1.073	25,47%	101	2,40%
7	PT. Sriwijaya Air	6.616	5.271	79,67%	1.287	19,45%	58	0,88%
<b>TOTAL</b>		<b>378.204</b>	<b>274.065</b>	<b>72,46%</b>	<b>80.703</b>	<b>21,34%</b>	<b>23.436</b>	<b>6,20%</b>

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2023

Dari target *On Time Performance* Tahun 2023 yang ditetapkan sebesar 70,00%, diperoleh realisasi *On Time Performance* pada Tahun 2023 sebesar 72,46% dengan persentase capaian sebesar 103,51%. Hal ini menunjukkan capaian *On Time Performance* Ditjen Perhubungan Udara sudah baik.



**Gambar III.34**

Grafik Capaian *On Time Performance* Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2023



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

1. Regulator (Ditjen Perhubungan Udara)

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

2. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)

a) Secara konsisten melaksanakan operasional penerbangannya sesuai dengan penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang sudah diberikan;

b) Wajib melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan apabila slotnya dihapus, berupa perubahan persetujuan rute penerbangan (pengurangan frekuensi) atau pencabutan persetujuan rute penerbangan;

c) Dapat mengajukan kembali permohonan penambahan kapasitas berupa penambahan frekuensi penerbangan atau permohonan rute baru apabila terdapat peningkatan demand;

d) Melakukan pengecekan dan memastikan kesiapan (kelaikudaraan) armada yang dioperasikan;

e) Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;

f) Melakukan perencanaan dan pelaksanaan rute penerbangan agar efektif dan efisien dalam operasional penerbangan.

3. Penyelenggara Bandar Udara

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

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

4. Penyelenggara Navigasi Penerbangan

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

Pada Triwulan IV Tahun 2023, dilakukan revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dimana terdapat penyesuaian pada target capaian *On Time Performance* (OTP) sektor Transportasi Udara dari 80,05



menjadi 70,00 yang disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara, dikarenakan beberapa hal antara lain:
  - a) Banyak pesawat udara yang sedang dalam taraf *maintenance* sebagai akibat kurangnya pasokan suku cadang dari luar

negeri, dimana pada Tahun 2023 terdapat 86 Armada Pesawat Udara yang mengalami *maintenance*,

- b) Berkurangnya penumpang pada tahun 2020 sebagai akibat pandemi COVID-19, sehingga untuk mengurangi beban biaya operasional banyak maskapai yang mengembalikan pesawat udaranya kepada *leasing*.

**Tabel III.29**

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

No.	Maskapai	Maintenance				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Garuda Indonesia	5	53	84	51	20
2	Citilink	5	8	18	12	16
3	Lion Air	20	44	52	14	19
4	Batik Air	3	14	4	3	6
5	Sriwijaya Air	19	13	6	7	7
6	Nam Air	6	9	12	14	14
7	Indonesia AirAsia	0	8	8	6	4
<b>Total</b>		<b>58</b>	<b>149</b>	<b>184</b>	<b>107</b>	<b>86</b>

Sumber: DJU, 2023

- 2) Berbagai *event* strategis dan internasional yang menyebabkan keterlambatan karena terdapat pergerakan penerbangan VIP dan WIP yang memerlukan prioritas sehingga penerbangan berjadwal harus menyesuaikan.

**Tabel III.30**

Event Strategis dan International di Indonesia Yang Mempengaruhi Capaian *On Time Performance*

NO	TAHUN	EVENT
1	2022	KTT G20
		World Conference on Creative Economy (WCCE)
2	2023	KTT ASEAN Ke-42 di Labuan Bajo
		KTT Archipelagic and Island States Forum 2023 (KTT AIS)
		KTT ASEAN Ke-43 di Jakarta

Sumber: DJU, 2023

Adapun pagu anggaran terkait OTP transportasi udara Tahun 2023 adalah senilai Rp511.009.163.000,00 (Lima Ratus Sebelas Miliar Sembilan Juta Seratus Enam Puluh Tiga





# **BANDAR UDARA INTERNASIONAL JAWA BARAT**



**BIJB KERTAJATI**  
WEST JAVA INTERNATIONAL AIRPORT  
operated by Angkasa Pura II

Ribu Rupiah), yang telah terealisasi senilai Rp509.592.469.892,00 (Lima Ratus Sembilan Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Dua Juta Empat Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Delapan Ratus Sembilan Puluh Dua Rupiah) atau penyerapan sebesar 99,723%.

Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.35**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Udara Tahun 2023

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Capaian kinerja *On Time Performance (OTP)* Transportasi Udara Tahun 2023 mengalami penurunan bila dibandingkan dengan Tahun 2022. Pencapaian ini sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.31**

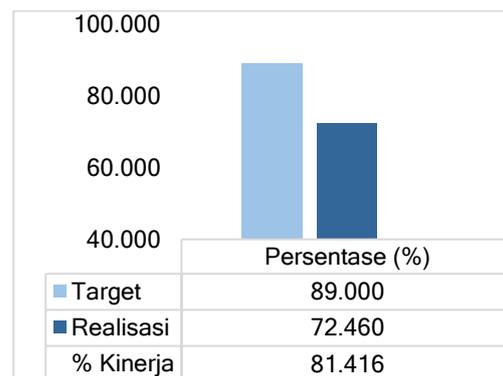
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara	%	2021	87,000	81,570	93,759
			2022	88,000	76,615	87,063
			2023	70,000	72,460	103,514

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara pada Tahun 2023 memiliki target 89,000% dan telah terealisasi 72,46% sehingga capaian kinerja sebesar 81,416%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.36**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2023



## f) Transportasi Perkeretaapian

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

*On Time Performance* (OTP) atau ketepatan waktu pelayanan transportasi kereta api yang diukur dalam hal ini adalah ketepatan waktu kedatangan untuk seluruh perjalanan kereta api penumpang dan barang. Perhitungan OTP dilaksanakan untuk perkeretaapian nasional meliputi PT KAI, PT KCI, PT Railink, LRT Sumsel, LRT Jabodetabek dan KA *Feeder* KCJB. Persentase capaian OTP Transportasi Kereta Api diperoleh dengan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Persentase } On \text{ Time Performance (OTP) Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{Jumlah kedatangan dan keberangkatan KA Penumpang dan Barang tepat waktu pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah keseluruhan kedatangan dan keberangkatan KA Penumpang dan Barang pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

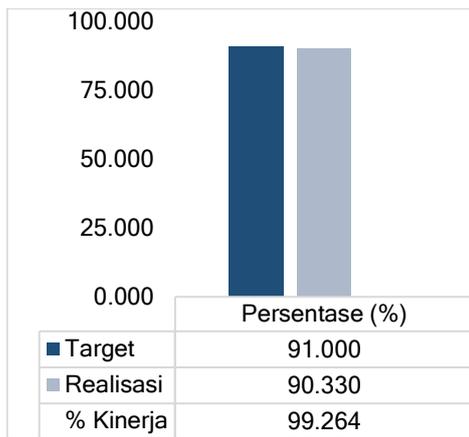
Target persentase *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api yang ditetapkan pada Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (revisi terakhir) sebesar 91% baik untuk angkutan kereta api penumpang dan barang serta juga mencakup keberangkatan dan kedatangan dalam perjalanan kereta api. Dengan jumlah realisasi kedatangan dan keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) tepat waktu pada Tahun 2023 sebanyak 684.358 KA dibandingkan dengan jumlah kedatangan dan keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) sebanyak 757.656 KA, maka diperoleh realisasi persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Tahun 2023 sebesar 90,33%.

$$\text{OTP Transportasi Perkeretaapian} = \frac{684.358 \text{ Kedatangan Tepat Waktu}}{757.656 \text{ Total Kedatangan}} \times 100\% = 90,330\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{90,330\%}{91,000\%} \times 100\% = 99,264\%$$

Untuk mencapai target OTP Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023 dialokasikan anggaran senilai Rp4.199.283.817.000,00 (Empat Triliun Seratus Sembilan Puluh Sembilan Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Delapan Ratus Tujuh Belas Ribuh Rupiah), dengan realisasi senilai Rp3.269.312.289.034,00 (Tiga Triliun Dua Ratus Enam Puluh Sembilan Miliar Tiga Ratus Dua Belas Juta Dua Ratus Delapan Puluh Sembilan Ribuh Tiga Puluh Empat Rupiah) atau 77,854%, yang dimanfaatkan untuk subsidi perintis dan *monitoring* PSO, penetapan, pemantauan dan evaluasi GAPEKA, pembangunan jalur ganda KA dan fasilitas prasarana lainnya, pengembangan perkeretaapian perkotaan, peningkatan prasarana perkeretaapian baik jalur KA dan fasilitas operasi, dan lainnya.





**Gambar III.37**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023



**Gambar III.38**

Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2023

Pada Tahun 2023, capaian *On Time Performance* (OTP) terendah terjadi pada Juni 2023 yaitu 84,23% dimana periode tersebut merupakan awal penerapan GAPEKA Tahun 2023. Namun pada periode bulan selanjutnya cenderung mengalami peningkatan dengan kisaran nilai 89%-91%. Adapun faktor tidak tercapainya target OTP diantaranya:

- a. Andil keterlambatan dari faktor jalur rel dan jembatan sebesar 41,24%, kejadian anjlokkan sebesar 17,40%, dan faktor pengaruh alam sebesar 13,04%;
- b. Penyumbang rendahnya kinerja *On Time Performance* secara konsisten dari layanan KRL Jabodetabek dengan persentase frekuensi perjalanan sekitar 50% dari total perjalanan kereta api. Berdasarkan Laporan Pelaksanaan GAPEKA Tahun 2023, tercatat ketepatan waktu terendah pada layanan KRL dengan rata-rata ketepatan waktu per bulan

pada *range* 80-86% dengan frekuensi perjalanan KA per bulan mencapai 35.000 keberangkatan dari total keberangkatan seluruhnya sekitar 62.000 per bulan;

- c. Keterlambatan operasional KA juga dikarenakan aktivitas bongkar muat angkutan barang yang membutuhkan waktu lama, terjadinya beberapa temperan pada perlintasan sebidang sehingga menyebabkan gangguan operasional lalu lintas kereta api, serta adanya pekerjaan pembangunan/ peningkatan di beberapa lintas operasional. Hal tersebut perlu menjadi pokok perhatian untuk peningkatan kinerja periode selanjutnya.

Upaya peningkatan kinerja pada periode berikutnya diantaranya:

- a. Peningkatan pengawasan dan koordinasi dengan petugas di lapangan untuk mengantisipasi dan

- menangani gangguan operasional lalu lintas kereta api yang terjadi, seperti cuaca buruk, bencana alam, tindakan *vandalism*, termasuk peningkatan keamanan di perlintasan sebidang;
- b. Percepatan penyelesaian jalur ganda kereta api di lintas utama Jawa dan Sumatera agar lebih efektif dan efisien dalam pengaturan perjalanan kereta api;
  - c. Penanganan cepat ketika terjadi kecelakaan kereta api maupun kecelakaan non kereta api yang mengganggu operasional agar jalur kereta api dapat segera dilalui dan perjalanan segera normal kembali, termasuk diperlukan penyediaan dan penempatan sarana pendukung penanganan kecelakaan yang siap operasi di beberapa lokasi strategis.

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

- a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan Mendorong penyusunan GAPEKA oleh Pemerintah selaku pemilik

prasarana milik negara serta pengawasan lalu lintas kereta api secara intensif.

- b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:
  - 1) Evaluasi dampak terhadap penyesuaian anggaran kegiatan pendukung peningkatan OTP transportasi perkeretaapian dengan adanya kebijakan *Automatic Adjustment* Tahun 2024 mengacu Surat Menteri Keuangan Nomor S-1082/MK.02/2023 guna selanjutnya diperlukan pengoptimalan anggaran yang tersedia.
  - 2) Diusulkan kegiatan dan anggaran yang dibutuhkan untuk mendukung pengawasan lalu lintas kereta api dengan menggunakan teknologi informasi.
- c. Diusulkan penambahan dan penempatan pegawai yang kompeten untuk mendukung penyusunan GAPEKA oleh Pemerintah selaku pemilik prasarana milik negara.

#### **b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

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



# LRT JABODETABEK



**Tabel III.32**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian

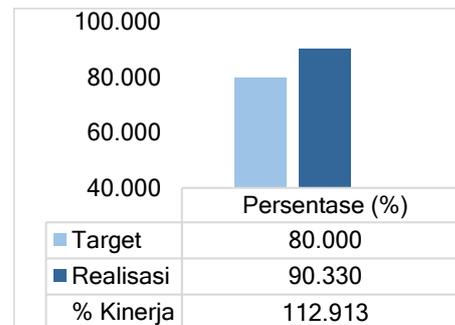
Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i>	%	2021	78,000	90,723	116,312
	Layanan Transportasi KA		2022	91,000	91,000	100,000
			2023	91,000	90,330	99,264

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Realisasi persentase *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api Tahun 2023 sebesar 90,330%, sedangkan target yang tercantum pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024 sebesar 80% sehingga capaian kinerja diperoleh sebesar 112,913%. Secara keseluruhan, capaian indikator OTP selalu tercapai mengacu pada target pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024 (kinerja > 100%) dengan rata-rata kinerja sebesar 106,32% dimana realisasi tertinggi terjadi pada Tahun 2021-2022 yaitu sebesar 91%. Demikian juga apabila dibandingkan dengan target Tahun 2024 berdasarkan Rencana Strategis Tahun 2020-2024, capaian Tahun 2023 masih

memenuhi target yang ditetapkan namun diharapkan capaian tersebut dapat ditingkatkan di Tahun 2024.

**Gambar III.39**

Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2023

### III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2023 pada Sasaran Strategis Ketiga

**Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi**, yang diukur dengan IKSS rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan. IK ini merupakan rata-rata dari capaian transportasi darat (baik transportasi jalan maupun penyeberangan), transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian.



### IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

#### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan ini telah cukup baik, dengan realisasi sebesar 17,640. Meskipun realisasi tersebut belum mencapai target, namun dapat diindikasikan bahwa kejadian kecelakaan pada sektor transportasi berkurang dari target yang telah ditentukan, yaitu sebesar 20,940 atau capaian terhadap target sebesar 115,759%. Pencapaian ini tergambar pada tabel berikut:

**Tabel III.33**

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2023

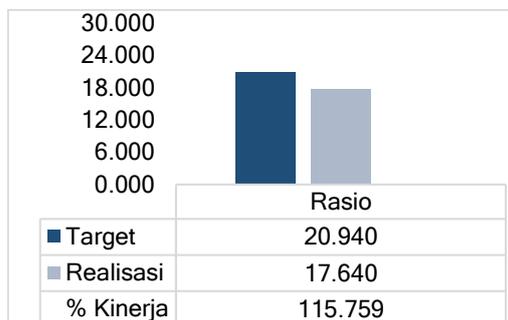
No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	%
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	20,940	17,640	115,759
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,015	0,008	146,667
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,039	0,033	115,385
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		0,970	0,840	113,402
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150	0,000	200,000
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,150	0,100	133,333

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Anggaran yang terkait dengan pencapaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2023 ini adalah senilai Rp1.994.254.425.000,00 (Satu Triliun Sembilan Ratus Sembilan Puluh Empat Miliar Dua Ratus Lima Puluh Empat Juta Empat Ratus Dua Puluh Lima Ribu Rupiah), dengan realisasi senilai Rp1.924.868.574.255,00 (Satu Triliun Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Miliar



Delapan Ratus Enam Puluh Delapan Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Dua Ratus Lima Puluh Lima Rupiah) atau realisasi 96,521%, sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.40**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.41**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2023

### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan pada Tahun 2023 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan capaian Tahun 2022, meskipun masih terjadi kecelakaan transportasi laut dan perkeretaapian. Pencapaiannya adalah sebagaimana berikut:

**Tabel III.34**

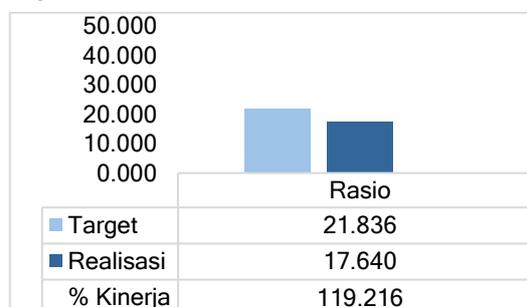
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	2021	26,768	24,531	104,513
			2022	23,356	19,934	162,769
			2023	20,940	17,640	115,759

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan pada Tahun 2023 memiliki target 21,836 dan realisasi 17,640 atau mencapai 119,216%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:



**Gambar III.42**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2023



## A. Transportasi Darat

### 1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

#### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

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

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

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

Pada periode sampai dengan Tahun 2023, berdasarkan data yang dihimpun dari *website* Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis dengan ketentuan kecelakaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dijelaskan bahwa kecelakaan kendaraan umum yaitu meliputi terdapat adanya korban

jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas sehingga adanya laporan dari masyarakat, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana yang rusak berat, terjadi berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam 1 (satu) tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun yang sama. Didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah sebanyak 2 (dua) kejadian kecelakaan. Jumlah kejadian kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan angkutan umum di jalan yang hanya melibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN perhitungan kejadian kecelakaan berikut tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang.



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

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan} = \frac{2 \text{ Kejadian}}{2.609.172 \text{ keberangkatan}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} = 0.008$$

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,015 - (0,008 - 0,015)}{0,015} = 146,667\%$$

Pencapaian rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan didukung oleh beberapa faktor, yakni:

1. Adanya pelaksanaan Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia dalam rangka penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan Angkutan Umum;
2. Pelaksanaan *Monitoring* Keselamatan Transportasi Jalan;
3. Pelaksanaan *Monitoring* Pembinaan Angkutan Umum AKAP maupun Angkutan Barang;
4. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
5. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
6. Adanya sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;
7. Pelaksanaan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan Pariwisata dan AKAP, dalam rangka menurunkan angka kecelakaan pada AKAP dan pariwisata yang dilaksanakan di Jawa Barat;
8. Pelaksanaan *Ramp Check* Angkutan Umum;
9. Pelaksanaan Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor;
10. Pelaksanaan *Monitoring* Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT).

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

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen

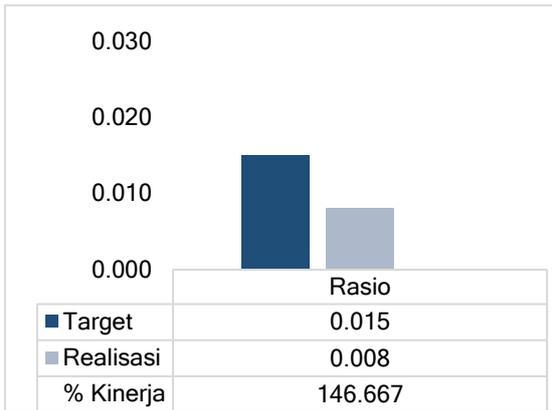


- Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2023 sebanyak 152 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari 4.848 Perusahaan Angkutan Umum (PAU) per tanggal 31 Desember 2023;
2. Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
  3. Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan perusahaan masih beranggapan bahwa keselamatan merupakan sebuah *at cost* bagi perusahaan itu sendiri;
  4. Masih belum adanya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas;
  5. Masih ditemukan banyaknya SRUT yang tidak diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 yaitu senilai Rp6.794.530.000,00 (Enam Miliar Tujuh Ratus Sembilan Puluh Empat

Lima Ratus Tiga Puluh Ribu Rupiah) dan sampai dengan bulan Desember tahun 2023 realisasi anggaran senilai Rp6.789.562.512,00 (Enam Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Sembilan Lima Ratus Enam Puluh Dua Ribu Lima Ratus Dua Belas Rupiah) atau sebesar 99,93%, meliputi Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan, Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor, Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor, Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor, Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru, Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang, Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan, Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, *Monitoring* Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum Program Aksi Keselamatan Berkendara, Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah, *Monitoring* dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan, Pembinaan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, *Monitoring* dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan, Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK. Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:





**Gambar III.43**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2023

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

1. Kebijakan atau regulasi
  - a. Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;
  - b. Akan diatur regulasi terkait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;
  - c. Akan diberikan *reward* kepada perusahaan angkutan umum yang sudah menerapkan SMK dan akan mendorong kepada



**Gambar III.44**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023

perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK.

2. Sosialisasi
  - a. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik *offline* maupun *online* (melalui media elektronik, media sosial dll);
  - b. Menggandeng *public figure* untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan *awareness* masyarakat terhadap keselamatan jalan.
3. Implementasi atau Penyelenggaraan
  - a. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola

- Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;
  - b. Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
  - c. Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;
  - d. Melaksanakan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
  - e. Melaksanakan Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan terkait Harmonisasi RUNK LLAJ;
  - f. Melaksanakan Pembinaan Teknis Perusahaan Agen Pemegang Merek (APM) dan Importir Umum;
  - g. Melaksanakan Ketahanan Uji Guling pada Kendaraan Bus.
4. Monitoring dan Evaluasi
- a. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan;
  - b. Melakukan *Monitoring* Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3);
  - c. Monitoring dan Evaluasi perusahaan karoseri produksi kendaraan bermotor;
  - d. *Monitoring* Sertifikat registrasi Uji Tipe (SRUT).
5. Teknologi Informasi
- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
  - b. Optimalisasi aplikasi Terminal *Online System* (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
  - c. Integrasi aplikasi *ramp check* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

**b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2023 sudah optimal karena hampir mencapai target, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.35**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
		Rasio	2021	0,019	0,012	135,769



# TOL CISUMDAWU

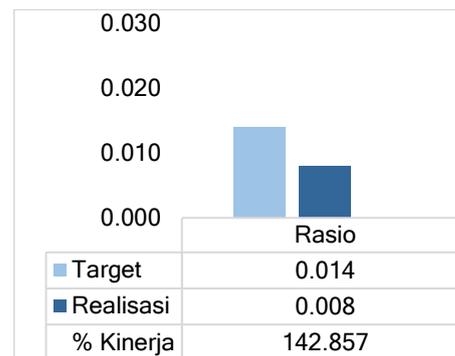


Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan		2022	0,015	0,000	200,000
	Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan		2023	0,015	0,008	146,667

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Tahun 2023 memiliki target 0,014 dan telah terealisasi 0,008 sehingga capaian kinerja sebesar 142,857%, sebagaimana pada gambar berikut:



**Gambar III.45**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## 2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 pelayaran angkutan penyeberangan, baik komersil maupun perintis, yang dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

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

Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi

keperintisan angkutan penyeberangan. Sedangkan, data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam,



kapal terbakar, atau korban meninggal dunia.

Rasio kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2023 sesuai Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, yakni *baseline* realisasi Tahun 2020 sebesar 0,086, dan diharapkan dapat terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun. Tahun 2023, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran memiliki target 0,039 yang

bersumber dari target Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun.

Pada tahun 2023 terdapat kejadian kecelakaan pelayaran SDP sebanyak 2 kecelakaan kapal terbakar (**Lampiran 35**). Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan 161 penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2023 sebesar 605.075 pelayaran.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran} = \frac{2 \text{ Kejadian}}{605.075 \text{ Pelayaran}} \times \frac{10.000 \text{ Pelayaran}}{1} = 0.033$$

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,039 - (0,033 - 0,039)}{0,039} = 115.385\%$$

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

1. SDM yang berkompetensi mengalami peningkatan pada tahun 2023 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) bidang LLASDP (Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan);
2. Adanya pelaksanaan monitoring dan pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai, Danau dan Penyeberangan;
3. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*rampcheck*) dan monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;
4. Regulasi di bidang keselamatan TSDP (Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan) yang sudah mengalami peningkatan penataan.

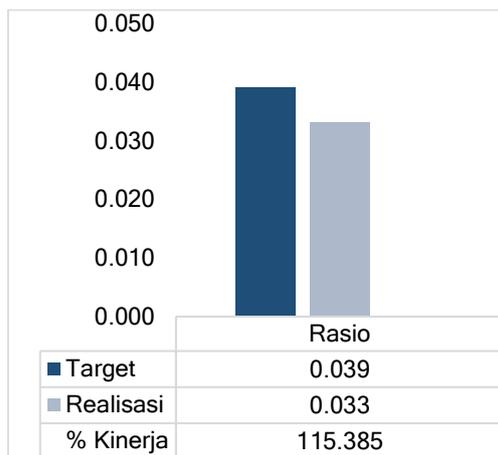


Meskipun tidak terjadi kecelakaan transportasi penyeberangan, beberapa hal yang dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan transportasi penyeberangan, yakni:

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

Adapun pagu anggaran terkait rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2023 yaitu senilai Rp91.749.000,00 (Sembilan Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Rupiah) dengan realisasi anggaran sebesar Rp91.748.780,00 (Sembilan Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Delapan Ribu Tujuh Ratus Delapan Puluh Rupiah) atau 99,99%, yang dialokasikan untuk inspeksi keselamatan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan.

Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.46**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.47**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023

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

- a) Segera melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- b) Menyediakan *monitor* cuaca untuk pemantauan data *real time* cuaca pada lintas penyeberangan;



- c) Berkoordinasi dengan Badan Meteorologi dan Geofisika (BMKG) terkait prakiraan cuaca;
- d) Melaksanakan *monitoring* dan evaluasi inspeksi keselamatan transportasi Penyeberangan (*rampcheck*) dan *monitoring* secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan operasional penyeberangan (*monitoring* dan evaluasi inspeksi keselamatan);
- e) Perumusan aturan manajemen keselamatan kapal, patroli, dan pengamanan;
- f) Penyusunan kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan *database* kinerja pengawasan operasional SDP;
- g) Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
- h) Melakukan pengawasan tertib berlayar;
- i) Peningkatan kompetensi SDM di bidang transportasi SDP dengan pemberian diklat kompetensi seperti diklat syahbandar, diklat syahbandar pembantu, diklat *marine inspector*, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti BP2TL (Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut) dan Poltektrans SDP (Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan);
- j) Melaksanakan *monitoring* pelaksanaan tuisi keselamatan dan keamanan pelayaran tsdp di seluruh indonesia melalui *zoom* dengan Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
- k) Pemberian *Webinar* terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba.

### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2023 hampir optimal, meskipun masih terdapat kecelakaan transportasi penyeberangan sepanjang Tahun 2023 sebagaimana berikut:

**Tabel III.36**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

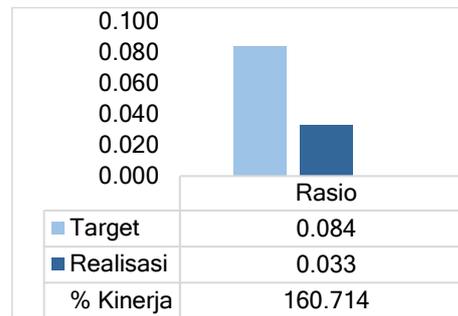
Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	2021	0,089	0,039	154,088
			2022	0,039	0,000	200,000
			2023	0,039	0,033	115,385

Sumber: Hasil Analisis, 2023



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

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Tahun 2023 memiliki target 0,084 dan telah terealisasi 0,033 sehingga capaian kinerja sebesar 160,714%, sebagaimana pada gambar berikut.



**Gambar III.48**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2023

**B. Transportasi Laut**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

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

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

Pada tahun 2023, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sebanyak 1.111.319 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 51 kejadian, manusia sebesar 13 kejadian dan teknis 29 kejadian, yang berarti setiap penerbitan 10.000 SPB maka jumlah Rasio Kejadian Kecelakaan yang terjadi sebanyak 0,840 kecelakaan/ 10.000 *freight* (pelayaran) sehingga persentase capaian kinerjanya sebesar 113,402%, yakni pada berikut:

**Tabel III.37**

Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2023

No	Bulan	Faktor Penyebab			SPB Diterbitkan		
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Triwulan	Jumlah Bulanan	Jumlah Triwulan
1	Januari	7	1	3	30	96.723	370.010



No	Bulan	Faktor Penyebab			SPB Diterbitkan		
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Triwulan	Jumlah Bulanan	Jumlah Triwulan
2	Februari	3	4	4		149.379	
3	Maret	3	2	3		123.908	
4	April	0	2	0	12	36.409	121.105
5	Mei	11	0	4		41.052	
6	Juni	3	0	2		43.634	
7	Juli	1	0	1	18	50.041	184.562
8	Agustus	7	0	5		54.030	
9	September	0	3	1		80.491	
10	Oktober	7	0	2	33	144.917	435.642
11	November	5	0	4		144.195	
12	Desember	14	1	0		146.529	
<b>TOTAL</b>		<b>51</b>	<b>13</b>	<b>29</b>	<b>93</b>		<b>1.111.319</b>

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2023

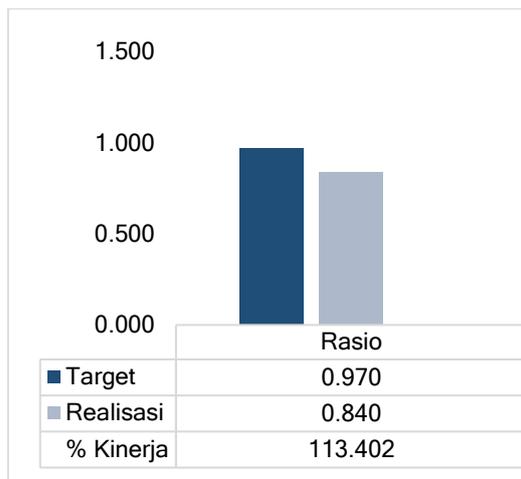
Dengan jumlah Surat Perintah Belayar yang diterbitkan selama tahun 2023, yaitu sebanyak **1.111.319** (Satu Juta Seratus Sebelas Ribu Tiga Ratus Sembilan Belas) SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2023 sebesar 0,84 atau mencapai 113,4% dari target, yakni:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran} = \frac{93 \text{ Kejadian}}{1.111.319 \text{ SPB}} \times \frac{10.000 \text{ Pelayaran}}{1} = 0,840$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,970 - (0,840 - 0,970)}{0,970} \times 100\% = 113,402\%$$

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2023 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan KPLP Pusat adalah senilai Rp107.157.025.000,00 (Seratus Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Tujuh Juta Dua Puluh Lima Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp107.151.293.093,00 (Seratus Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Satu Juta Dua Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Sembilan Puluh Tiga Rupiah) atau mencapai 99,99%. Pemanfaatan anggaran ini merupakan akumulasi alokasi kegiatan asistensi/ *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal, *monitoring* terkait permasalahan Surat Persetujuan Belayar, *monitoring* dan evaluasi kinerja pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing, sosialisasi keselamatan pelayaran, pembangunan kapal patroli, pengadaan AIS (*monitoring system* kapal).





**Gambar III.49**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.50**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023

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

- 1) Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrim secara berkala;
- 2) Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
- 3) Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
- 4) Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
- 5) Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- 6) Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang Lebaran, Natal dan Tahun Baru;

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

### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Realisasi rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2023 meningkat dibanding realisasi dan capaian Tahun 2022, karena jumlah kecelakaan transportasi laut menurun. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja peningkatan transportasi laut lebih baik dari tahun sebelumnya sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.38**

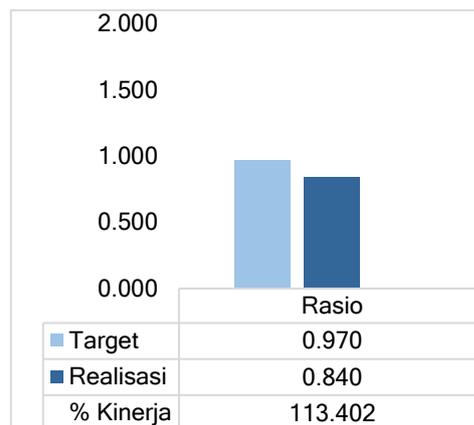
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	Rasio	2021	1,210	1,140	105,764
			2022	1,090	0,995	108,723
			2023	0,970	0,840	113,402

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2023 terhadap target Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 dengan rasio sebesar 0,970 telah tercapai rasio sebesar 0,840 sehingga pencapaiannya sebesar 113,402%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:



**Gambar III.51**

Grifik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2023

## C. Transportasi Udara

### a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023

Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan "kecelakaan" adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

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

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

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

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

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

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

**Jumlah Accident**, yaitu jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (Kejadian kecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*)

**Aircraft Departure** (merupakan jumlah pergerakan pesawat pada jenis pesawat AOC 121 dan 135).

Pada Tahun 2023 diperoleh nilai capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan sebesar 200,000%, dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

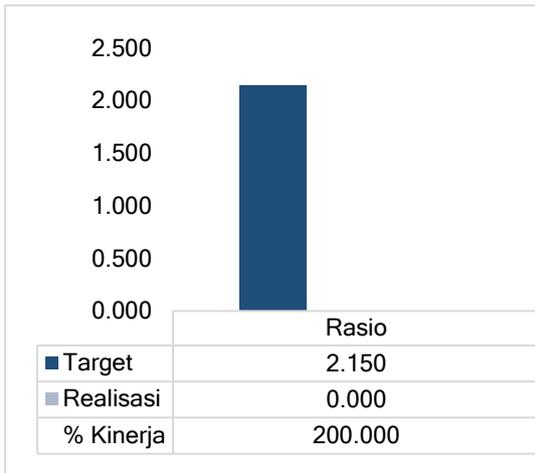
$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{1.348.544 \text{ Pergerakan}} \times 1.000.000 = 0$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{2,150 - (0 - 2,150)}{2,150} = 200,000\%$$

Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang dapat ditolerir dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya atau diperkirakan sebesar

930.232. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai 2 kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.





**Gambar III.52**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2023

Pada tahun 2023 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200,000% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

**Tabel III.39**

Jumlah Kejadian *Accident* Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2023

Tahun	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
<b>Jumlah Kejadian Kecelakaan</b>	0	1	0	0
<b>Jumlah Pergerakan</b>	402.874	309.981	533.394	1.348.544

Sumber: DJU, 2023

Indikator Kinerja Utama "Rasio Kecelakaan Transportasi Udara" pada AOC 121 dan AOC 135 berhasil mencapai target "Zero Accident" sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

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

- a) Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance, ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara;
- b) Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi bandar udara dan lain sebagainya;
- c) Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
- d) Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.



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

1. Bidang Bandar Udara:

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

2. Bidang Navigasi Penerbangan:

- a. Pelaksanaan Koordinasi dan *verifikasi* data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya;
- b. Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- c. *Assessment* dan Peningkatan Maturitas *Implementasi Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
- d. Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- e. Pelaksanaan *Training Safety Management System*;

- f. Pelaksanaan Pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- g. Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- h. *Monitoring* pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- i. Pelaksanaan *monitoring* kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

3. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

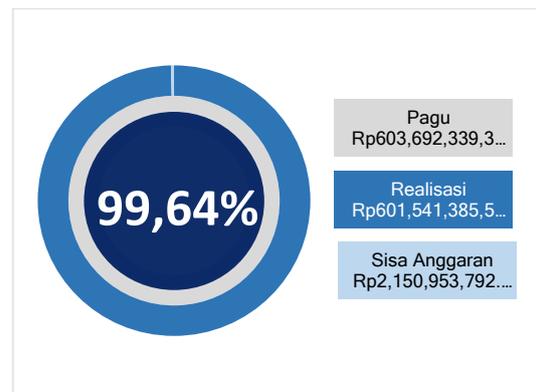
- a. Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
- b. Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- c. Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
- d. Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara,



- peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan;
4. Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan  
Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 125 Bandar Udara untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi sebanyak 53 unit dan fasilitas pendaratan pesawat sebanyak 130 unit guna peningkatan keselamatan penerbangan.
  5. Bidang Kesehatan Penerbangan
    - a. Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
    - b. Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;

- c. Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2023 adalah senilai Rp603.692.339.333,00 (Enam Ratus Tiga Miliar Enam Ratus Sembilan Puluh Dua Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Tiga Ratus Tiga Puluh Tiga Rupiah) yang terealisasi sebesar 99,64% atau persentase penyerapan anggaran senilai Rp601.541.385.541,00 (Enam Ratus Satu Miliar Lima Ratus Empat Puluh Satu Juta Tiga Ratus Delapan Puluh Lima Ribu Lima Ratus Empat Puluh Satu Rupiah) sebagaimana terlampir pada gambar berikut.



**Gambar III.53**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 Juta Penerbangan Tahun 2023

#### **b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023**

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2023 sudah optimal, karena tidak terjadi kecelakaan transportasi udara dengan realisasi yakni 200,000%. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

**Tabel III.40**

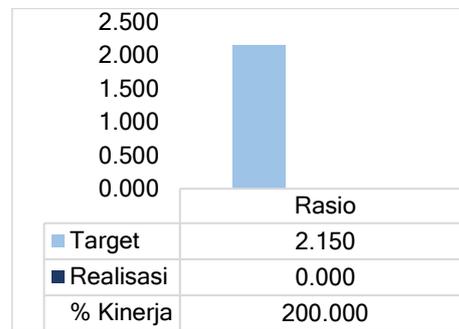
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan	Rasio	2021	2,150	3,226	49,953
	Transportasi Udara per 1 juta penerbangan		2022	2,150	0,000	200,000
			2023	2,150	0,000	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

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

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan Tahun 2023 terhadap target Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024 terealisasi sebesar 200,000% rasio target 2,150 karena tidak ada realisasi kejadian kecelakaan. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut.



**Gambar III.54**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target Renstra Tahun 2023

**D. Transportasi Perkeretaapian**

**a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023**

Perhitungan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh merupakan salah satu bentuk untuk mengkaji kondisi perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian yang mengacu pada jumlah kejadian kecelakaan pada lintas operasional (anjlok, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) dalam satu juta kejadian dibagi dengan km tempuh (km *traveled*) KA penumpang dan barang pada tahun tersebut, yang menggunakan formulasi sebagai berikut:

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

**Jumlah kecelakaan Transportasi Perkeretaapian** adalah jumlah kejadian kecelakaan kereta api pada lintas

operasional yang meliputi anjlok, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar.



# BANDAR UDARA SIBORU



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

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

Uraian data kejadian kecelakaan kereta api pada Tahun 2023 disampaikan pada tabel berikut:

**Tabel III.41**

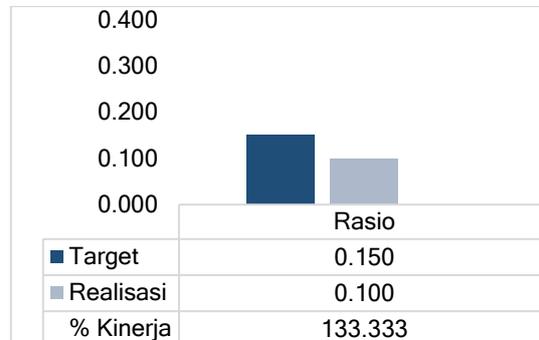
Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2023

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah Kejadian
1	Tabrakan KA dengan KA	-
2	Anjlok	7
3	Terguling	1
4	Lain-lain (Terbakar)	-
<b>Jumlah</b>		<b>8</b>

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2023

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (revisi terakhir), target rasio kejadian kecelakaan kereta api (*Rate of Accident*) sebesar 0,15 kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh. Sampai dengan akhir Tahun 2023 sesuai inventarisasi kejadian kecelakaan kereta api, terdapat 8 kejadian kecelakaan kereta api dengan jumlah km tempuh

sebesar 83.329.684 km. Berdasarkan data tersebut, maka diperoleh realisasi rasio kejadian kecelakaan kereta api tahun 2023 adalah sebesar 0,10.



**Gambar III.55**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2023

Alokasi anggaran untuk Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh adalah senilai Rp975.090.612.000,00 (Sembilan Ratus Tujuh Puluh Lima Miliar Sembilan Puluh Juta Enam Ratus Dua Belas Ribu Rupiah) dengan realisasi sampai dengan 31 Desember 2023 senilai Rp910.598.251.198,00 (Sembilan Ratus Sepuluh Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Dua Ratus Lima Puluh Satu Ribu Seratus Sembilan Puluh Delapan Rupiah) atau persentase penyerapan anggaran sebesar 93,386%, yang dimanfaatkan untuk kegiatan pendukung keselamatan (*safety assessment*, pengujian dan sertifikasi SDM, sarana dan prasarana perkeretaapian) termasuk pelaksanaan kegiatan IMO.





**Gambar III.56**

Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2023

Pada Tahun 2023, terjadi 8 kejadian kecelakaan yang mayoritas di wilayah Sumatera Bagian Selatan pada operasional kereta api barang (5 kejadian). Salah satu potensi penyebab kejadian kecelakaan kereta api barang khususnya di Sumatera Bagian Selatan adalah seringnya jalur dilewati angkutan KA Babaranjang dengan beban muatan angkut KA yang mencapai ±50 ton/gandar dan jumlah rangkaian kereta bisa mencapai ±60 gerbong/rangkaian

serta intensitas perjalanan yang mencapai ±100 perjalanan KA/hari sehingga dapat menyebabkan potensi menurunnya fungsi/kelaikan kondisi prasarana dan sarana kereta api. Hal tersebut juga terlihat dari jenis kecelakaan yang dominan berupa anjlokkan sehingga kondisi kelaikan prasarana dan sarana perlu mendapat perhatian.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh} = \frac{8 \text{ Kejadian}}{83.329.684 \text{ km}} \times 1.000.000 = 0,100$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,150 - (0,100 - 0,150)}{0,150} = 133,334\%$$

Beberapa faktor pencapaian kinerja pada Tahun 2023 diantaranya:

- Pengendalian keselamatan perkeretaapian antara lain melalui pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana, serta sertifikasi kompetensi

SDM perkeretaapian baik operator maupun *regulator*;

- Pengawasan keselamatan perkeretaapian antara lain melalui identifikasi daerah rawan kecelakaan, pemeriksaan/ *rampcheck* dan inspeksi keselamatan, *safety assessment* serta penyuluhan/



- sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- c. Koordinasi penyelenggaraan IMO untuk menjamin prasarana perkeretaapian milik negara tetap dirawat dan dioperasikan sesuai ketentuan serta dalam kondisi laik operasi.

Upaya peningkatan kinerja pada periode berikutnya diuraikan sebagai berikut:

- a. Lanjutan pelaksanaan audit SMKP terhadap Badan Usaha Perkeretaapian;
- b. Lanjutan peningkatan kompetensi SDM regulator melalui sertifikasi dan pelatihan teknis untuk mendukung pelaksanaan pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian;
- c. Prioritas kegiatan modernisasi sistem persinyalan dan telekomunikasi khususnya untuk jalur kereta api yang masih menggunakan sistem mekanik;
- d. Evaluasi dan perbaikan terhadap SOP pengoperasian kereta api guna peningkatan keselamatan perkeretaapian.

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

- a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan:
  - 1) Pengoptimalan penyelenggaraan IMO pada Tahun 2024 dengan

pelaksanaan perawatan prasarana perkeretaapian oleh Balai Teknik Perkeretaapian sesuai dengan wilayah kewenangannya;

- 2) Dikarenakan kejadian kecelakaan (anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan terbakar) yang disebabkan oleh pelanggaran pada perpotongan sebidang tidak dihitung sebagai kecelakaan kereta api, maka diperlukan penyesuaian uraian sasaran, indikator kinerja dan program/kegiatan pendukung terkait penanganan perlintasan sebidang pada Rencana Strategis Tahun 2025-2029.
- b. Penyesuaian Aktivitas/ Anggaran Evaluasi dampak terhadap penyesuaian anggaran kegiatan pendukung keselamatan perkeretaapian dengan adanya kebijakan *Automatic Adjustment* Tahun 2024 mengacu Surat Menteri Keuangan Nomor S-1082/MK.02/2023 guna selanjutnya diperlukan pengoptimalan anggaran yang tersedia.
- c. Penyesuaian penempatan jabatan/ pegawai
  - 1) Diusulkan penyesuaian penempatan pegawai setelah *inpassing* Jabatan Fungsional Tertentu bidang perkeretaapian sesuai kompetensi (misalnya untuk penguji dan asisten penguji di Balai Pengujian Perkeretaapian);



2) Diusulkan penambahan dan penempatan pegawai yang kompeten (inspektur perkeretaapian) untuk peningkatan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian khususnya untuk

mencegah kejadian kecelakaan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Satuan Pelayanan di Balai Teknik Perkeretaapian.

### b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2021-2023

Capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2023 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2022, meskipun jumlah kecelakaan yang terjadi sama dengan km tempuh yang lebih banyak. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

**Tabel III.42**

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021-2023 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh

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

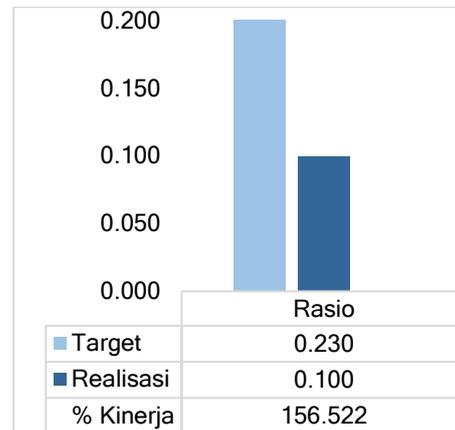
Sumber: Hasil Analisis, 2023



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

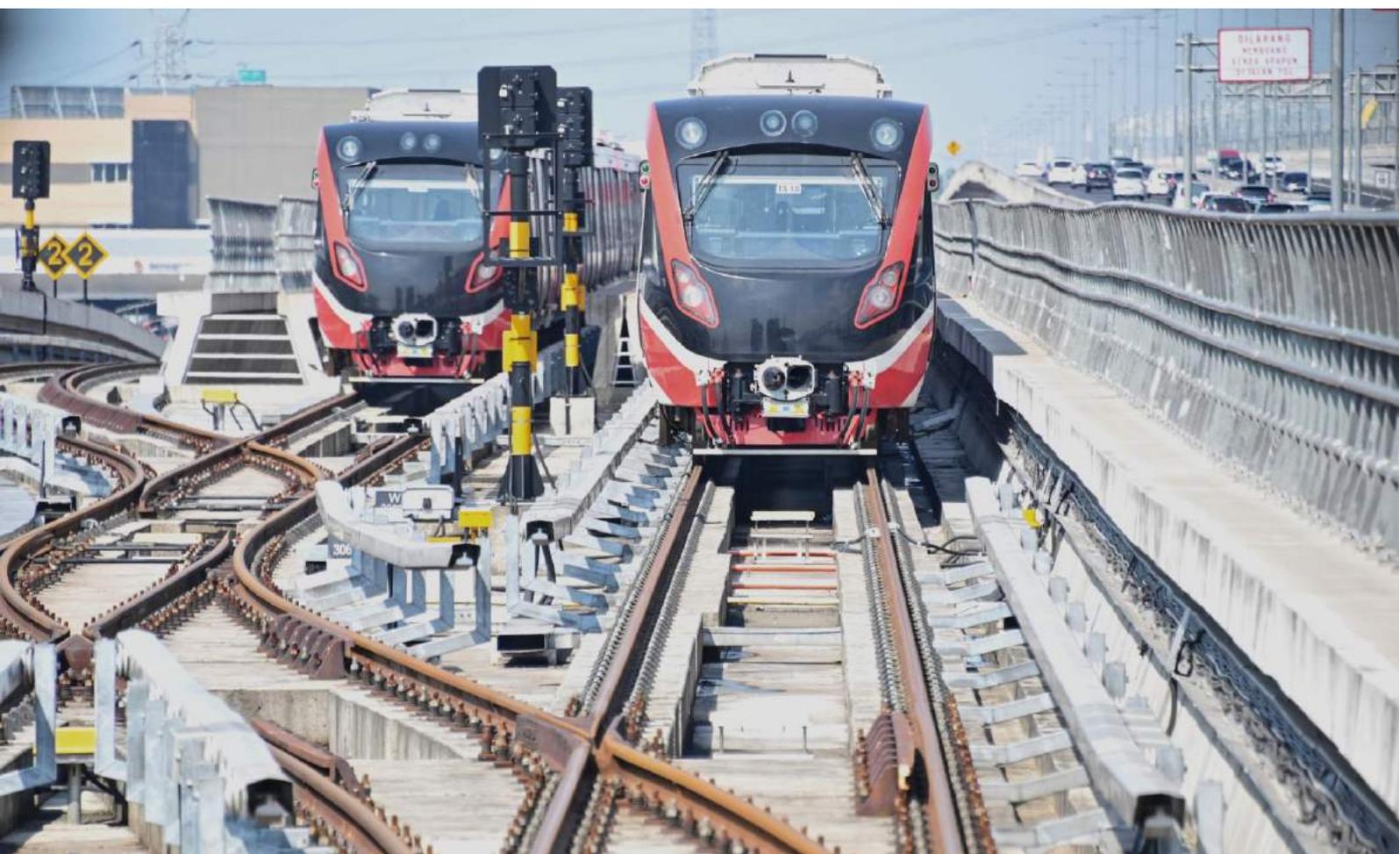
Realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (*rate of accident*) pada Tahun 2023 sebesar 0,10 kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh, sedangkan target Tahun 2023 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2020-2024 adalah 0,23 kejadian kecelakaan/1 juta km, sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 121,74%. Secara keseluruhan, capaian indikator rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api selalu tercapai mengacu pada target pada Renstra Tahun 2020-2024 (kinerja > 100%) dengan rata-rata kinerja sebesar 116% dan realisasi tertinggi terjadi pada Tahun 2023 yaitu sebesar 0,10. Demikian juga apabila dibandingkan dengan target Tahun 2024 berdasarkan Rencana Strategis Tahun 2020-2024, capaian

Tahun 2023 masih memenuhi target yang ditetapkan dan diharapkan capaian tersebut tetap dapat dipertahankan di Tahun 2024.



**Gambar III.57**

Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target Renstra Tahun 2023



### III.3 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Pada tahap ini dilakukan pengukuran untuk mengetahui tingkat efisiensi/penghematan penggunaan sumber daya, khususnya sumber daya keuangan yang dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2023 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2023, sebagaimana pada gambar berikut berikut:



**Gambar III.58**

Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2023

Untuk mencapai kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2023 telah melakukan upaya efisiensi pemanfaatan anggaran, yakni:

1. Terwujudnya Konektivitas Nasional, dilakukan efisiensi sebesar 3,360%, dimana capaian kinerja sebesar 100,000% dengan realisasi anggaran sebesar 96,640%;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan, telah dilakukan efisiensi sebesar 11,126%, dimana capaian kinerja sebesar 102,359% dengan realisasi anggaran sebesar 91,233%;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi, telah dilakukan efisiensi sebesar 19,239%, dimana capaian kinerja sebesar 115,759% dengan realisasi anggaran sebesar 96,521%.

Rincian efisiensi capaian kinerja dan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 adalah sebagaimana **Lampiran 36**.



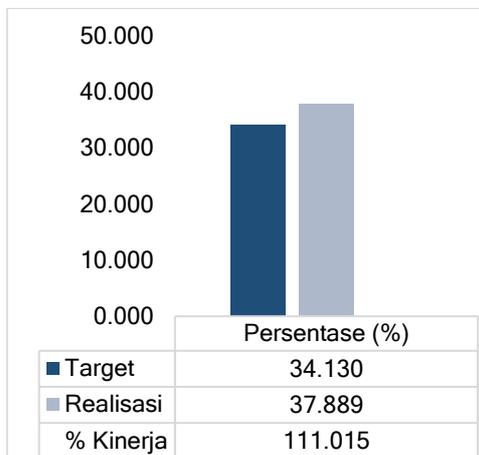
### III.4 CAPAIAN LAINNYA TAHUN 2023

Selain pencapaian empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 5 (lima) Sasaran Strategis Program dengan lima Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:

#### III.4.1 Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat

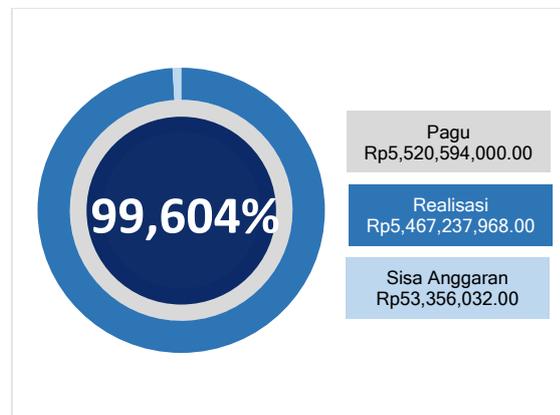
Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang diukur dengan IKSp Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, yang merupakan komposit dari pengukuran dari tiga unsur, yaitu: Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action* (65%), Tingkat Kemanfaatan Rumusan

Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan (25%) dan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya (10%). Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



**Gambar III.59**

Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.60**

Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2023

Rincian komponen pembentuk IKSp dimaksud sebagai berikut:

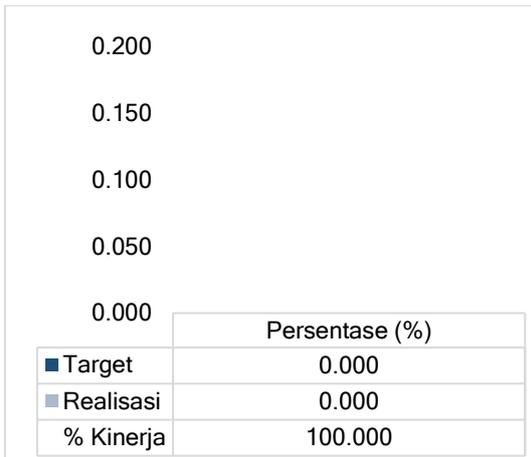


## 1. Rasio Permenhub Yang Mendapat *Class Action*

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

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

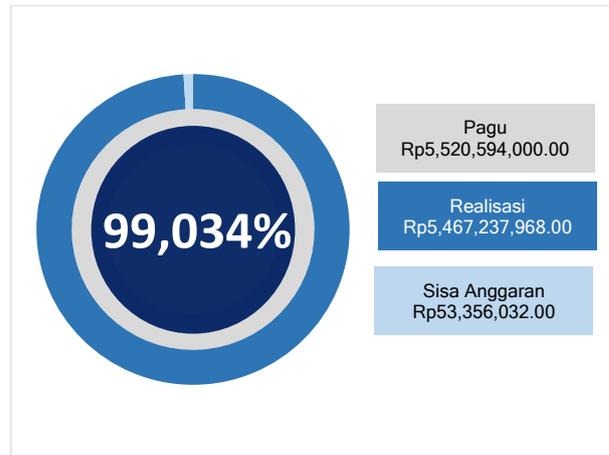
Sampai dengan akhir bulan Desember tahun 2023 Peraturan Menteri yang ditetapkan sebanyak 60 (enam puluh) peraturan menteri dari penetapan tersebut tidak terdapat peraturan yang mendapat *class action* dari masyarakat sehingga perhitungan Rasio Permenhub yang mendapat *Class Action* pada tahun 2023 menjadi  $0/60 = 0$  atau 100%.



**Gambar III.61**

Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Terhadap Target PK Tahun 2023

adalah senilai Rp5.520.594.000,00 (Lima Miliar Lima Ratus Dua Puluh Juta Lima Ratus Sembilan Puluh Empat Ribu Rupiah) untuk kegiatan penyusunan peraturan dan harmonisasi peraturan, dengan realisasi senilai Rp5.467.237.968,00 (Lima Miliar Empat Ratus Enam Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Sembilan Ratus Enam Puluh Delapan Rupiah) atau 99,034%, sebagaimana pada gambar berikut.



**Gambar III.62**

Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Tahun 2023

Adapun anggaran terkait Rasio Permenhub yang mendapat *class action*

Daftar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang diterbitkan selama Tahun 2023 adalah sebagaimana **Lampiran 37**.



## 2. Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, Badan Litbang Perhubungan telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Selain itu, terdapat pula peraturan turunan yang mengatur susunan organisasi dan tata kerjanya sebagai dasar transformasi kelembagaan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022. Pada kedua peraturan dimaksud, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi.

Pelaksanaan rekomendasi kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi diarahkan untuk memenuhi kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan di bidang transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan, dan *base evidence* untuk mendukung rekomendasi kebijakan isu strategis bidang perhubungan yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan. Seluruh penelitian yang dilaksanakan sejak perencanaan hingga produk akhir diorientasikan pada kebutuhan *stakeholder/user*. Dalam pengertian,

penelitian yang dikerjakan oleh Badan Kebijakan Transportasi berasal dari penugasan Menteri Perhubungan, permintaan Sub Sektor Perhubungan dan berdasarkan permintaan pimpinan daerah atau instansi terkait. Perumusan hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan dilakukan bersama dengan para narasumber dan *stakeholder* yang kompeten di bidangnya untuk menjaga kualitas hasil penelitian sehingga hasil penelitian berdaya guna dan memiliki pemanfaatan. Rekomendasi kebijakan hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada *stakeholder* Badan Kebijakan Transportasi beberapa di antaranya ada yang bersifat pemanfaatan langsung pada tahun berjalan (aplikatif), namun beberapa bersifat tidak langsung termanfaatkan. Oleh karena itu, untuk mengukur kinerja pemanfaatan penelitian yang bersifat tidak langsung dimanfaatkan diwujudkan melalui Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan dan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi IPTEK dan SDMnya pada tahun 2021.

Untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian tahun 2021 yang telah diserahterimakan kepada pengguna, Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023 telah melakukan identifikasi



melalui *monitoring* pemanfaatan atau tindak lanjut hasil penelitian. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control*/sekali-gus sebagai bahan evaluasi Badan Kebijakan Transportasi terhadap tindak lanjut pemanfaatan hasil penelitian pada tahun 2021. Kemanfaatan hasil penelitian dapat bersifat ke dalam (*internal* Kementerian

Perhubungan) dan institusi di luar Kementerian Perhubungan (eksternal Kementerian Perhubungan). Sebagai institusi penunjang di lingkungan Kementerian Perhubungan, pelayanan kepada unit operasional menjadi prioritas kegiatan Badan Kebijakan Transportasi.

Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan dihitung dengan rumus:

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan} = \frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/ sub sektor/ stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang akan diselesaikan pada (t-2)}} \times 100\%$$

Perhitungan Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan pada (t-2) yaitu tahun 2021. Pada Tahun 2021, Badan Litbang Perhubungan telah menghasilkan 29 rekomendasi kebijakan dan sampai dengan

akhir tahun 2023 didapatkan 12 hasil rekomendasi kebijakan yang ditindaklanjuti oleh pengguna/ *Stakeholder* sehingga diperoleh realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan sebesar 41,379%. secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III.43**

Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2023

No	Bidang Kebijakan	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian Yang Diajukan Pada (T-2)	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Yang Dimanfaatkan Pada (T-2)
1.	Transportasi Antarmoda/ Keselamatan dan Keamanan Transportasi	5	2
2.	Transportasi Jalan dan Perkeretaapian/Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	11	4
3.	Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan/ Sarana Transportasi	6	2
4.	Transportasi Udara/ Prasarana	17	4



No	Bidang Kebijakan	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian Yang Diajukan Pada (T-2)	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Yang Dimanfaatkan Pada (T-2)
	Transportasi dan Integrasi Moda		
<b>TOTAL</b>		<b>29</b>	<b>12</b>

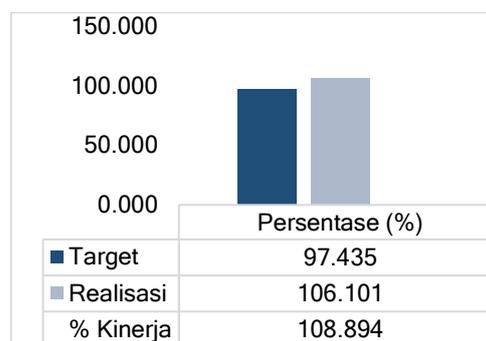
Sumber: BKT, 2023

Apabila dibandingkan dengan target, maka capaian kinerja Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan tahun 2023 adalah sebesar 108,894%.

<b>Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan</b>	=	$\frac{12 \text{ Penelitian}}{29 \text{ Penelitian}}$	X 100 %	=	<b>41,379%</b>
<b>% Realisasi</b>	=	$\frac{41.379\%}{39,000\%}$	X 100 %	=	<b>106.101%</b>
<b>% Capaian</b>	=	$\frac{106.101\%}{97.435\%}$		=	<b>108.894%</b>

Untuk memperoleh persentase capaian, dilakukan dengan membandingkan antara realisasi dengan target akhir periode renstra 2020 – 2024 pada Indikator Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan pada (t-2) yaitu sebesar 39% sehingga diperoleh persentase realisasi sebesar 106,101%. Untuk memperoleh persentase capaian, dilakukan dengan membandingkan antara persentase realisasi dengan target perjanjian kinerja tahun 2023 yaitu sebesar 97,435% sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 108,893%.

Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan yang dihasilkan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan pada tahun 2023 dilihat pada **Lampiran 38**.



**Gambar III.63**

Grafik Capaian Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2023



### 3. Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan SDMnya

Indikator kinerja ini diukur dengan formula:

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya} = \frac{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi Iptek dan SDM yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan Stakeholder pada}}{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi yang Diajukan}} = X 100\%$$

Perhitungan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan (t-2) yaitu tahun 2021. Pada Tahun 2021, Badan Litbang Perhubungan telah menghasilkan 16 rekomendasi kebijakan dan sampai dengan akhir tahun 2023 didapatkan 6 hasil

rekomendasi kebijakan yang telah ditindaklanjuti oleh pengguna/*stakeholder* sehingga diperoleh realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya pada akhir Tahun 2023 sebesar 37,500%. Secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut di bawah ini:

**Tabel III.44**

Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2023

No	Bidang Penelitian/Kebijakan	Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Yang Diajukan Pada (T-2)	Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Yang Dimanfaatkan Pada (T-2)
1.	Transportasi Antarmoda/Keselamatan dan Keamanan Transportasi	4	2
2.	Transportasi Jalan dan Perkeretaapian/Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	4	-
3.	Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan/Sarana Transportasi	4	2
4.	Transportasi Udara/Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	4	2
<b>TOTAL</b>		<b>16</b>	<b>6</b>

Sumber: BKT, 2023



Apabila dibandingkan dengan target semula, maka capaian kinerja Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya tahun 2023 sebesar 156,250%.

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya} = \frac{6 \text{ Penelitian}}{16 \text{ Penelitian}} \times 100 \% = 37.500\%$$

$$\% \text{ Realisasi} = \frac{37.500\%}{34,000\%} \times 100 \% = 110.294\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{110.294\%}{97.058\%} = 113.637\%$$

Untuk memperoleh persentase capaian, dilakukan dengan membandingkan antara persentase realisasi dengan target perjanjian kinerja tahun 2023 yaitu sebesar 97,058% sehingga diperoleh capaian kinerja Indikator Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan

SDMnya dilakukan pada rekomendasi kebijakan yang dihasilkan pada (t-2) sebesar 113,637%.

Kemanfaatan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya yang dihasilkan pada tahun 2021 adalah dalam **Lampiran 39**.

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

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, disampaikan bahwa terdapat perubahan organisasi/ transformasi pada salah satu organisasi di Kementerian Perhubungan yaitu Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Berangkat dari peraturan presiden tersebut, Kementerian Perhubungan menuangkan kembali dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja

Kementerian Perhubungan, yang mendetailkan terkait Kedudukan, Tugas, dan Fungsi serta Susunan Organisasi dari Badan Kebijakan Transportasi. Maka dari itu, sehubungan dengan adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, perlunya ditetapkan kembali Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 109 Tahun 2022 tentang Penetapan



Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang menjadi acuan rencana kegiatan rumusan kebijakan sektor transportasi. Sebagai konsekuensi dari proses penyelerasan dokumen tersebut, maka diperlukan penyesuaian/ sinkronisasi indikator kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap indikator kinerja Kementerian Perhubungan yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020, melalui surat perihal Penyampaian Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 Nomor

UM.006/01/04/BKT/2023 tanggal 5 Januari 2023 yang ditujukan kepada Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal serta surat perihal Permohonan Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Nomor PR.201/01/01/BKT/2023 tanggal 14 April 2023 yang ditujukan kepada Menteri Perhubungan.

Penyesuaian indikator kinerja yang merupakan kontribusi Badan Kebijakan Transportasi terhadap kinerja Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

**Tabel III.45**

Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi terhadap Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan

SEMULA		MENJADI	
SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA
Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum	1. Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)
	2. Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2)		

Sumber: BKT, 2023



Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi (T-2) yaitu jumlah rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/sub sektor/*stakeholder* terkait sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

<b>Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)</b>	=	$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/ Sub Sektor/ Stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (T-2)}} \times 100\%$	
<b>Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)</b>	=	$\frac{18}{45} \times 100\%$	= <b>40%</b>
<b>% Capaian</b>	=	$\frac{40}{32} \times 100\%$	= <b>125%</b>

Berdasarkan tahun 2023 diperoleh realisasi sebesar 40%. Nilai tersebut diperoleh dari perbandingan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/ Sub Sektor/ *Stakeholder* dengan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (t-2) yaitu 18 rekomendasi kebijakan dibandingkan dengan 45 total rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan Tahun

2021. Jika dibandingkan dengan target PK maka diperoleh capaian kinerja sebesar 125%. Hal ini dapat diartikan bahwa realisasi tahun 2023 telah melebihi target yang ditetapkan, selain itu berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi tahun 2023 juga telah melampaui target pada tahun 2024. Adapun kemanfaatan rekomendasi kebijakan dapat dilihat pada **Lampiran 40**.

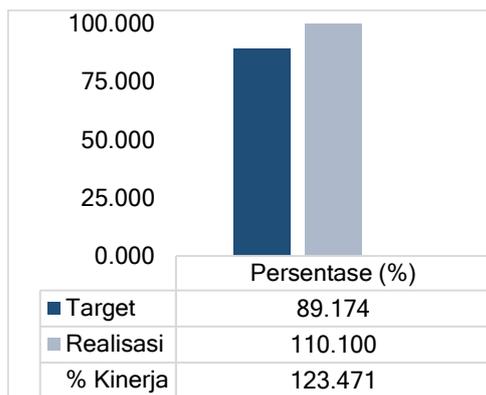


### III.4.2 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

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

Dengan total alokasi anggaran senilai Rp3.921.447.758.000,00 (Tiga Triliun

Sembilan Ratus Dua Puluh Satu Miliar Empat Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Tujuh Ratus Lima Puluh Delapan Ribu Rupiah) yang terealisasi sebesar 99,63% yaitu senilai Rp3.906.940.484.000,00 (Tiga Triliun Sembilan Ratus Enam Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Juta Empat Ratus Delapan Puluh Empat ribu Rupiah) telah tercapai kinerja sebesar 123,471% yaitu mencapai 110,103% dari target 89,174%. Pencapaian ini sebagaimana gambar dibawah ini:



**Gambar III.65**

Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2023



**Gambar III.64**

Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2023

#### 1. Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi

Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan merupakan persentase jumlah lulusan Diklat Pembentukan Tahun 2022 yang telah mendapat pekerjaan pada Tahun 2023 dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dari keseluruhan lulusan Diklat Pembentukan yang lulus pada Tahun 2022, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

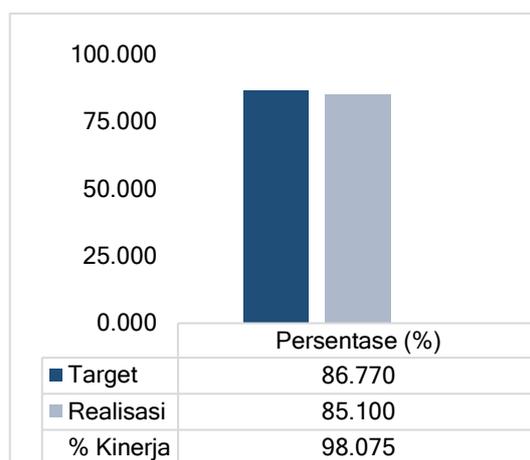
$$\text{Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{\text{Jumlah Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun yang Telah Mendapat Pekerjaan pada tahun n+1 < 1 tahun}}{\text{Jumlah Keseluruhan Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun n}} \times 100 \%$$

Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan tingkat capaiannya sebesar 98,075% yaitu tercapai 85,100% dari target 86,770%.

$$\% \text{ Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{4.654 \text{ orang}}{5.469 \text{ orang}} \times 100 \% = 85.100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{85.100\%}{86.770\%} \times 100\% = 98.075\%$$

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



**Gambar III.66**

Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023

**Tabel III.46**

Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2023

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2022 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2023 (orang)				%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	1.489	1.337	144	1.481	8	99,46%



No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2022 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2023 (orang)				%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	
2	SDM Transportasi Laut	2.777	641	1.625	2.266	511	81,60%
3	SDM Transportasi Udara	1.203	629	278	907	296	75,39%
<b>TOTAL</b>		<b>5.469</b>	<b>2.607</b>	<b>2.047</b>	<b>4.654</b>	<b>815</b>	<b>85,10%</b>

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2023

Persentase capaian kinerja berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) tersebut di atas berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2022 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2023. Hasil capaian mengindikasikan belum terserapnya lulusan sesuai target yang telah ditentukan. BPSDM Perhubungan telah melakukan beberapa langkah guna meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi. Peningkatan penyerapan lulusan diklat merupakan hasil dari peningkatan komitmen bersama dan kerjasama dengan *stakeholder*, baik dalam skala Nasional maupun Internasional sebagai salah satu upaya percepatan penyerapan lulusan diklat transportasi, seperti BUMN maupun lembaga pemerintahan melalui pola pembibitan maupun antar negara. Selain itu, dilakukan juga inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan *database* lulusan diklat di lingkungan BPSDM Perhubungan dalam bentuk fitur *searching* alumni melalui aplikasi di tiap-tiap satker dan Monev BPSDM Perhubungan. Untuk jumlah

lulusan diklat pembentukan tahun 2022 sebanyak 5.469 orang dan dilakukan *tracer study* pada tahun 2023.

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

Bila dilihat dari realisasi penyerapan lulusan untuk semua matra tidak mencapai target yang telah ditetapkan karena belum pulihnya kondisi industri



penerbangan akibat pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi di Indonesia maupun dunia dimana dimana industri belum membuka kembali lowongan pekerjaan. Untuk SDM Transportasi Udara yang capaiannya paling rendah, disebabkan oleh beberapa hal, yaitu:

- a. Sebagian besar perusahaan penerbangan dan *stakeholder* Kementerian Perhubungan (matra udara) masih belum pulih secara finansial dikarenakan kondisi COVID 19 yang cukup panjang berimbas langsung ke dunia transportasi udara khususnya penerbangan dimana sampai saat ini mereka belum membuka rekrutmen bagi lulusan baru;
- b. Rencana rekrutmen oleh PT. Angkasa Pura II dan LPPNPI karena pandemi belum ada tindak lanjut kapan akan dibuka.

Upaya tindak lanjut yang akan dilakukan pada matra udara adalah:

- a. Berkoordinasi intens terkait tindak lanjut kerjasama dengan perusahaan penerbangan untuk penerimaan pegawai baru seiring membaiknya perekonomian yang menunjang transportasi udara;
- b. Menindaklanjuti kerjasama penerimaan tenaga kerja di Jepang dengan Liana Segrus Co.,Ltd dimana masih dibutuhkan banyak tenaga kerja di perusahaan Intex Co.Ltd.;
- c. Melaksanakan Evaluasi Program Studi untuk melihat capaian penyerapan lulusan pada SDM yang telah dibentuk dan melihat tren serapan lulusan yang selanjutnya akan digunakan sebagai acuan dalam memberikan saran akan kelanjutan dari program studi terkait.

Terkait dengan serapan lulusan secara keseluruhan, Badan Pengembangan SDM Perhubungan juga terus berupaya melakukan beberapa langkah guna meningkatkan penyerapan lulusan Diklat Transportasi. Peningkatan penyerapan lulusan diklat dilakukan dengan melakukan inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan database lulusan diklat di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan, serta upaya promosi dan sosialisasi secara optimal dalam skala yang lebih luas.

Disamping itu juga melakukan pengembangan kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan SDM transportasi. Dalam penyelenggaraan pengembangan SDM transportasi masih terdapat kendala keterbatasan baik secara kualitas dan kuantitas SDM juga dari segi finansial, karena itu diperlukan solusi atas persoalan tersebut dengan melibatkan berbagai stakeholder, misalnya pihak swasta, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, *Non Governmental Organization* (NGO) dan lain-lain. Keterlibatan berbagai pihak ini memiliki peran penting untuk membantu mengingat tidak semua aktivitas pengembangan SDM mampu dikerjakan sendiri terutama dalam hal ketersediaan kuantitas, keahlian (*skill*) SDM dan finansial.



## 2. Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi

Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi merupakan jumlah realisasi lulusan diklat yang bersertifikat kompetensi dibandingkan dengan jumlah target lulusan diklat yang bersertifikat kompetensi, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

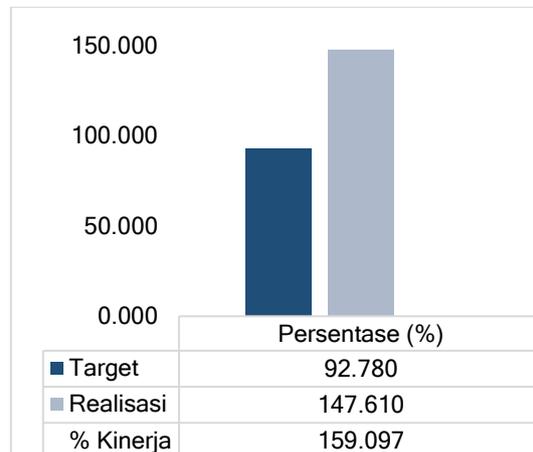
$$\text{Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}}{\text{Jumlah Target Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}} \times 100 \%$$

Untuk Persentase Lulusan Diklat Yang Bersertifikat Kompetensi yang dihasilkan BPSDM Perhubungan setiap tahun sesuai standar kompetensi dengan target persentase 92,78% yaitu target jumlah lulusan sebanyak 361.435 orang dan terealisasi sebanyak 533.516 orang sehingga terealisasi sebesar 147,61% atau tingkat capaiannya sebesar 159,09% dari target Perjanjian Kinerja (PK) Revisi Tahun 2023 sebesar 92,78%.

$$\% \text{ Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{533.516 \text{ orang}}{361.435 \text{ orang}} \times 100 \% = 147,610\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{147,610\%}{92,780\%} \times 100\% = 159,097\%$$

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



**Gambar III.67**

Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2023



**Tabel III.47**

Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2023

No	Matra	Target Lulusan Tahun 2023			Realisasi Lulusan Tahun 2023		
		Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%	Jumlah Lulusan (orang)	Target Lulusan (orang)	%
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	19.514	21.110	92,44%	22.139	19.514	113,45%
2	SDM Transportasi Laut	326.425	351.397	92,89%	494.636	326.425	151,53%
3	SDM Transportasi Udara	15.496	17.045	90,91%	16.741	15.496	108,03%
<b>TOTAL</b>		<b>361.435</b>	<b>389.552</b>	<b>92,78%</b>	<b>533.516</b>	<b>361.435</b>	<b>147,61%</b>

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2023

Berdasarkan dengan tabel diatas, matra darat, laut maupun udara capaiannya sudah bagus dimana untuk matra darat capaiannya sebesar 113,45%, matra laut capaiannya sebesar 151,53% dan matra udara capaiannya sebesar 108,03%. Khususnya pada sekolah Matra Laut capaiannya tinggi terjadi karena adanya penyelenggaraan Diklat Pelatihan Teknis (*Short Course*)/Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP) yang cukup besar pada akhir tahun sehingga capaiannya melebihi dari target yang telah

ditetapkan. Hal ini mencerminkan bahwa permintaan akan sumber daya manusia yang memiliki sertifikasi keahlian bidang Laut cukup tinggi sebagai efek dari pertumbuhan ekonomi sehingga arus perpindahan barang/jasa melalui jalur laut semakin berkembang. Secara keseluruhan untuk target triwulan IV tahun 2023 sebesar 92,78% telah tercapai melebihi targetnya yaitu sebesar 147,610%.

### III.4.3 Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatkan Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan, yang diukur dengan IKSp Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi.

Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan merupakan koordinator sektor bagi tercapainya target Indikator Kinerja Utama Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi, yang

bertugas untuk melakukan pendampingan, koordinasi, pemantauan, evaluasi dan pelaporan mitigasi perubahan iklim dalam upaya penurunan emisi GRK sektor transportasi dilaksanakan oleh masing-masing sub sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian.

Persentase capaian penurunan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) setiap tahunnya dihitung berdasarkan target penurunan



emisi setiap tahun sampai dengan 2024 sebanyak 5,13 juta ton CO<sub>2</sub>e, mengacu pada *Roadmap* Aksi Mitigasi GRK Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK). Secara umum metodologi perhitungan penurunan

emisi GRK sektor transportasi merupakan selisih dari jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas transportasi eksisting dikurangi jumlah emisi yang dihasilkan dari aktifitas mitigasi, secara matematis yakni:

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

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

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

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

*Keterangan: Penambahan perubahan rumus dalam emisi tahun x sesuai moda transportasi berdasarkan usulan mitigasi*

Pada tahun 2023 target penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) sebesar 89,86% dari 5,14 Juta Ton CO<sub>2</sub>e yakni 4,61 juta ton CO<sub>2</sub>e.

Rincian capaian aksi mitigasi dari masing – masing sub sektor pada akhir Desember Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel III.48**

Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022

No	Aksi Mitigasi Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi (Ton Co <sub>2</sub> e)	%
1	Perhubungan Darat	842.742,11	18,01%
2	Perhubungan Laut	138.577,67	2,96%
3	Perhubungan Udara	1.170.873,34	25,03%
4	Perkeretaapian	2.526.497,51	54%
<b>Total</b>		<b>4.678.690,63</b>	<b>91,20</b>

Sumber: PPTB, 2023

Berdasarkan target kinerja tahun 2023 sebesar 89,86% atau 4.610.000 ton CO<sub>2</sub>e maka capaian hasil Tahun 2023 berdasarkan hasil penilaian mandiri sebesar 4.678.690,63 ton CO<sub>2</sub> atau realisasi kinerja atas Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi tahun 2023 adalah sebesar 91,20% atau persentase capaiannya yaitu 101,49%.



$$\% \text{ Penurunan Emisi} = \frac{4.678.690,63 \text{ ton CO}_2\text{e}}{5.130.000,00 \text{ ton CO}_2\text{e}} \times 100 \% = 91,20 \%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{91,20\%}{89,86\%} \times 100\% = 101,49 \%$$

Terkait dengan Upaya Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca secara Nasional telah terdapat Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon Untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional yang didalamnya terdapat kewajiban Inventarisasi Gas Rumah Kaca dan Perencanaan, Implementasi dan Pelaporan Aksi Mitigasi Gas Rumah Kaca terhadap sektor – sektor terkait. Kementerian Perhubungan (transportasi), dalam kaitannya pelaporan transportasi dikoordinasi oleh Kementerian ESDM. Adapun pelaporan Emisi gas Rumah Kaca dan Capaian Penurunan Emisi GRK melalui implementasi aksi mitigasi dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian ESDM (selaku koordinator sektor energi), Bappenas, dan kemudian ke Kementerian Lingkungan Hidup, dan Kehutanan. Pelaporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional pada tahun (+) 2, akan dipublikasikan oleh Kementerian LHK di website Ditjen Pengendalian Perubahan Iklim. Adapun perbandingan capaian nasional/internasional terhadap capaian penurunan emisi GRK mengacu pada target Renstra Sekretariat Jenderal 2020 – 2024 belum dapat disajikan karena verifikasi final dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan untuk capaian tahun 2023 akan terbit pada tahun 2024.

o **Analisis Penilaian n-1 (Tahun 2022)**

Berkenaan dengan surat Inspektorat Jenderal Nomor: PS.301/1/2/ITJEN/2022 tanggal 29 Juli 2022 perihal Hasil Evaluasi atas Implementasi SAKIP Tahun 2021 Sekretariat Jenderal, bahwa berdasarkan rekomendasi Inspektorat Jenderal untuk Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan pada Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi sebesar 5,13 juta ton CO<sub>2</sub> pada tahun 2023 agar menggunakan data laporan hasil penilaian yang telah final (tahun n-1). Namun pada prosesnya, penghitungan data capaian n-1 (tahun 2022) masih dalam proses pengumpulan dan penghitungan data aksi mitigasi, sebagaimana rincian berikut:

**Tabel III.49**

Capaian Aksi Mitigasi Tahun 2022 (Ton CO<sub>2</sub>e)

No	Aksi Mitigasi Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi (Ton Co <sub>2</sub> e)	%
1	Transportasi Darat	815.596,54	56,42%
2	Transportasi Laut	217.137,28	15,02%
3	Transportasi Udara	169.387,65	11,72%



No	Aksi Mitigasi Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi (Ton Co <sub>2</sub> e)	%
4	Transportasi Perkeretaapian	243.520,53	16,85%
<b>Total</b>		<b>1.445.642,00</b>	
<b>Target 2024</b>		<b>5.130.000,00</b>	<b>100</b>
<b>Target 2022</b>		<b>4.160.000,00</b>	<b>81,09</b>

Sumber: PPTB, 2023

Berdasarkan target kinerja sebesar 81,09% atau 4.160.000 ton CO<sub>2</sub>e maka capaian hasil Tahun 2022 sebesar 1.445.642,00 ton CO<sub>2</sub>e atau capaian kinerja Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi adalah sebesar **28,18% atau capaian terhadap target 2022 adalah 34,75%.**

o **Analisis Penilaian n-2 (Tahun 2021)**

Adapun pada tahun 2021, berdasarkan Surat Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Kepada Deputi Bidang Kemaritiman dan Sumber Daya Alam, Bappenas, Nomor PT.006/1/2 PHB 2022 tanggal 19 Agustus 2022 Hal Penyampaian Laporan Kegiatan Pembangunan Rendah Karbon Nasional sebagai Capaian Potensi Penurunan Emisi GRK 2021 Kementerian Perhubungan, telah diperoleh total potensi penurunan emisi GRK sebesar 3.373.812,11 ton CO<sub>2</sub> sebagaimana rincian berikut:

**Tabel III.50**

Capaian Aksi Mitigasi Tahun 2021 (Ton CO<sub>2</sub>e)

No	Aksi Mitigasi Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi (Ton Co <sub>2</sub> e)	%
1	Transportasi Darat	771.268,63	15,03
2	Transportasi Laut	66.972,19	1,31
3	Transportasi Udara	646.704,24	12,61
4	Transportasi Perkeretaapian	1.888.867,05	36,82
<b>Total</b>		<b>3.373.812,11</b>	<b>65,76</b>
<b>Target 2024</b>		<b>5.130.000,00</b>	<b>100</b>
<b>Target 2022</b>		<b>4.160.000,00</b>	<b>81,09</b>

Sumber: PPTB, 2023

Dapat dijelaskan bahwa penurunan emisi pada tahun 2021 yaitu sebesar 3,37 juta ton CO<sub>2</sub> atau sebesar 65,76% dari target 2024, jika dibandingkan dengan target tahun 2022, maka capaian penurunan Emisi Gas Rumah Kaca yaitu sebesar 81,10%. Adapun untuk capaian resmi belum *publish* oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Data aktivitas aksi mitigasi yang diperoleh pada Triwulan IV di tahun 2023 sebesar 91,20% dari target 89,86% merupakan

hasil dari aksi mitigasi dari sektor perhubungan Darat, Laut, Udara dan Perkeretaapian. Adapun capaian tersebut merupakan hasil penilaian mandiri, dan masih dalam proses tahapan validasi dan verifikasi oleh KLHK. Upaya yang telah dilakukan untuk mencapai target Indikator Kinerja Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi yakni:

1. Melakukan evaluasi pelaksanaan aksi mitigasi tahun sebelumnya;



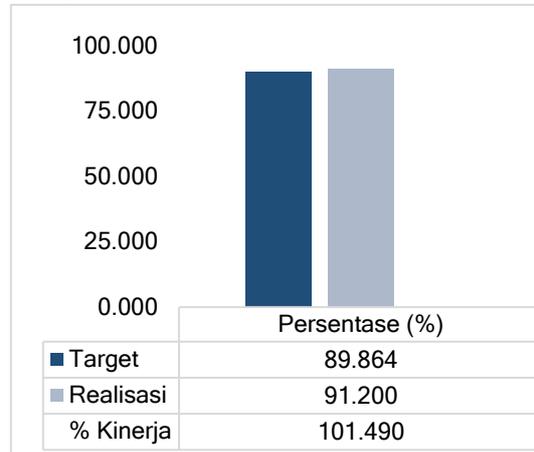
2. Monitoring pelaksanaan aksi/koordinasi dengan penanggung jawab dan unit pelaksana aksi mitigasi GRK;
3. Melakukan koordinasi Inventarisasi data aktivitas untuk masing - masing aksi mitigasi GRK;
4. Melakukan koordinasi (dapat dalam bentuk pendampingan) dalam perhitungan aksi mitigasi GRK dengan penanggung jawab aksi (Direktorat terkait dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek di Kementerian Perhubungan atau stakeholder terkait) dan dengan K/L terkait dalam hal ini yaitu Kementerian ESDM dan BAPPENAS;
5. Melakukan diskusi/ penyusunan/ perbaikan *baseline* dan target capaian aksi mitigasi.

Adapun anggaran terkait Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2023 adalah senilai Rp480.415.000,00, (Empat Ratus Delapan Puluh Juta Empat Ratus Lima Belas Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp480.414.376,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Juta Empat Ratus Empat Belas Ribu Tiga Ratus Tujuh Puluh Enam Rupiah) atau terserap sebesar 100,000% yang

#### III.4.4 Pencapaian Sasaran Strategis Program Ketujuh

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

dimanfaatkan untuk kegiatan *Monitoring* dan Penyusunan Capaian Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi. Realisasi kinerja dan anggaran sebagaimana gambar berikut.



**Gambar III.68**

Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2023



**Gambar III.69**

Realisasi Anggaran Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2023



pemerintahan. Hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh BPK disajikan dalam Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) dan kemudian diterbitkan menjadi Ikhtisar Hasil Pemeriksaan Semester (IHPS). Hasil pemeriksaan BPK atas laporan keuangan menghasilkan opini yang menunjukkan kredibilitas instansi pemerintah. Mendapatkan opini BPK dengan predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) dapat diartikan bahwa instansi pemerintah telah mengelola keuangan negara dengan baik.

Pencapaian opini WTP BPK menjadi salah satu yang diharapkan dalam pelaksanaan Reformasi Birokrasi 2020-2024 Level Meso sebagaimana Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 3 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 25 Tahun 2020 tentang Road Map Reformasi Birokrasi 2020-2024. Salah satu komponen penilaian BPK dalam memberikan predikat WTP adalah penyelesaian rekomendasi Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) BPK yang ditindaklanjuti.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, bahwa tugas pokok dan fungsi pengelolaan data eksternal dalam hal ini adalah pengelolaan tindak lanjut hasil pemeriksaan BPK diamanatkan kepada Inspektorat Jenderal yang merupakan unsur dari Aparat Pengawasan Intern

Pemerintah (APIP) di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga IKP ini merupakan salah satu bentuk dukungan kegiatan Inspektorat Jenderal terhadap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan yaitu opini BPK dengan target WTP.

Untuk mengukur capaian kinerja IKSp Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" dengan menggunakan hasil penilaian BPK terhadap Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2021 (N-1) yang terbit pada bulan Juni 2022. Beberapa strategi yang telah dilakukan oleh Inspektorat Jenderal dalam meraih Opini Laporan Keuangan dari BPK dengan predikat WTP yang dilaksanakan sepanjang Tahun 2022 terhadap komponen-komponen penting penilaian BPK dalam memberikan predikat WTP, diantaranya:

1. Pengawasan terhadap penyelenggaraan APBN, agar tidak terjadi penyimpangan penggunaan;
2. APBN yang berujung kepada kualitas Laporan Keuangan (LK) Kementerian Perhubungan;
3. Sistem Pengendalian Intern (SPI) adalah untuk meningkatkan dan memperbaiki SPI yang telah diimplementasikan masih terdapat celah penyimpangan;
4. Kepatuhan terhadap peraturan perundang adalah penilai terhadap kepatuhan unit kerja terhadap peraturan perundangan berlaku dalam transparansi keuangan;
5. Reviu Laporan Keuangan (LK)



Reviu LK dilaksanakan untuk memberikan keyakinan terbatas bahwa LK telah disusun berdasarkan sistem pengendalian intern yang memadai dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi

Pemerintahan. Dimana capaian kinerja atas dukungan pengawasan terhadap opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

**Tabel III.51**

Capaian Kinerja Dukungan Pengawasan terhadap Opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2023	Realisasi 2023	Capaian Kinerja (%)
Dukungan pengawasan terhadap opini BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan	%	73	79,02	108,25

Sumber: Itjen, 2023

<b>Persentase Rekomendasi LHP BPK</b>	=	$\frac{\Sigma \text{Rekomendasi Sesuai}}{\Sigma \text{Rekomendasi Temuan}}$	X 100%	
<b>Realisasi Rekomendasi LHP BPK</b>	=	$\frac{1.135}{1.508}$	X 100%	= 87,20%
<b>% Capaian</b>	=	$\frac{87,20}{0.5}$	X 100%	= 43,60%

#### 6. Tindak Lanjut LHP BPK

Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti berdasarkan progres hasil Pelaksanaan Tindak Lanjut (PTL) Rekomendasi Hasil Pemeriksaan BPK berdasarkan Laporan Hasil Pemantauan atas Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK RI Semester I tahun 2023 berdasarkan surat BPK RI Nomor

24/LHPt/XIV/07/2023 tanggal 24 Juli 2023, sebagaimana tabel berikut.

<b>Tahun 2019</b>	73,8%
<b>Tahun 2020</b>	78,2%
<b>Tahun 2021</b>	76,5%
<b>Tahun 2022</b>	82,6%
<b>Tahun 2023</b>	87,2%



**Tabel III.52**

Capaian Kinerja Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2023	Realisasi 2023	Capaian Kinerja (%)
Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti	%	83	87,20	105,06

Sumber: Itjen, 2023

$$\text{Persentase Reviu LK} = \frac{\text{Persentase Tahunan} + \text{Persentase Semester I}}{2}$$

$$\text{Persentase Reviu LK} = \frac{83,3 + 58,3}{2} = 70,83\%$$

$$\text{Opini BPK} = 70,83 \times 50\% = 35,42\%$$

$$\text{Opini BPK} = \text{Bobot persentase rekomendasi LHP BPKB} + \text{Bobot hasil reviu LK}$$

$$\text{Opini BPK} = 43,60 + 35,42 = 79,02\%$$

Upaya pencapaian target kinerja Inspektorat Jenderal terhadap Dukungan pengawasan terhadap Persentase Rekomendasi LHP BPK yang ditindaklanjuti tahun 2023 melalui kegiatan-kegiatan antara lain:

- Pembahasan Rencana Aksi atas LHP BPK RI;
- Pembahasan Tindak Lanjut LHP BPKRI;
- Pemantauan Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK RI;
- Pemuktahiran Tindak Lanjut LHP BPK RI;
- Penyampaian surat Sekretaris Inspektorat Jenderal kepada Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok

Nomor PS.316/1/3/ITJEN/2023 tanggal 2 Jakarta 2023 perihal Rekomendasi Hasil Pemeriksaan BPK RI pada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok;

- Penyampaian surat Sekretaris Inspektorat Jenderal kepada Direktur Kepelabuhan Nomor PS.316/1/6/ITJEN/2022 tanggal 3 Jakarta 2023 perihal Rekomendasi Hasil Pemeriksaan BPK RI pada Direktorat Kepelabuhanan;
- Penerbitan Instruksi Menteri Perhubungan Nomor KP 258 Tahun 2023 tentang Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK-RI atas laporan keuangan *Asian Development Bank*

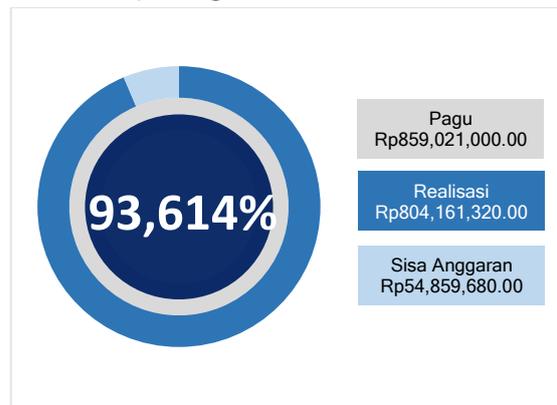


Loan No. 3792 INO *Emergency assistance for Rehabilitation and Reconstruction* pada Kementerian Perhubungan TA 2020;

- h) Mengadakan *Sharing session* permasalahan aset tanah di Kemenhub dan monitoring data TL LHA Itjen dan LHP BPK RI pada tanggal 12 s.d. 14 April 2023;
- i) Pendampingan penelusuran aset peralatan dan mesin berupa PC dan laptop pada Pusbang Darat pada tanggal 12 s.d. 14 Juli 2023;
- j) *Sharing Session* terkait Permasalahan Aset dan Persiapan Pra PTL LHP BPK RI Semester II 2023 pada tanggal 12 s.d. 14 Desember 2023.

Untuk menunjang tercapainya target Opini BPK Wajar Tanpa Pengecualian melalui pengawasan pengelolaan

keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2023 oleh Inspektorat Jenderal dialokasikan anggaran senilai Rp859.021.000,00 (Delapan Ratus Lima Puluh Sembilan Juta Dua Puluh Satu Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp804.161.320,00 (Delapan Ratus Empat Juta Seratus Enam Puluh Satu Ribu Tiga Ratus Dua Puluh Rupiah) atau sebesar 93,614%, pada gambar berikut.

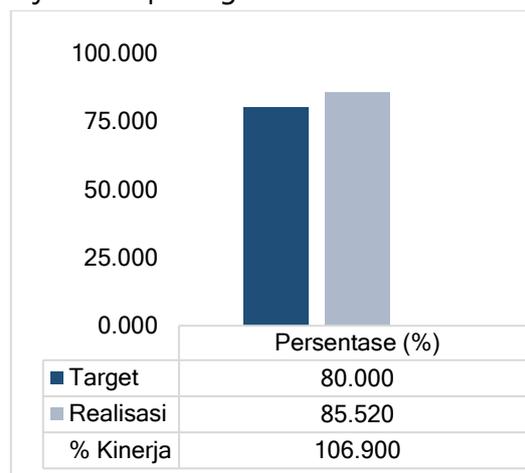


**Gambar III.70**  
Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2023

### III.4.5 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang kedelapan adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, yang diukur dengan IKSp Indeks RB Kementerian Perhubungan, yang merupakan kontribusi kinerja dari Sekretariat Jenderal, diperoleh berdasarkan hasil penilaian pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB setiap tahunnya. Pada akhir tahun 2023, Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan mendapatkan capaian sebesar 85,52 atau 106,90% dari target PK Tahun 2023 sebesar 80 yang merupakan berdasarkan

hasil penilaian mandiri sebagaimana dijelaskan pada grafik berikut:



**Gambar III.71**  
Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2023



Berdasarkan Surat Sekretaris Inspektorat Jenderal Nomor KP.904/5/13/ITJEN 2023 tanggal 7 November 2023 Hal Hasil Evaluasi Internal RB Kementerian Perhubungan, dapat dijelaskan bahwa telah dilaksanakan Evaluasi Internal Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan oleh Tim yang dikoordinasikan Inspektorat Jenderal melalui Keputusan Inspektur Jenderal Nomor KP-ITJEN 66 Tahun 2023 tentang pembentukan Tim Evaluasi Internal RB Kementerian Perhubungan tahun 2023. Berdasarkan evaluasi yang telah dilaksanakan, hasil evaluasi internal RB di lingkungan Kementerian adalah sebagai berikut:

- 1) Nilai hasil evaluasi internal reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 sebesar 85,52 atau kategori "A-" (memuaskan dengan catatan), dengan rincian:
  - a) Nilai hasil evaluasi tahap perencanaan (*ex-ante*) sebesar 88,38;
  - b) Nilai hasil evaluasi tahap pelaksanaan RB general (*on-going*) sebesar 81,25;
  - c) Tidak terdapat penambahan (*top up*) nilai atas hasil evaluasi pelaksanaan RB tematik.

Hasil evaluasi ini menunjukkan bahwa Kementerian Perhubungan telah memenuhi sebagian besar kriteria sebagai birokrasi yang bersih, efektif, dan berdaya saing karena sebagian kecil pelaksanaan percepatan transformasi digital dan pembangunan budaya BerAKHLAK

belum optimal, serta belum sepenuhnya mampu mewujudkan dampak nyata kepada pembangunan.

- 2) Peningkatan kualitas pelaksanaan RB Kemenhub ditunjukkan dengan beberapa capaian kinerja positif, di antaranya:
  - a) Perolehan opini Wajar Tanpa Pengecualian atas Laporan Keuangan Kemenhub selama 2013 – 2022. Sampai dengan semester II 2022, tindak lanjut atas hasil pemeriksaan BPK RI mencapai 85,01 % yang berada di atas rata-rata nasional sebesar 77,34%;
  - b) Hasil evaluasi atas akuntabilitas kinerja Kemenhub tahun 2022 mendapatkan nilai 77,58 dengan predikat BB (Sangat Baik);
  - c) Nilai untuk maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Kemenhub tahun 2022 adalah 3,47 berada pada level 3 (Terdefinisi);
  - d) Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) Kemenhub sebesar 3,33 (Baik) yang berada di atas rata-rata nilai SPBE Nasional sebesar 2,35.
- 3) Catatan hasil Evaluasi Internal Pada Evaluasi tahap pelaksanaan RB, tidak dilakukan penilaian secara khusus terhadap capaian rencana aksi RB tematik, karena sesuai *Road Map* RB Kemenhub capaian tersebut ditargetkan pada 2024. Selain itu,



secara nasional, tema Digitalisasi Administrasi Pemerintahan pada tahun 2023 lebih fokus pada penanganan *stunting*. Namun demikian, evaluasi internal mencatat capaian RB tematik Kemenhub yang dinilai telah memiliki progres yang signifikan.

- 4) Rekomendasi Hasil Evaluasi Internal
  - a) Dalam rangka meningkatkan kualitas perencanaan RB Kemenhub, perlu dilakukan evaluasi terhadap *Road Map* RB Kemenhub;
  - b) Sebagai upaya meningkatkan dukungan unit dalam pelaksanaan reformasi birokrasi, perlu disusun rencana aksi unit kerja sebagai turunan dari *Road Map* RB Kemenhub;
  - c) Untuk meningkatkan kualitas pelaksanaan RB, perlu dilakukan evaluasi terhadap pelaksanaan rencana aksi dan mengukur dampak capaian secara berkala.

Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun 2023, di antaranya adalah:

1. Kemenhub telah mengimplementasikan kebijakan terkait dengan sistem kerja pasca penyederhanaan birokrasi melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 103 Tahun 2023 Tentang

Sistem Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan;

2. Kemenhub saat ini sedang dalam proses penetapan Rancangan Peraturan Menteri (RPM) dan rancangan Keputusan Menteri (RKM) tentang Proses Bisnis sebagai tindak lanjut hasil reviu terhadap proses bisnis;
3. Kemenhub telah melakukan evaluasi kelembagaan mandiri untuk mengetahui tingkat efektivitas dan efisiensi organisasi;
4. Sebagai upaya penguatan pengawasan dan pengendalian internal, Kemenhub telah menetapkan Keputusan Menhub Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kemenhub.

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 adalah senilai Rp845.114.000,00 (Delapan Ratus Empat Puluh Lima Juta Seratus Empat Belas Ribu Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan peningkatan koordinasi dan pemenuhan dokumen dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2023, dengan realisasi senilai Rp843.210.231,00 (Delapan Ratus Empat Puluh Tiga Juta Dua Ratus Sepuluh Ribu Dua Ratus Tiga Puluh Satu Rupiah) atau sebesar 99,775%, seperti gambar berikut.





**Gambar III.72**

Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023

### III.4.6 Capaian Nasional/ Internasional

Berdasarkan Surat Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor B/59/11/05/2023 tanggal 27 November 2023, perihal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2023. Hasil evaluasi atas akuntabilitas kinerja Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa nilai sebesar **78,89** dengan predikat **"BB"**. Hal tersebut menunjukkan bahwa implementasi akuntabilitas kinerja **"Sangat Baik"** yaitu implementasi SAKIP sudah sangat baik pada tingkat Kementerian dan sebagian besar unit kerja ditandai dengan mulai terwujudnya efisiensi penggunaan

anggaran dalam mencapai kinerja, serta memiliki sistem manajemen kinerja yang andal dan berbasis teknologi informasi. Berdasarkan hasil evaluasi AKIP tahun 2023 tersebut, terdapat beberapa catatan pada pelaporan kinerja, yaitu Dokumen Laporan Kinerja di tingkat Kementerian dan unit kerja belum menyajikan perbandingan capaian indikator kinerja Kementerian/unit kerja dengan rata-rata capaian di tingkat internasional. Maka dari itu terlampir pembahasan capaian internasional maupun capaian nasional dari masing-masing sektor transportasi, sebagai berikut.

#### III.4.6.1 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2023 Pada Sasaran Strategis Pertama

##### IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional

###### A. Transportasi Darat

Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan Indeks



Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional, Ditjen Bina Marga. Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama; pelabuhan pengumpul; bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I; pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul; dan terminal tipe A, dan kawasan strategis nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK) yang telah diakses jalan nasional.

*Benchmark* Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 dengan membandingkan Pencapaian Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol) yang di jelaskan pada tabel berikut:

**Tabel III.53**

*Benchmark* Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2023

Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023, Ditjen Hubdat	rasio	0,946	0,946	100,00%
Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2023, Ditjen Bina Marga	%	83,64	84,06	100,50

*Sumber: Ditjen Hubdat, 2023*

Penguatan konektivitas nasional merupakan salah satu strategi yang ditempuh dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional Konektivitas transportasi antardaerah dan antarwilayah, dengan berbagai sarana transportasi darat serta terjaminnya sarana-sarana terkait. Hal ini sejalan dengan capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada

tahun 2023 yang mencapai 100,00% dan Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2023, Ditjen Bina Marga yang mencapai 84,06% merupakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan tingkat aksesibilitas itu tinggi yang dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.



## B. Transportasi Udara

Pada tahun 2023, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga memiliki capaian yang secara tidak langsung mendukung pencapaian kinerja konektivitas transportasi udara di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yaitu ICAO *State Letter* (SL) Periode 1 Januari s.d 21 Desember 2023 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menerima dan telah mendistribusikan sebanyak 310 SL dengan rincian:

- 1) 101 SL dari ICAO *Headquarters* Montreal;
- 2) 155 SL dari ICAO *Regional Office* Bangkok;
- 3) 16 SL dari ICAO *Regional Office* EUR/NAT Perancis;
- 4) 38 SL dari ICAO *Middle East Regional Office*.

## C. Transportasi Perkeretaapian

Perbandingan kinerja dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja Rasio Konektivitas Antar Wilayah bidang perkeretaapian dengan Rasio Konektivitas level Kementerian Perhubungan/Nasional. Nilai Rasio Konektivitas Nasional dihitung berdasarkan bobot rasio konektivitas yang tertuang pada dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 meliputi transportasi perkotaan dengan bobot 5% serta transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah pada Tahun 2023 diuraikan pada Tabel berikut.

**Tabel III.54**  
Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,757
2	Perkeretaapian	0,450

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2023

Pada tabel di atas, diperoleh bahwa Rasio Konektivitas Antar Wilayah bidang perkeretaapian masih lebih rendah dibandingkan tingkat nasional/seluruh moda. Hal tersebut diantaranya karena jaringan dan layanan kereta api masih tersedia pada wilayah Pulau Jawa, sebagian pulau Sumatera dan Sulawesi, sedangkan moda lainnya (darat, laut, udara) merata hampir di seluruh wilayah Indonesia.

Untuk perbandingan titik/lokasi yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 65 titik dari jumlah 1.027 titik (6,33%) yang terhubung secara nasional meliputi 135 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 605 simpul pelabuhan serta 287 simpul bandar udara.



### III.4.6.2 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2023 Pada Sasaran Strategis Kedua

#### IKSS 2.2 *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi

##### A. Transportasi Darat

##### 1) OTP Angkutan Jalan

*Benchmark* internasional untuk *On Time Performance* dapat menggunakan data dari negara Korea Selatan. Berdasarkan data *Seoul Metropolitan Government*, *On Time Performance* bus kota Seoul pada tahun 2022 sebesar 94,3% mengalami kenaikan sebesar 1,85%, sehingga nilai *On Time Performance* bus Kota Seoul tahun 2013 menjadi 96,15%. *Benchmark* Nasional *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 adalah dengan membandingkan capaian OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel III.55**

Benchmark OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023

Uraian	OTP Transportasi Perkotaan 2023	OTP Bus Kota Seoul
Target Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	40,00%	96,13%
Realisasi Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	33,00%	
<b>Capaian</b>	<b>82,35%</b>	

Sumber: Ditjen Hubdat, 2023

*On Time Performance* (OTP) atau ketepatan waktu dalam keberhasilan transportasi. Pencapaian kinerja bus pada kota Seoul yang cukup besar tahun 2023 tersebut didukung oleh adanya lajur khusus bus yang tidak terganggu lalu lintas kendaraan lain. Berbeda dengan layanan bus BTS yang belum memiliki lajur khusus bus dan masih bercampur dengan lalu lintas kendaraan lain. Pada transportasi darat seperti bus, keterlambatan secara internasional sebenarnya hanya diperbolehkan lima menit. Tetapi, karena rata-rata bus menggunakan jalur yang sama dengan kendaraan lain atau *mix traffic* maka bus kerap terlambat dan memiliki OTP yang buruk dimata masyarakat.



**Gambar III.74**

Angkutan Bus "Transjakarta" di Indonesia



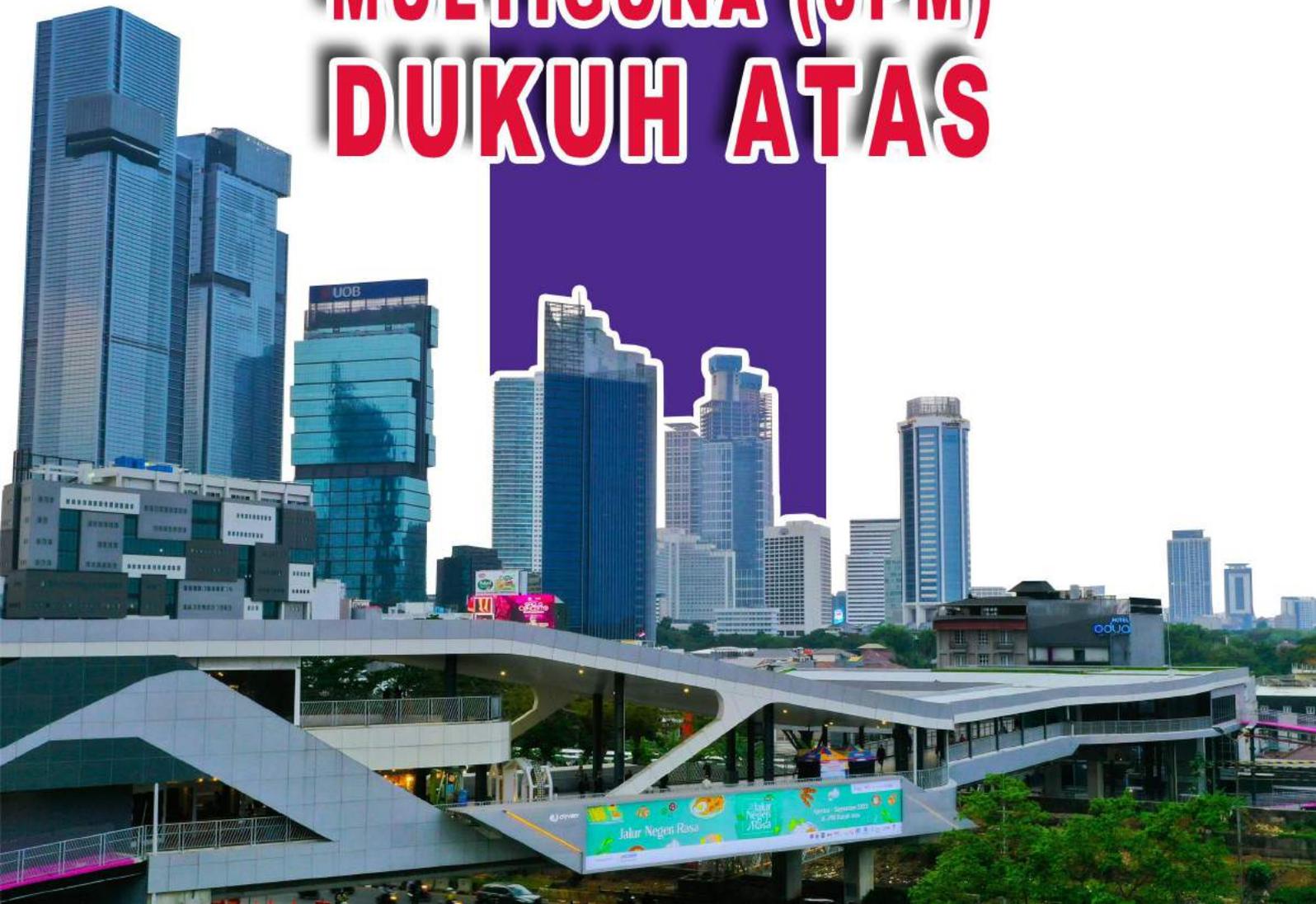
**Gambar III.73**

Angkutan Bus di Kota Seoul





# JEMBATAN PENYEBERANGAN MULTIGUNA (JPM) DUKUH ATAS



## 2) OTP Angkutan SDP

Benchmark Nasional *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 adalah dengan membandingkan capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel III.56**

Benchmark *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dengan *On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut Tahun 2023

Uraian	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Penyeberangan	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Laut
Target Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,31	83
Realisasi Tahun 2022 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,513	84
<b>Capaian</b>	<b>100,24%</b>	<b>100%</b>

Sumber: Ditjen Hubdat, 2023

*On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut dihitung pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul. Capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2023 didukung oleh Standar Kinerja Pelayanan Pelabuhan di Masing-masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut semakin meningkat.

Sementara OTP Transportasi SDP = (Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama / Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama). Capaian OTP Transportasi SDP didukung oleh pelaksanaan *online ticketing* pada lintas Merak – Bakauheni dan Padangbai – Lembar, serta Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal yang telah dilaksanakan oleh personil Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) pada pelabuhan penyeberangan Merak, pelabuhan penyeberangan Bakauheuni, pelabuhan penyeberangan Ketapang dan pelabuhan penyeberangan Gilimanuk.

### B. Transportasi Udara

Adapun untuk perbandingan dengan negara lain terkait dengan capaian *On Time Performance* dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III.57**

Perbandingan Capaian Internasional *On Time Performance* Tahun 2023

No	Negara	Total Penerbangan	Tepat Waktu		Rasio OTP Transportasi Udara
			Jumlah	%	
1	Indonesia	378.204	274.065	72,46%	72,465
2	Australia	523.593	371.696	70,99%	70,989

Sumber: Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics Australia



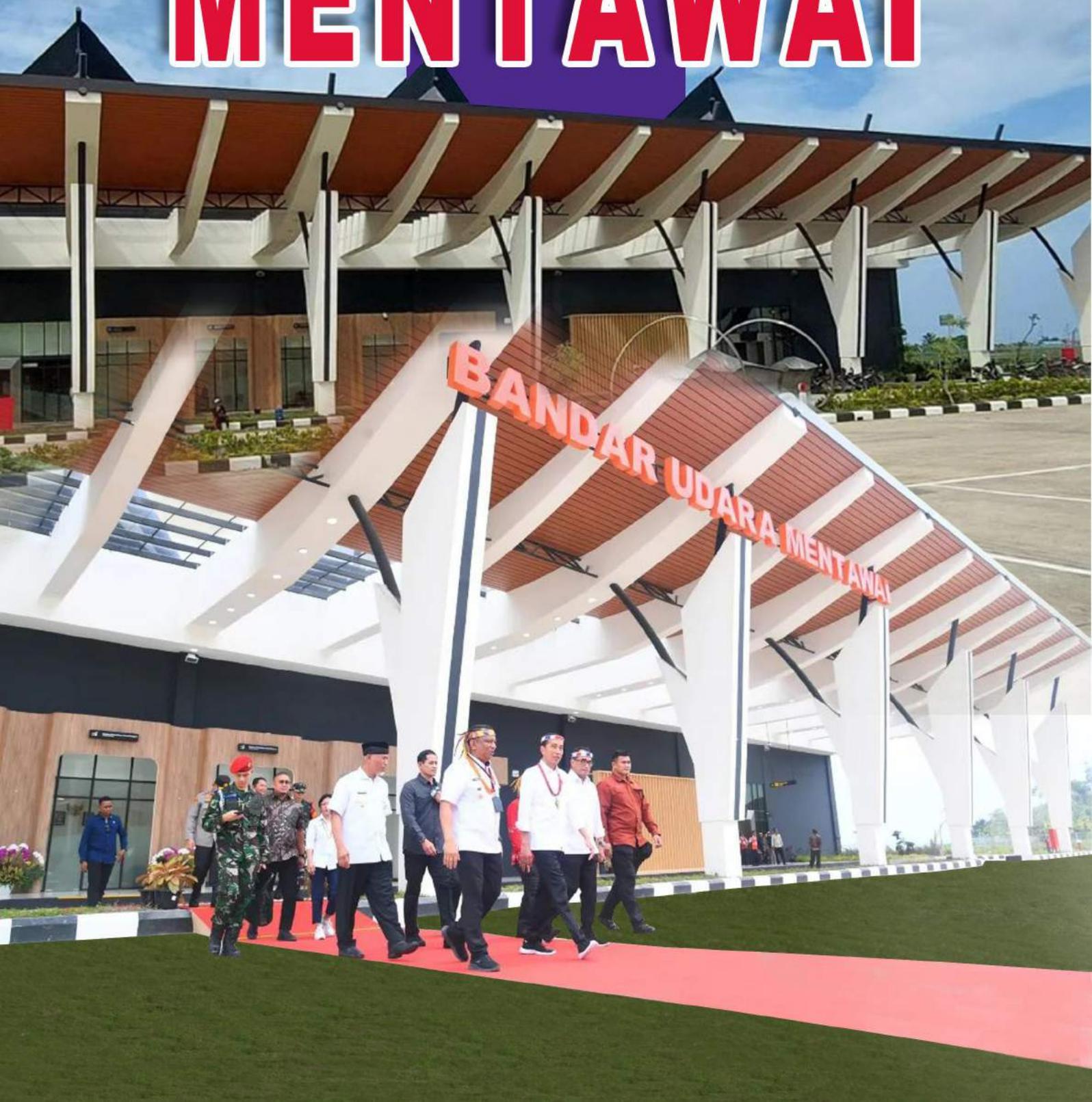
Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa Capaian *On Time Performance* di Indonesia sedikit lebih tinggi dari capaian di Negara Australia. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja *On Time Performance* di Indonesia sudah cukup baik, namun masih dapat ditingkatkan Kembali.

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

- 1) Regulator (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara )  
Meningkatkan pengawasan dan pengendalian kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara
- 2) Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)
  - a. Secara konsisten melaksanakan operasional penerbangannya sesuai dengan penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang sudah diberikan;
  - b. Wajib melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan apabila *slotnya* dihapus, berupa perubahan persetujuan rute penerbangan (pengurangan frekuensi) atau pencabutan persetujuan rute penerbangan;
  - c. Dapat mengajukan kembali permohonan penambahan kapasitas berupa penambahan frekuensi penerbangan atau permohonan rute baru apabila terdapat peningkatan *demand*;
  - d. Melakukan pengecekan dan memastikan kesiapan (kelaikudaraan) armada yang dioperasikan;
  - e. Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;
  - f. Melakukan perencanaan dan pelaksanaan rute penerbangan agar efektif dan efisien dalam operasional penerbangan.
- 3) Penyelenggara Bandar Udara
  - a. Menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara berfungsi dengan baik;
  - b. Menyediakan dan memastikan terpenuhinya fasilitas *pre-flight* dan *post-flight* sesuai jumlah penerbangan.
- 4) Penyelenggara Navigasi Penerbangan  
Mengoptimalkan pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi *air traffic flow management* dan *Airport Collaborative Decision Making*, yakni kolaborasi antara operator bandara, penyedia jasa navigasi penerbangan, maskapai, penyedia jasa *ground handling* dan *stakeholder* lainnya guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam operasional penerbangan.

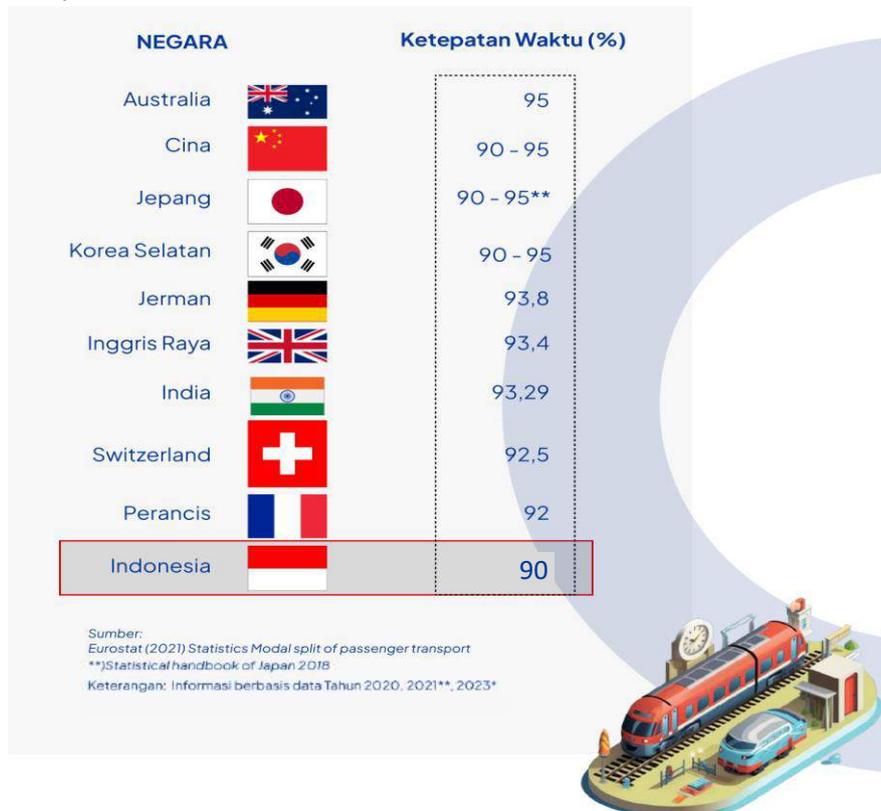


# BANDAR UDARA MENTAWAI



### C. Transportasi Perkeretaapian

Perbandingan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) dilakukan dengan membandingkan beberapa negara lain diantaranya mengacu pada publikasi *Eurostat (Statistics Modal Split of Passenger Transport)* dan *Statistical Handbook of Japan*. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kinerja OTP perjalanan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan OTP di negara-negara Eropa, Jepang, Cina, Korea Selatan, India dan Australia. Data kinerja OTP di beberapa negara disampaikan sebagaimana pada Gambar berikut.



**Gambar III.75**

*Benchmark Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api*

### III.4.6.3 Capaian Nasional/ Internasional Tahun 2023 Pada Sasaran Strategis Ketiga

#### IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

##### A. Transportasi Darat

Berdasarkan data *ASEAN Stats Data Portal* pada tahun 2018 – 2022 didapatkan data jumlah korban kecelakaan lalu lintas di jalan yang mengalami cedera. Berikut merupakan perbandingan beberapa negara di ASEAN dengan data jumlah korban kecelakaan lalu lintas di jalan yang mengalami cedera di beberapa negara ASEAN, sebagai berikut.

**Tabel III.58**

Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Yang Mengalami Cedera

<b>Number of Traffic Accident Casualties (Injuries) By Road</b>						
No	Negara	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Indonesia	143.886	149.817	124,269	128.466	176.916
2.	Thailand	61.312	61.101	55.230	56.341	41.183
3.	Malaysia	8.341	8.877	12.602	18.530	34.036
4.	Lao PDR	1.205	1.516	14.945	8.884	11.079
5.	Singapore	10.018	9.833	6.669	7.240	8.252
6.	Myanmar	26.741	25.072	18.620	8.311	5.911
7.	Cambodia	9.641	11.368	9.844	3.615	4.026
8.	Philippines	13.233	10.919	406	171	1.336
9.	Brunei Darussalam	433	368	341	343	369
10.	Viet Nam	14.732	13.569	10.774	N/A	N/A

Sumber: <https://data.aseanstats.org/indicator/ASE.TRP.ROD.E.031>

Berdasarkan data di atas apabila dibandingkan negara-negara ASEAN, Indonesia menempati urutan pertama dengan data jumlah korban kecelakaan lalu lintas di jalan yang mengalami cedera dengan jumlah di tahun 2022 sebanyak 176.916.

## B. Transportasi Udara

Pada tahun 2023, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga memiliki capaian yang secara tidak langsung mendukung pencapaian kinerja keselamatan transportasi udara di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, antara lain:

### **State Safety Program (SSP)**

- 1) Penetapan Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (RKPN) atau *National Aviation Safety Plan (NASP)* Tahun 2021–2023;
- 2) Penerbitan DGCA Indonesia *Safety Policy*;
- 3) Penerbitan dan Publikasi *Bulletin Safety Response*;
- 4) Integrasi Sistem Pelaporan dan *Database* antara DJPU dengan KNKT dan Operator Penerbangan (Airnav, Airlines, dan Bandar Udara)
- 5) Sosialisasi Pelaporan MOR/VRS, NASP, ALOSP, dan SPI.

Adapun untuk perbandingan dengan negara lain terkait dengan “Rasio Kecelakaan Transportasi Udara” dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel III.59**

Perbandingan Rasio Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2023

No	Negara	Jumlah Kejadian Kecelakaan	Jumlah Pergerakan	Rasio Kejadian Kecelakaan
1	Indonesia	0	1.348.544	0
2	Australia	0	584.377*	0

Sumber: *Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics Australia*



Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa di Indonesia memiliki capaian yang sama dengan Australia, dimana kedua negara tersebut tidak memiliki kejadian kecelakaan (*accident*) yang menyebabkan korban jiwa. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja Ditjen Perhubungan Udara di Indonesia sudah baik.

### C. Transportasi Perkeretaapian

Jumlah kejadian kecelakaan kereta api dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain diantaranya mengacu pada publikasi Pemerintah Amerika Serikat dan Belgia dengan kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlokkan) dan *collision* (tabrakan). Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih lebih tinggi dari Belgia dan lebih rendah dari Amerika Serikat. Demikian juga apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Indonesia masih di bawah Belgia dan lebih baik dari Amerika Serikat. Data kejadian kecelakaan di beberapa negara disampaikan pada tabel berikut.

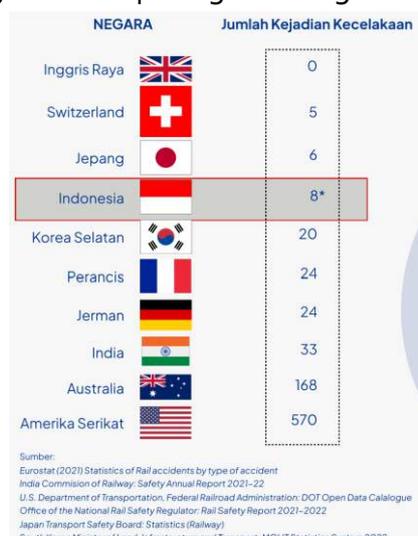
**Tabel III.60**  
Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Rasio Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Amerika Serikat	148.574	570	0,0038
2	Belgia	8.298	5	0,0006
3	Indonesia	6.642	8	0,0012

Sumber No.1 : Website U.S. Department of Transportation

Sumber No.2 : Portal Open Data Infrabel

Mengacu pada beberapa sumber lainnya, juga diperoleh perbandingan jumlah kejadian kecelakaan kereta api dengan beberapa negara sebagaimana pada gambar berikut.



**Gambar III.76**

Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

### III.4.7 Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2023

Sepanjang 2023, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Predikat Wajar Tanpa Pengecualian dari BPK RI (10 kali berturut-turut);
- 2) Penyelenggaraan Angkuran Lebaran dan Natal Tahun Baru yang relatif berjalan lancar;
- 3) Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2023 dari Kementerian Investasi/ BKPM;
- 4) Realisasi belanja produk dalam negeri dan sektor UMKM Tahun 2023 yang melampaui target;
- 5) Menerima penghargaan sebagai Pembina teknis Badan Layanan Umum Terbaik 2023 dari Kementerian Keuangan;
- 6) Berhasil melancarkan transportasi pada kegiatan pertemuan pemimpin internasional pada kegiatan G20 dan KTT ke-24 ASEAN di Labuan Bajo;
- 7) Meraih predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat;
- 8) Meraih penghargaan berupa *Special Recognition (Infinity) Innovative Financing In Unity 2023* oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia Persero untuk Pengandaan Infrastruktur Transportasi;
- 9) Meraih Penghargaan BKN Award 2023 Kementerian Tipe Besar Peringkat 5 Kategori Elemen Implementasi Manajemen ASN: Pengembangan Kompetensi.



**Gambar III.77**

Kemenhub Kembali Pertahankan Predikat Badan Publik Informatif Selama 5x Berturut-Turut



### III.4.8 Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi Tahun 2023 dalam RPJMN 2020-2024

Pembangunan sektor transportasi berkontribusi pada pembangunan infrastruktur secara nasional periode 2020-2024 difokuskan pada tiga kerangka utama, yakni: Infrastruktur Pelayanan Dasar, Infrastruktur Ekonomi, dan Infrastruktur Perkotaan. Sebagai salah satu infrastruktur pelayanan dasar, pembangunan sektor transportasi diprioritaskan untuk memastikan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia dalam rangka mengurangi ketimpangan antarwilayah, pengembangan sistem keselamatan lalu lintas, penyediaan pelayanan transportasi perintis (darat, laut dan udara).

Di sisi lain, pembangunan infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi salah

satunya akan difokuskan pada pembangunan sarana dan prasarana transportasi. Sementara itu pembangunan infrastruktur untuk perkotaan mencakup peningkatan sarana dan prasarana yang akan menunjang kenyamanan hidup di kota seperti pembangunan angkutan umum massal. Melalui kerangka pembangunan infrastruktur tersebut, tujuan pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, yaitu menuju negara yang makmur dan sejahtera diharapkan dapat terwujud.

#### A. TRANSPORTASI DARAT

Uraian	Jumlah
Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2024	36
Realisasi 2021	4
Realisasi 2022	0
Realisasi s.d. 2023	12

#### Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun

Pembangunan infrastruktur Pelabuhan penyeberangan berfungsi untuk memenuhi kebutuhan bongkar muat arus barang dan penumpang yang menunjang pembangunan/ pengembangan wilayah belakangnya (*hinterland*). Pembangunan Pelabuhan penyeberangan diharapkan dapat memperlancar mobilisasi dan distribusi kebutuhan pokok, kendaraan maupun orang baik di Kawasan tertinggal, terisolir, pedalaman dan kawasan pariwisata yang belum ada jembatan penghubung.



## B. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Uraian	Jumlah
Panjang Jalur Kereta Api (km'sp)	
Target 2024	7.451
Realisasi 2021	6.466
Realisasi 2022	6.642
Realisasi s.d. 2023	6.880

### Panjang Jalur Kereta Api

Panjang jalur kereta api (secara kumulatif) merupakan indikator capaian utama pembangunan infrastruktur pada transportasi perkeretaapian. Pemenuhan Panjang jaringan kereta api diharapkan mampu mewujudkan peningkatan kapasitas, aksesibilitas dan keterpaduan dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi nasional, serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Panjang jalur kereta api yang terbangun hingga tahun 2023 adalah 6.880 km'sp.

Uraian	Jumlah
Kondisi Jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) Kategori 1 dan 2 (%)	
Target 2024	94,0
Realisasi 2021	90,36
Realisasi 2022	91,37
Realisasi s.d. 2023	93,85

### Kondisi Jalur KA sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) Kategori 1 dan 2

Selain itu, capaian kondisi jalur KA sesuai standar TQI Kategori 1 dan 2 pada tahun 2023 adalah sebesar 93,85%. Nilai TQI berdasarkan hasil pengukuran menggunakan kereta ukur yang dikoordinasikan dengan PT. KAI. Klasifikasi dan kualifikasi TQI dapat dilihat pada gambar berikut.



### C. TRANSPORTASI LAUT

Uraian	Jumlah
Rute Pelayaran yang saling terhubung (%)	
Target 2024	27
Realisasi 2021	25
Realisasi 2022	27
Realisasi s.d. 2023	27

#### Rute Pelayaran yang saling terhubung

Secara bertahap pola trayek angkutan laut peti kemas berubah. Pelayaran nasional mulai memiliki pola angkutan peti kemas yang tetap dan teratur, tidak lagi menyinggahi setiap Pelabuhan secara komuter. Pada awal pelayarannya, kapal akan singgah di Pelabuhan shelter sampai pada Pelabuhan tujuan akhir. Setelah sampai di Pelabuhan tujuan akhir, kapal langsung Kembali ke Pelabuhan awal. Capaian rute pelayaran yang saling terhubung pada tahun 2023 adalah sebesar 27%, meningkat dari tahun 2021 sebesar 25%.

Uraian	Jumlah
Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi standar (lokasi)	
Target 2024	7
Realisasi 2021	2
Realisasi 2022	4
Realisasi s.d. 2023	6

#### Pelabuhan Utama yang memenuhi standar

Pada sektor transportasi laut, salah satu indikator capaian pembangunan infrastruktur dalam RPJMN adalah jumlah Pelabuhan utama yang memenuhi standar, manfaatnya adalah untuk mengoptimalkan potensi transportasi barang juga sekaligus sebagai penghubung *off the road* dengan area *hinterland*, mengurangi kongesti jalan, dan mengefisienkan *dwelling time*. Sampai dengan tahun 2023, terdapat 6 pelabuhan utama yang memenuhi standar.

Uraian	Jumlah
Jumlah rute subsidi tol laut (rute)	
Target 2024	25
Realisasi 2021	32
Realisasi 2022	33
Realisasi s.d. 2023	39

#### Jumlah rute subsidi tol laut

Program Tol Laut merupakan fokus utama dalam rangka mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional yang diharapkan dapat menjadi jalur distribusi logistik yang mampu menyeimbangkan perekonomian antar wilayah yang telah berkembang dengan yang belum berkembang melalui penyediaan infrastruktur dan angkutan laut secara tetap dan teratur dengan kapasitas memadai serta terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Berdasarkan data tahun 2021 hingga tahun 2023, jumlah rute subsidi tol laut telah meningkat sebanyak 39 rute.



#### D. TRANSPORTASI UDARA

Uraian	Jumlah
Jumlah bandara udara baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2024	21
Realisasi 2021	10
Realisasi 2022	10
Realisasi s.d. 2023	11

##### **Bandara baru yang dibangun**

Kementerian Perhubungan terus membangun bandara-bandara baru terutama di wilayah yang konektivitas dan aksesibilitasnya masih rendah. Pembangunan bandara baru diharapkan dapat memberikan manfaat untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas terutama di wilayah pinggiran, terluar, terpencil dan perbatasan. Sampai dengan tahun 2023, telah terbangun 7 bandara baru yaitu Bandara Banggai Laut, Bandara Pahuwato, Bandara Bolmong, Bandara Sobaham, Bandara Singkawang, Bandara Mandailing Natal, dan Bandara Siboru Fakfak.

Uraian	Jumlah
Jumlah rute jembatan udara (rute)	
Target 2024	43
Realisasi 2021	39
Realisasi 2022	42
Realisasi s.d. 2023	41

##### **Rute jembatan udara**

Jembatan udara diperlukan untuk mendukung penurunan disparitas harga barang kebutuhan masyarakat, menjangkau daerah terpencil, tertinggal atau belum terlayani oleh moda lain. Sampai dengan tahun 2023 terdapat 40 rute jembatan udara guna mendukung program konektivitas dan jembatan udara.



## E. TRANSPORTASI PERKOTAAN

Uraian	Jumlah
Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota)	
Target 2024	6
Realisasi 2021	4
Realisasi 2022	6
Realisasi s.d. 2023	6

### Kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan

Salah satu indikator capaian utama pembangunan infrastruktur sektor transportasi dalam RPJMN adalah meningkatnya layanan angkutan umum massal di kota metropolitan. Sampai dengan tahun 2023, realisasi kota metropolitan dengan sistem angkutan massal perkotaan sudah mencapai target yaitu 6 (enam) kota.

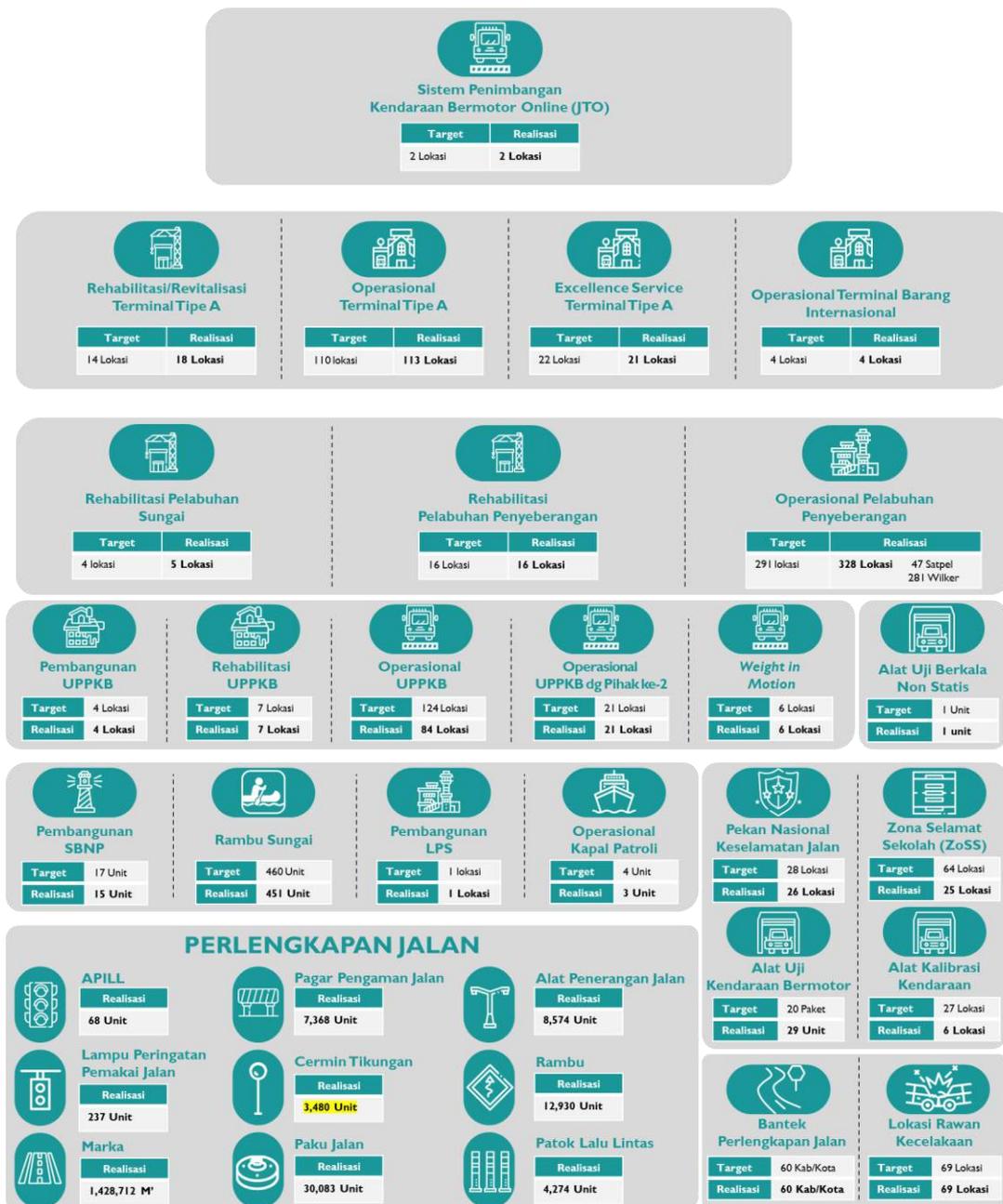
### III.4.9 Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2023

Selain penghargaan atas kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 tersebut di atas, berbagai capaian pembangunan bidang sarana dan prasarana transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2023 adalah:

#### A. TRANSPORTASI DARAT

Pembangunan infrastruktur transportasi darat tahun 2023 terdiri dari infrastruktur konektivitas, infrastruktur pelayanan, dan infrastruktur keselamatan dan keamanan transportasi darat, berikut ini merupakan rekapitulasi capaian pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat tahun 2023.





**Gambar III.78**

Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat Tahun 2023

**B. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN**

Hasil pembangunan transportasi perkeretaapian dalam rangka peningkatan konektivitas, pelayanan dan keselamatan. Adapun hasil pembangunan prasarana perkeretaapian tahun 2023 meliputi:

- 1) *High Speed Railway* Jakarta – Bandung;
- 2) Kereta Api Makassar – Parepare Tahap I Segmen Barru – Pangkep – Maros;
- 3) *Double Track* Selatan Jawa Segmen Cirebon – Purwokerto – Yogyakarta – Solo – Madiun – Wonokromo;



# DEPO MAROS KERETA API MAKASSAR-PAREPARE



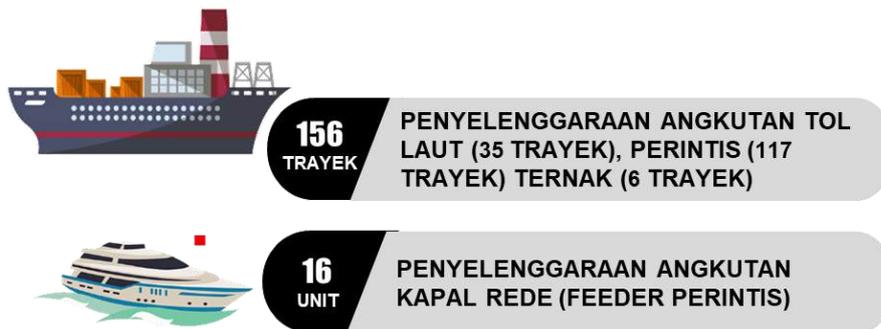
# KERETA API MAKASSAR PARE-PARE



- 4) *Double Track* Selatan Jawa Segmen Bogor – Sukabumi;
- 5) LRT Terintegrasi di Wilayah Jabodebek.

### C. TRANSPORTASI LAUT

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut tahun 2023 salah satunya adalah pelayanan rute pelayaran yang terhubung. Secara bertahap pola trayek angkutan laut peti kemas berubah. Pelayaran nasional mulai memiliki pola angkutan peti kemas yang tetap dan teratur, tidak lagi menyinggahi setiap pelabuhan secara komuter. Pada awal pelayarannya, kapal akan singgah di pelabuhan shelter sampai pada pelabuhan tujuan akhir, setelah sampai di pelabuhan tujuan akhir, kapal langsung kembali ke pelabuhan awal. Selain itu program tol laut yang juga merupakan fokus utama dalam rangka mendukung upaya pemerataan pembangunan nasional, diharapkan dapat menjadi jalur distribusi logistik yang mampu menyeimbangkan perekonomian antara wilayah barat dan timur serta antara wilayah yang telah berkembang dengan yang belum berkembang melalui penyediaan infrastruktur dan angkutan laut secara tetap dan teratur dengan kapasitas memadai serta terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat.



**Gambar III.79**

Pembangunan Infrastruktur Transportasi Laut Tahun 2023

### D. TRANSPORTASI UDARA

Terdapat 7 (tujuh) pembangunan bandar udara baru di tahun 2023, meliputi Bandara Banggai Laut, Bandara Pahuwato, Bandara Bolmong, Bandara Sobaham, Bandara Singkawang, Bandara Mandailing Natal, dan Bandara Siboru Fakfak. 2 (dua) bandara diantaranya telah beroperasi yaitu Bandara Pahuwato dan Bandara Siboru Fakfak.

Capaian pembangunan pada sektor transportasi udara terdiri dari program konektivitas dan jembatan udara, pembangunan bandar udara baru, penunjang kawasan prioritas KSPN, penunjang kawasan prioritas KEK, program prioritas penunjang Kawasan Industri (KI), program keselamatan dan keamanan penerbangan, program pengembangan bandar udara perbatasan, terisolir dan rawan bencana, serta dukungan bandara terhadap IKN. Adapun rincian sebagai berikut:





**Gambar III.80**  
Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Tahun 2023

## E. TRANSPORTASI JABODETABEK

Sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009, pasal 158 “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan”, dan Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, Pemerintah beserta *stakeholder* terkait menyelenggarakan layanan transportasi dengan skema *Buy The Service* (BTS). Dimana pada tahun 2023, terdapat subsidi angkutan penumpang dengan skema *Buy The Service* (BTS) sebanyak empat koridor di Kota Bogor, meliputi:

1. Koridor 1 melayani rute: Terminal Bubulak – Cidangiang;
2. Koridor 2 melayani rute: Terminal Bubulak (via Cidangiang) – Ciawi;
3. Koridor 5 melayani rute: Terminal Ciparigi – Stasiun Bogor;
4. Koridor 6 melayani rute: Parung Banteng – Air Mancur.

Sementara itu, pada tahun 2023 pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi Jabodetabek yang telah selesai dilakukan diantaranya peningkatan bangunan operasional Stasiun Pondok Rajeg, *Skybridge* Bojonggede, Pembangunan Lajur Sepeda di Kabupaten Bogor, Kota Depok dan Bekasi, serta Pembangunan ATCS Terintegrasi. Pembangunan pada Transportasi Jabodetabek terdiri dari Infrastruktur Konektivitas Transportasi Jabodetabek dan Pelayanan Transportasi Jabodetabek. Adapun rincian pembangunan Transportasi Jabodetabek sebagai berikut:





**Gambar III.81**  
Pembangunan Infrastruktur Transportasi Jabodetabek Tahun 2023

### F. SUMBER DAYA MANUSIA TRANSPORTASI

Capaian pembangunan terkait SDM Transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2023 terdiri atas peserta diklat transportasi dan lulusan diklat transportasi tahun 2023. Target Peserta Diklat Transportasi Tahun 2023 sebanyak 427.029 orang dengan realisasi peserta diklat transportasi sebesar 569.011 orang atau mencapai 133,24% dari target. Adapun rincian terkait peserta diklat transportasi adalah sebagai berikut:



**Gambar III.82**  
Capaian Target Peserta Diklat Transportasi Tahun 2023

Target Lulusan Diklat Transportasi Tahun 2023 sebanyak 375.800 orang dengan realisasi lulusan diklat transportasi sebesar 547.815 orang atau mencapai 132,65% dari target. Adapun rincian terkait lulusan diklat transportasi adalah sebagai berikut:





**Gambar III.83**

Capaian Target Lulusan Diklat Transportasi Tahun 2023

### G. KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Terdapat 62 (enam puluh dua) Rekomendasi Kebijakan telah diselesaikan dan disampaikan kepada Menteri Perhubungan pada Tahun 2023.

Rekomendasi Kebijakan tersebut terdiri dari rekomendasi bidang sarana transportasi, rekomendasi bidang lalu lintas angkutan perkotaan, rekomendasi bidang prasarana transportasi dan integrasi moda, serta rekomendasi bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Adapun rincian terkait rekomendasi kebijakan sektor transportasi:





**Gambar III.84**

Rekomendasi Kebijakan yang Telah Diselesaikan dan Disampaikan Kepada Menteri Perhubungan Tahun 2023

### III.5 REALISASI ANGGARAN

Secara umum, penyusunan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2023 telah memedomani ketentuan penyusunan anggaran yang berlaku secara nasional yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 90 Tahun 2010 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 208/PMK.02/2019 tentang tentang Petunjuk Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (RKA K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA), serta Peraturan Direktur Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan Nomor PER-5/AG/2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/ Lembaga (RKA-K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

Selain itu, penyusunan anggaran juga dilaksanakan dengan mengacu pada kebijakan penyusunan anggaran lingkup Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 245 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 186 Tahun 2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran;
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 194 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 219 Tahun 2020 tentang Tata Cara Administrasi Pelaksanaan Anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan.





**Gambar III.85**

Kementerian Perhubungan Raih Penghargaan Terbaik Pertama  
Anugerah Layanan Investasi

### III.5.1 Alokasi Anggaran Tahun 2023

Sesuai Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023, dana DIPA yang semula diperoleh Kementerian Perhubungan senilai Rp33.441.189.944.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Empat Puluh Satu Miliar Seratus Delapan Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Empat Ribu Rupiah). Dalam pelaksanaan anggaran Tahun 2023 Kementerian Perhubungan beberapa kali mengalami perubahan pagu sehingga dana yang diperoleh Kementerian Perhubungan menjadi Rp36.654.783.191.000,00 (Tiga Puluh Enam Triliun Enam Ratus Lima Puluh Empat Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Seratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah). Perubahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Adanya pengesahan Lembaga Manajemen Aset Negara di bawah

Ditjen Hubla dan Ditjen KA dengan total senilai Rp359.089.641.666,00 (Tiga Ratus Lima Puluh Sembilan Miliar Delapan Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Empat Puluh Satu Ribu Enam Ratus Enam Puluh Enam Rupiah);

2. Adanya luncuran anggaran sumber dana SBSN/ PHLN sebesar Rp1.006.172.876.000,00 (Satu Triliun Enam Miliar Seratus Tujuh Puluh Dua Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah);
3. Penggunaan saldo awal BLU/PNBP sebesar Rp516.153.902.000,00 (Lima Ratus Enam Belas Miliar Seratus Lima Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Dua Ribu Rupiah);
4. Luncuran anggaran sumber dana PHLN sebesar Rp840.524.818.334,00 (Delapan Ratus Empat Puluh Miliar Lima Ratus Dua Puluh Empat Juta Delapan Ratus Delapan Belas Ribu



- Tiga Ratus Tiga Puluh Empat Rupiah);
5. Adanya penambahan pagu anggaran dengan penggunaan sumber dana PNBPN sebesar Rp766.627.209.000,00 (Tujuh Ratus Enam Puluh Enam Miliar Enam Ratus Dua Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Sembilan Ribu Rupiah);
  6. Adanya belanja pegawai menggunakan BA-BUN sebesar Rp203.830.719.000,00 (Dua Ratus Tiga Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Juta Tujuh Ratus Sembilan Belas Ribu Rupiah);
  7. Pengurangan belanja pegawai akibat pergeseran *Automatic Adjustment* ke BA-BUN sebesar Rp221.261.406.000,00 (Dua Ratus Dua Puluh Satu Miliar Dua Ratus Enam Puluh Satu Juta Empat Ratus Enam Ribu Rupiah);
  8. Pengurangan sisa AA akibat pergeseran *Automatic Adjustment* ke BA-BUN sebesar Rp138.631.891.000,00 (Seratus Tiga Puluh Delapan Miliar Enam Ratus Tiga Puluh Satu Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah);
  9. Pengurangan pagu BLU/PNBPN sebesar Rp118.912.522.000,00 (Seratus Delapan Belas Miliar Sembilan Ratus Dua Belas Juta Lima Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah).



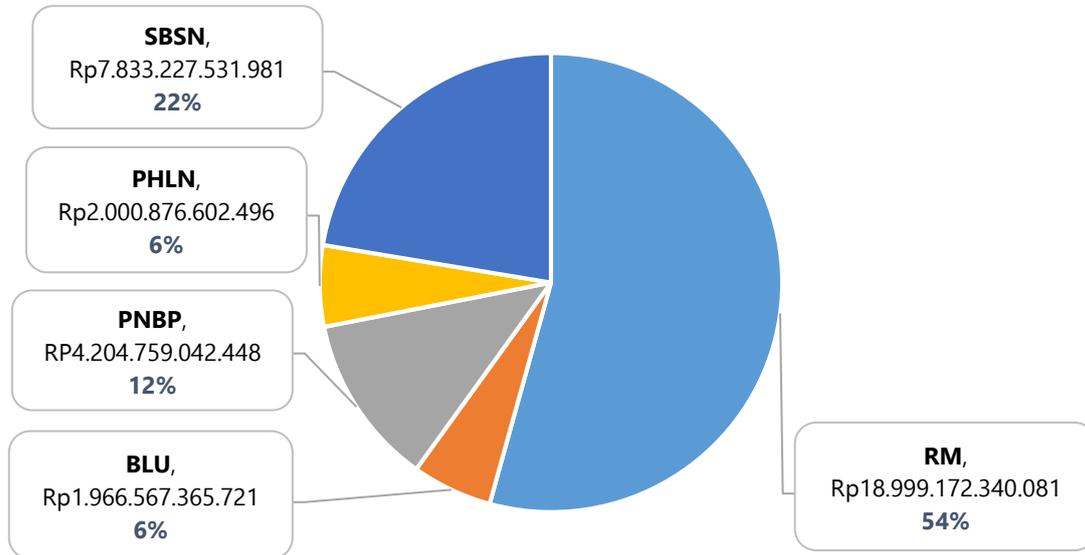
**Tabel III.61**  
Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023

NO	UNIT KERJA	PAGU AWAL	REKOMPOSISI DUKMAN KEBUTUHAN SETJEN			PENGESAHAN LMAN	LUNCURAN SBSN/PHLN	SALDO AWAL BLU/PNBP	PENAMBAHAN PHLN	PENAMBAHAN PAGU PENGGUNAAN PNBP	BELPEG DARI BABUN	PERGESERAN AA KE BABUN		PENGURANGAN PAGU BLU/PNBP	PAGU AKHIR
			BEL. PEGAWAI	KEB. BKIP	BEL. OPRS							BELPEG	SISA AA		
1	SETJEN	541.154.856.000	12.000.000	6.200.000	6.200.000		-	-			2.746.508	(0.531020)	(1.888.886)	-	565.881.458.000
2	ITJEN	96.646.131.000					-	-			7.175.496		(2.006.844)	-	101.814.783.000
3	DITJEN HUBDAT	5.790.905.603.000	(3.000.000)	(1.321.976)			13.380.118	-		2.869.654	52.898.809		(37.207.188)	-	5.818.525.020.000
4	DITJEN HUBLA	8.584.307.413.000		(1.560.171)	(6.200.000)	0.975469	820.492.984	33.603.600	653.031.297	648.829.022	91.894.362	(177.469.677)	-	-	10.647.904.299.000
5	DITJEN HUBUD	6.993.218.324.000	(3.000.000)	(1.712.158)			127.422.007	19.822.864	187.49.3521	107.091.188	23.652.004	(3.719.127)	-	(16.971.983)	7.433.296.640.000
6	DITJEN KA	7.344.665.225.000	(3.000.000)	(1.605.695)		358.114.173	44.877.767	43.335.564		4.342.200		(7.974.341)	(6.299.963)	-	7.776.454.930.000
7	BKT	164.691.139.000					-	-			0.379781		(3.940.107)	-	161.130813000
8	BPSDMP	3.665.888.200.000	(3.000.000)				-	419.391.874			18.149.715	(31.567.241)	(76.859.714)	(101.940.539)	3.890.062.295.000
9	BPTJ	259.712.953.000					-	-		3.495.145	6.934.044		(10.429.189)	-	259.712.953.000
<b>JUMLAH</b>		<b>33.441.189.844.000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>359.089.641.666</b>	<b>1.006.172.876.000</b>	<b>516.153.902.000</b>	<b>840.524.818.334</b>	<b>766.627.209.000</b>	<b>203.830.719.000</b>	<b>(221.261.406.000)</b>	<b>(138.631.891.000)</b>	<b>(118.912.522.000)</b>	<b>36.654.783.191.000</b>

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 sebesar **54%** bersumber dari Rupiah Murni (RM), **22%** bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), **6%** bersumber dari Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN), **12%** bersumber dari Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), dan **6%** bersumber dari Badan layanan Umum (BLU), sebagaimana gambar berikut:

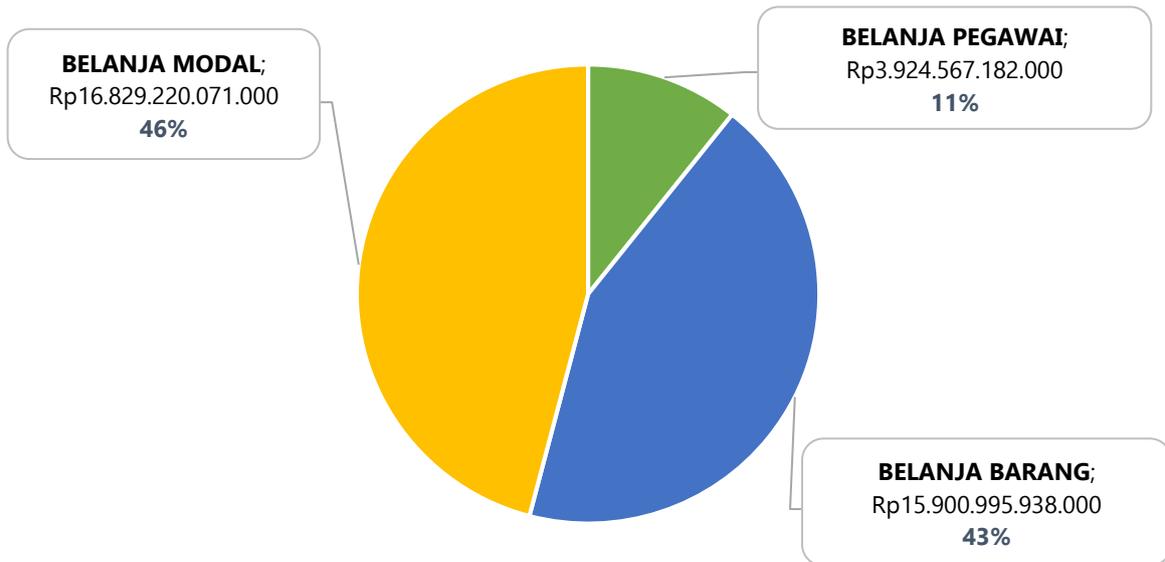


**Gambar III.86**

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana

Bila diklasifikasikan berdasarkan jenis belanja total pagu akhir Kementerian Perhubungan Tahun 2023 terdiri dari: **Belanja Pegawai** senilai Rp3.924.567.182.000,00 (Tiga Triliun Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Miliar Lima Ratus Enam Puluh Tujuh Juta Seratus Delapan Puluh Dua Ribu Rupiah), **Belanja Barang** senilai Rp15.900.995.938.000,00 (Lima Belas Triliun Sembilan Ratus Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Delapan Ribu Rupiah) dan **Belanja Modal** senilai Rp16.829.220.071.000,00 (Enam Belas Triliun Delapan Ratus Dua Puluh Sembilan Miliar Dua Ratus Dua Puluh Juta Tujuh Puluh Satu Ribu Rupiah) sebagaimana Gambar III.95.

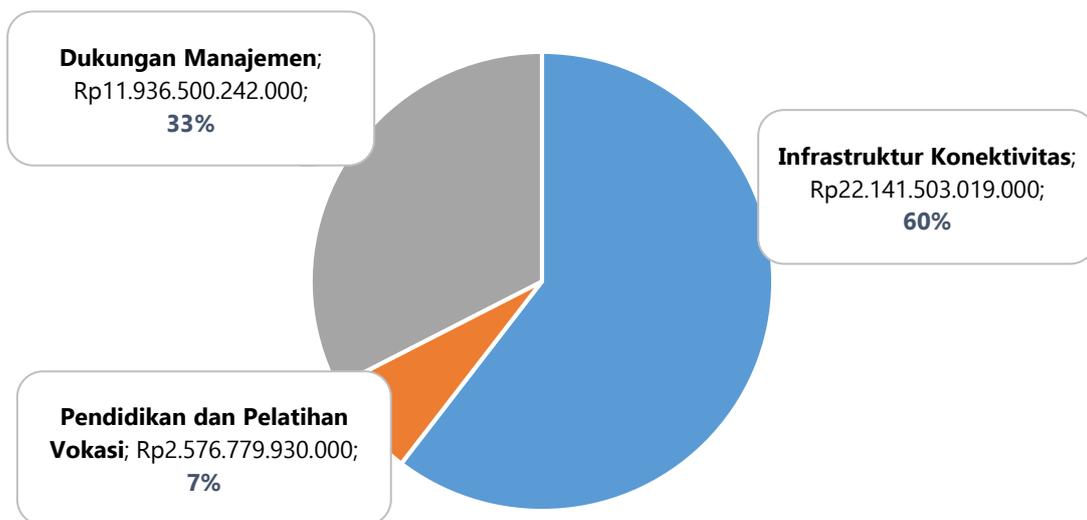




**Gambar III.87**

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja

Mengacu pada RSP, anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 terdistribusi pada Program Infrastruktur Konektivitas sebesar **60%**, Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi sebesar **7%**, dan Program Dukungan Manajemen sebesar **33%**, yakni:



**Gambar III.88**

Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Program RSP

Rincian penganggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSP Tahun 2023 adalah sebagaimana tabel dibawah ini.



**Tabel III.62**  
Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana

NO	UNIT KERJA	RM	BLU	PNBP	PHLN	SBSN	TOTAL
1	Sekretariat Jenderal	Rp565.881.458.000					Rp565.881.458.000
2	Inspektorat Jenderal	Rp101.814.783.000					Rp101.814.783.000
3	Ditjen Perhubungan Darat	Rp4.605.435.408.000	Rp23.765.061.000	Rp612.951.093.000	Rp50.000.000.000	Rp526.373.458.000	Rp5.818.525.020.000
4	Ditjen Perhubungan Laut	Rp4.797.882.696.000	Rp58.382.057.000	Rp2.953.173.907.000	Rp1.743.950.386.000	Rp1.094.515.253.000	Rp10.647.904.299.000
5	Ditjen Perhubungan Udara	Rp3.662.441.735.000	Rp345.951.674.000	Rp681.730.724.000	Rp274.448.611.000	Rp2.468.723.896.000	Rp7.433.296.640.000
6	Ditjen Perkeretaapian	Rp2.968.720.330.000	Rp68.029.393.000	Rp4.342.200.000	Rp50.672.383.000	Rp4.684.690.624.000	Rp7.776.454.930.000
7	Badan Kebijakan Transportasi	Rp161.130.813.000					Rp161.130.813.000
8	BPSDM Perhubungan	Rp2.118.377.955.000	Rp1.501.843.448.000	Rp9.840.892.000		Rp260.000.000.000	Rp3.890.062.295.000
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Rp256.217.808.000		Rp3.495.145.000			Rp259.712.953.000
<b>JUMLAH</b>		<b>Rp19.237.902.986.000</b>	<b>Rp1.997.971.633.000</b>	<b>Rp4.265.533.961.000</b>	<b>Rp2.119.071.380.000</b>	<b>Rp9.034.303.231.000</b>	<b>Rp36.654.783.191.000</b>

Sumber: Biro Keuangan, 2023



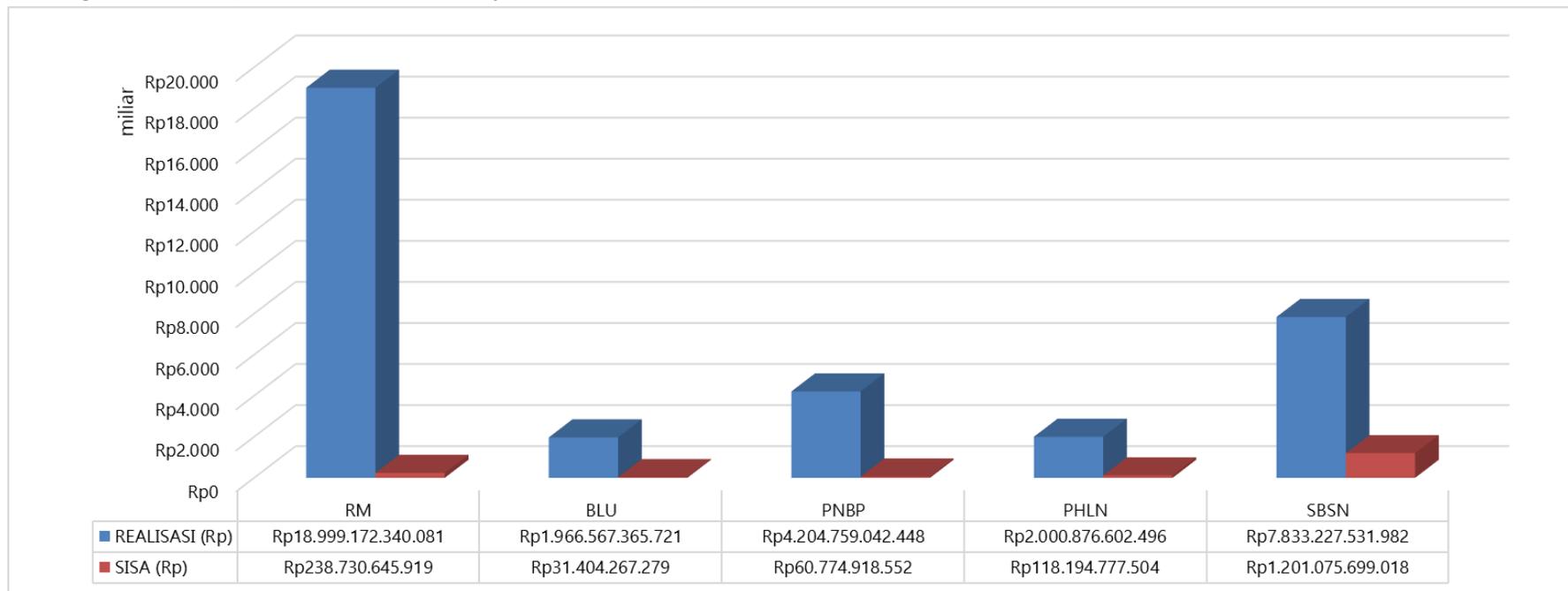
**Tabel III.63**

Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja

<b>NO</b>	<b>UNIT KERJA</b>	<b>BELANJA PEGAWAI</b>	<b>BELANJA BARANG</b>	<b>BELANJA MODAL</b>	<b>TOTAL</b>
1	Sekretariat Jenderal	Rp135.876.597.000	Rp364.895.730.000	Rp65.109.131.000	Rp565.881.458.000
2	Inspektorat Jenderal	Rp46.046.388.000	Rp51.498.442.000	Rp4.269.953.000	Rp101.814.783.000
3	Ditjen Perhubungan Darat	Rp568.232.214.000	Rp3.206.073.186.000	Rp2.044.219.620.000	Rp5.818.525.020.000
4	Ditjen Perhubungan Laut	Rp1.773.013.012.000	Rp4.850.249.980.000	Rp4.024.641.307.000	Rp10.647.904.299.000
5	Ditjen Perhubungan Udara	Rp890.722.123.000	Rp2.538.055.462.000	Rp4.004.519.055.000	Rp7.433.296.640.000
6	Ditjen Perkeretaapian	Rp144.616.902.000	Rp1.783.968.349.000	Rp5.847.869.679.000	Rp7.776.454.930.000
7	Badan Kebijakan Transportasi	Rp34.805.083.000	Rp122.553.304.000	Rp3.772.426.000	Rp161.130.813.000
8	BPSDM Perhubungan	Rp298.140.404.000	Rp2.824.692.119.000	Rp767.229.772.000	Rp3.890.062.295.000
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	Rp33.114.459.000	Rp159.009.366.000	Rp67.589.128.000	Rp259.712.953.000
<b>JUMLAH</b>		<b>Rp3.924.567.182.000</b>	<b>Rp15.900.995.938.000</b>	<b>Rp16.829.220.071.000</b>	<b>Rp36.654.783.191.000</b>

*Sumber: Biro Keuangan, 2023*

Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 tersebut telah terealisasi senilai RpRp35.004.602.882.728,00 (Tiga Puluh Lima Triliun Empat Miliar Enam Ratus Dua Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Dua Puluh Delapan Rupiah), sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai RpRp1.650.180.308.272,00 (Satu Triliun Enam Ratus Lima Puluh Miliar Seratus Delapan Puluh Juta Tiga Ratus Delapan Ribu Dua Ratus Tujuh Puluh Dua Rupiah) atau sebesar 4,50%.

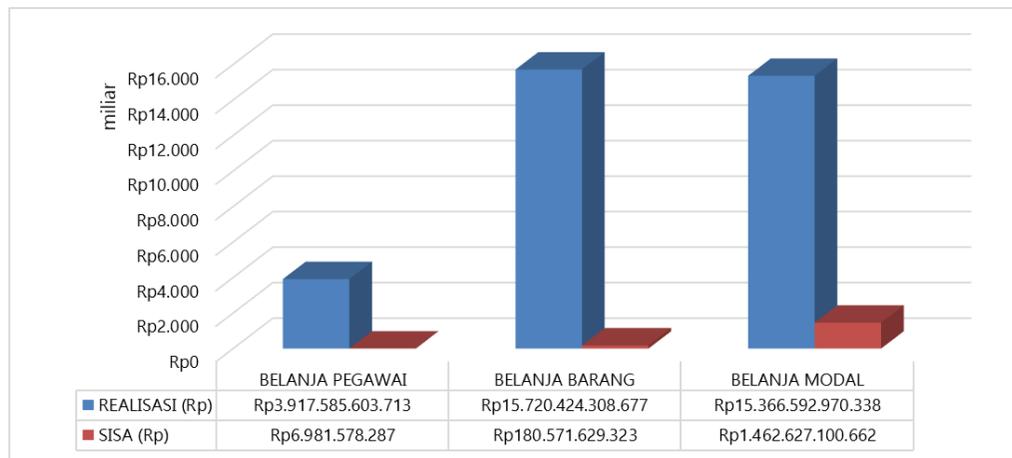


**Gambar III.89**

Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana

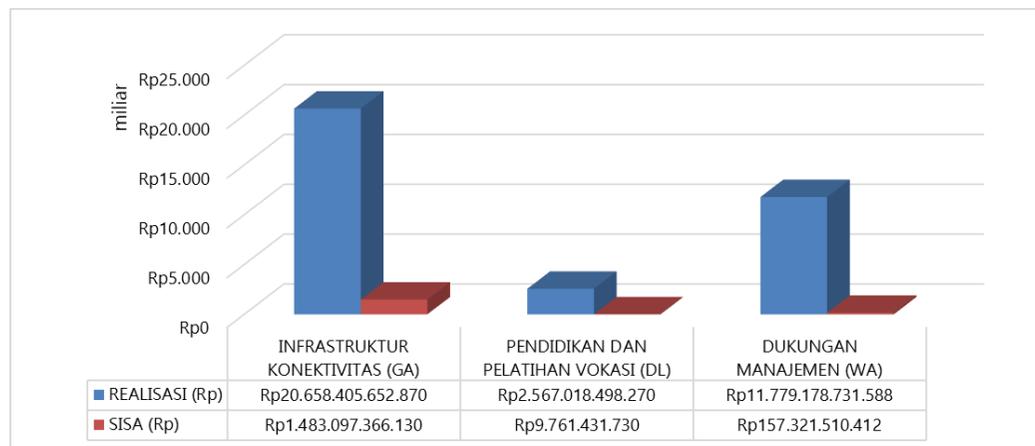
*Sumber: Biro Keuangan, 2023*





**Gambar III.90**

Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja



**Gambar III.91**

Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Program RSPP

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Rincian realisasi anggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana dan jenis belanja Tahun 2023 adalah sebagaimana dibawah ini:

**Tabel III.64**  
Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
<b>1</b>	<b>Sekretariat Jenderal</b>	<b>Rp565.881.458.000</b>	<b>Rp563.162.602.568</b>	<b>99,52%</b>	<b>Rp2.718.855.432</b>	<b>0,480%</b>
	RM	Rp565.881.458.000	Rp563.162.602.568	99,52%	Rp2.718.855.432	0,480%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
<b>2</b>	<b>Inspektorat Jenderal</b>	<b>Rp101.814.783.000</b>	<b>Rp101.794.194.080</b>	<b>99,98%</b>	<b>Rp20.588.920</b>	<b>0%</b>
	RM	Rp101.814.783.000	Rp101.794.194.080	99,98%	Rp20.588.920	0,020%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
<b>3</b>	<b>Ditjen Perhubungan Darat</b>	<b>Rp5.818.525.020.000</b>	<b>Rp5.724.869.066.459</b>	<b>89,51%</b>	<b>Rp93.655.953.541</b>	<b>10%</b>
	RM	Rp4.605.435.408.000	Rp4.576.625.005.545	99,37%	Rp28.810.402.455	0,626%
	PHLN	Rp50.000.000.000	Rp45.035.617.783	90,07%	Rp4.964.382.217	9,929%
	PNBP	Rp612.951.093.000	Rp586.136.072.131	95,63%	Rp26.815.020.869	4,375%
	BLU	Rp23.765.061.000	Rp15.985.547.759	67,26%	Rp7.779.513.241	32,735%
	SBSN	Rp526.373.458.000	Rp501.086.823.241	95,20%	Rp25.286.634.759	4,804%
<b>4</b>	<b>Ditjen Perhubungan Laut</b>	<b>Rp10.647.904.299.000</b>	<b>Rp10.414.964.421.894</b>	<b>97,22%</b>	<b>Rp232.939.877.106</b>	<b>3%</b>
	RM	Rp4.797.882.696.000	Rp4.748.578.113.390	98,97%	Rp49.304.582.610	1,028%
	PHLN	Rp1.743.950.386.000	Rp1.636.489.432.814	93,84%	Rp107.460.953.186	6,162%



No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	PNBP	Rp2.953.173.907.000	Rp2.926.833.666.553	99,11%	Rp26.340.240.447	0,892%
	BLU	Rp58.382.057.000	Rp57.614.993.788	98,69%	Rp767.063.212	1,314%
	SBSN	Rp1.094.515.253.000	Rp1.045.448.215.349	95,52%	Rp49.067.037.651	4,483%
<b>5</b>	<b>Ditjen Perhubungan Udara</b>	<b>Rp7.433.296.640.000</b>	<b>Rp7.356.612.842.416</b>	<b>97,99%</b>	<b>Rp76.683.797.584</b>	<b>2%</b>
	RM	Rp3.662.441.735.000	Rp3.674.858.002.337	100,34%	-Rp12.416.267.337	-0,339%
	PHLN	Rp274.448.611.000	Rp269.349.544.038	98,14%	Rp5.099.066.962	1,858%
	PNBP	Rp681.730.724.000	Rp675.120.960.490	99,03%	Rp6.609.763.510	0,970%
	BLU	Rp345.951.674.000	Rp328.203.777.887	94,87%	Rp17.747.896.113	5,130%
	SBSN	Rp2.468.723.896.000	Rp2.409.080.557.664	97,58%	Rp59.643.338.336	2,416%
<b>6</b>	<b>Ditjen Perkeretaapian</b>	<b>Rp7.776.454.930.000</b>	<b>Rp6.547.658.724.948</b>	<b>89,40%</b>	<b>Rp1.228.796.205.052</b>	<b>11%</b>
	RM	Rp2.968.720.330.000	Rp2.809.589.725.405	94,64%	Rp159.130.604.595	5,360%
	PHLN	Rp50.672.383.000	Rp50.002.007.861	98,68%	Rp670.375.139	1,323%
	PNBP	Rp4.342.200.000	Rp3.398.085.360	78,26%	Rp944.114.640	21,743%
	BLU	Rp68.029.393.000	Rp66.799.038.742	98,19%	Rp1.230.354.258	1,809%
	SBSN	Rp4.684.690.624.000	Rp3.617.869.867.580	77,23%	Rp1.066.820.756.420	22,772%
<b>7</b>	<b>Badan Kebijakan Transportasi</b>	<b>Rp161.130.813.000</b>	<b>Rp160.979.807.637</b>	<b>99,91%</b>	<b>Rp151.005.363</b>	<b>0%</b>
	RM	Rp161.130.813.000	Rp160.979.807.637	99,91%	Rp151.005.363	0,094%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
<b>8</b>	<b>BPSDM Perhubungan</b>	<b>Rp3.890.062.295.000</b>	<b>Rp3.875.283.415.774</b>	<b>99,62%</b>	<b>Rp14.778.879.226</b>	<b>0%</b>
	RM	Rp2.118.377.955.000	Rp2.107.802.227.039	99,50%	Rp10.575.727.961	0,499%
	PHLN	-	-	-	-	-



No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	PNBP	Rp9.840.892.000	Rp9.775.113.042	99,33%	Rp65.778.958	0,668%
	BLU	Rp1.501.843.448.000	Rp1.497.964.007.545	99,74%	Rp3.879.440.455	0,258%
	SBSN	Rp260.000.000.000	Rp259.742.068.148	99,90%	Rp257.931.852	0,099%
<b>9</b>	<b>BPTJ</b>	<b>Rp259.712.953.000</b>	<b>Rp259.277.806.952</b>	<b>99,92%</b>	<b>Rp435.146.048</b>	<b>0%</b>
	RM	Rp256.217.808.000	Rp255.782.662.080	99,83%	Rp435.145.920	0,170%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	Rp3.495.145.000	Rp3.495.144.872	100,00%	Rp128	0,000%
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-

Sumber: Biro Keuangan, 2023

**Tabel III.65**

Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2023 Berdasarkan Jenis Belanja

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
<b>1</b>	<b>Sekretariat Jenderal</b>	<b>Rp565.881.458.000</b>	<b>Rp563.162.602.568</b>	<b>100%</b>	<b>Rp2.718.855.432</b>	<b>0,368%</b>
	Belanja Pegawai	Rp135.876.597.000	Rp135.441.084.109	100%	Rp435.512.891	0,321%
	Belanja Barang	Rp364.895.730.000	Rp362.737.432.798	99%	Rp2.158.297.202	0,591%
	Belanja Modal	Rp65.109.131.000	Rp64.984.085.661	100%	Rp125.045.339	0,192%
<b>2</b>	<b>Inspektorat Jenderal</b>	<b>Rp101.814.783.000</b>	<b>Rp101.794.194.080</b>	<b>100%</b>	<b>Rp20.588.920</b>	<b>0,040%</b>
	Belanja Pegawai	Rp46.046.388.000	Rp46.036.313.174	100%	Rp10.074.826	0,022%
	Belanja Barang	Rp51.498.442.000	Rp51.491.506.559	100%	Rp6.935.441	0,013%
	Belanja Modal	Rp4.269.953.000	Rp4.266.374.347	100%	Rp3.578.653	0,084%
<b>3</b>	<b>Ditjen Perhubungan Darat</b>	<b>Rp5.818.525.020.000</b>	<b>Rp5.724.869.066.459</b>	<b>98%</b>	<b>Rp93.655.953.541</b>	<b>1,683%</b>
	Belanja Pegawai	Rp568.232.214.000	Rp560.902.286.762	99%	Rp7.329.927.238	1,290%
	Belanja Barang	Rp3.206.073.186.000	Rp3.179.949.623.232	99%	Rp26.123.562.768	0,815%



No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	Belanja Modal	Rp2.044.219.620.000	Rp1.984.017.156.465	97%	Rp60.202.463.535	2,945%
<b>4</b>	<b>Ditjen Perhubungan Laut</b>	<b>Rp10.647.904.299.000</b>	<b>Rp10.414.964.421.894</b>	<b>98%</b>	<b>Rp232.939.877.106</b>	<b>2,135%</b>
	Belanja Pegawai	Rp1.773.013.012.000	Rp1.747.851.998.674	99%	Rp25.161.013.326	1,419%
	Belanja Barang	Rp4.850.249.980.000	Rp4.808.782.540.218	99%	Rp41.467.439.782	0,855%
	Belanja Modal	Rp4.024.641.307.000	Rp3.858.329.883.002	96%	Rp166.311.423.998	4,132%
<b>5</b>	<b>Ditjen Perhubungan Udara</b>	<b>Rp7.433.296.640.000</b>	<b>Rp7.356.612.842.416</b>	<b>100%</b>	<b>Rp76.683.797.584</b>	<b>-0,082%</b>
	Belanja Pegawai	Rp890.722.123.000	Rp921.547.736.516	103%	-Rp30.825.613.516	-3,461%
	Belanja Barang	Rp2.538.055.462.000	Rp2.501.409.699.616	99%	Rp36.645.762.384	1,444%
	Belanja Modal	Rp4.004.519.055.000	Rp3.933.655.406.284	98%	Rp70.863.648.716	1,770%
<b>6</b>	<b>Ditjen Perkeretaapian</b>	<b>Rp7.776.454.930.000</b>	<b>Rp6.547.658.724.948</b>	<b>92%</b>	<b>Rp1.228.796.205.052</b>	<b>8,393%</b>
	Belanja Pegawai	Rp144.616.902.000	Rp142.061.322.807	98%	Rp2.555.579.193	1,767%
	Belanja Barang	Rp1.783.968.349.000	Rp1.721.241.630.882	96%	Rp62.726.718.118	3,516%
	Belanja Modal	Rp5.847.869.679.000	Rp4.684.355.771.259	80%	Rp1.163.513.907.741	19,896%
<b>7</b>	<b>Badan Kebijakan Transportasi</b>	<b>Rp161.130.813.000</b>	<b>Rp160.979.807.637</b>	<b>100%</b>	<b>Rp151.005.363</b>	<b>0,047%</b>
	Belanja Pegawai	Rp34.805.083.000	Rp34.796.038.240	100%	Rp9.044.760	0,026%
	Belanja Barang	Rp122.553.304.000	Rp122.411.344.287	100%	Rp141.959.713	0,116%
	Belanja Modal	Rp3.772.426.000	Rp3.772.425.110	100%	Rp890	0,000%
<b>8</b>	<b>BPSDM Perhubungan</b>	<b>Rp3.890.062.295.000</b>	<b>Rp3.875.283.415.774</b>	<b>100%</b>	<b>Rp14.778.879.226</b>	<b>0,441%</b>
	Belanja Pegawai	Rp298.140.404.000	Rp295.984.666.590	99%	Rp2.155.737.410	0,723%
	Belanja Barang	Rp2.824.692.119.000	Rp2.813.671.843.988	100%	Rp11.020.275.012	0,390%
	Belanja Modal	Rp767.229.772.000	Rp765.626.905.196	100%	Rp1.602.866.804	0,209%
<b>9</b>	<b>BPTJ</b>	<b>Rp259.712.953.000</b>	<b>Rp259.277.806.952</b>	<b>100%</b>	<b>Rp435.146.048</b>	<b>0,212%</b>
	Belanja Pegawai	Rp33.114.459.000	Rp32.964.156.841	100%	Rp150.302.159	0,454%
	Belanja Barang	Rp159.009.366.000	Rp158.728.687.097	100%	Rp280.678.903	0,177%



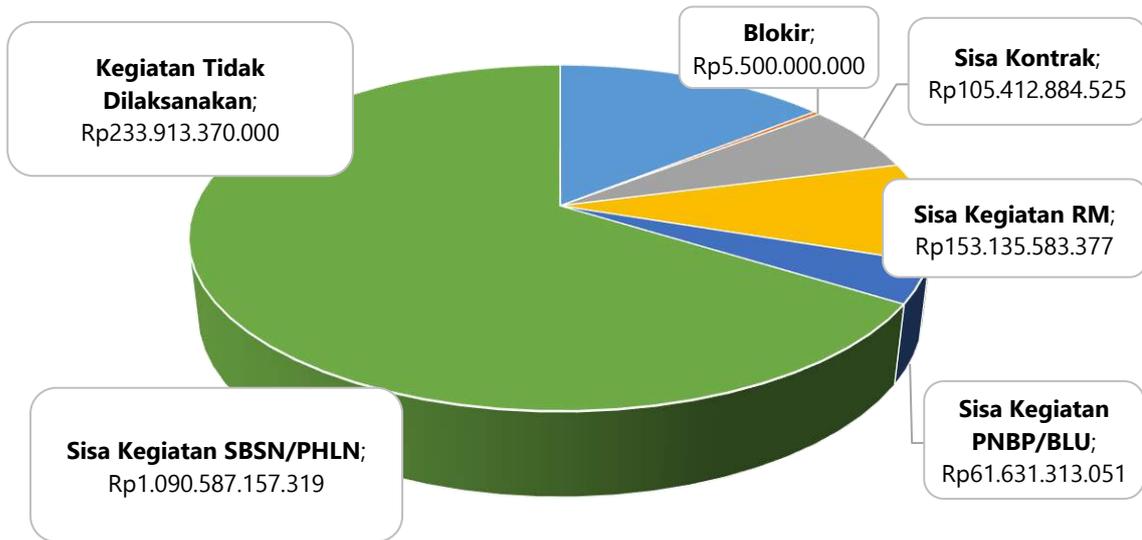
No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	Belanja Modal	Rp67.589.128.000	Rp67.584.963.014	100%	Rp4.164.986	0,006%

Sumber: Biro Keuangan, 2023



### III.5.2 Analisis Dana Yang Tidak Terserap

Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023 senilai Rp36.654.783.191.000,00 (Tiga Puluh Enam Triliun Enam Ratus Lima Puluh Empat Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Seratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi senilai Rp Rp35.004.602.882.728,00 (Tiga Puluh Lima Triliun Empat Miliar Enam Ratus Dua Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Dua Puluh Delapan Rupiah) atau sebesar 95,50%, sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp1.650.180.308.272,00 (Satu Triliun Enam Ratus Lima Puluh Miliar Seratus Delapan Puluh Tiga Ratus Delapan Ribu Dua Ratus Tujuh Puluh Dua Rupiah) atau sebesar 4,50%, yakni sebagai berikut:



**Gambar III.92**

Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2023

Rincian sisa anggaran tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2023 adalah sebagaimana Tabel III.66 berikut:

**Tabel III.66**

Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2023 per Belanja dan Sumber Dana

KETERANGAN	JENIS BELANJA			JUMLAH	%
	PEGAWAI	BARANG	MODAL		
<b>PAGU</b>	<b>3.924.567.182.000</b>	<b>15.900.995.938.000</b>	<b>16.829.220.071.000</b>	<b>36.654.783.191.000</b>	<b>100,00%</b>
<b>REALISASI</b>	<b>3.917.585.603.713</b>	<b>15.720.418.155.997</b>	<b>15.366.592.970.338</b>	<b>35.004.596.730.048</b>	<b>95,50%</b>
<b>EFISIENSI</b>	<b>SISA KONTRAK</b>	-	86.657.598.374	<b>105.412.884.525</b>	<b>0,92%</b>
	<b>SISA KEGIATAN RM</b>	6.981.578.287	49.059.298.626	<b>153.135.583.377</b>	
	<b>SISA KEGIATAN PNBP/BLU</b>	-	16.263.512.160	<b>61.631.313.051</b>	
	<b>SISA KEGIATAN PHLN</b>	-	17.547.389.687	<b>17.694.777.504</b>	



KETERANGAN		JENIS BELANJA			JUMLAH	%
		PEGAWAI	BARANG	MODAL		
NON EFISIENSI	BLOKIR		200.000.000	5.300.000.000	5.500.000.000	3,58%
	KEGIATAN TIDAK DILAKSANAKAN		19.006.448.000	214.906.922.000	233.913.370.000	
	SISA KEGIATAN SBSN (KEGIATAN BELUM SELESAI)	-	-	1.072.892.379.815	1.072.892.379.815	
JUMLAH ANGGARAN TIDAK TERSERAP		6.981.578.287	180.571.629.323	1.462.627.100.662	1.650.180.308.272	4,50%
%		0,18%	1,14%	8,69%	4,50%	

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Rincian dana tidak terserap untuk tiap unit Eselon I adalah sebagai berikut:

### 1. Sekretariat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Sekretariat Jenderal adalah senilai Rp563.162.602.568,00 (Lima Ratus Enam Puluh Tiga Miliar Seratus Enam Puluh Dua Juta Enam Ratus Dua Ribu Lima Ratus Tujuh Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp565.881.458.000,00 (Lima Ratus Enam Puluh Lima Miliar Delapan Ratus Delapan Puluh Satu Juta Empat Ratus Lima Puluh Delapan Ribu Rupiah) atau sebesar 99,52% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp2.718.855.432,00 (Dua Miliar Tujuh Ratus Delapan Belas Juta Delapan Ratus Lima Puluh Lima Ribu Empat Ratus Tiga Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- Sisa belanja pegawai senilai Rp435.512.891,00 (Empat Ratus Tiga Puluh Lima Juta Lima Ratus Dua Belas Ribu Delapan Ratus Sembilan Puluh Satu Rupiah);
- Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp2.158.297.202,00 (Dua Miliar Seratus Lima Puluh Delapan Juta

Dua Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Dua Ratus Rupiah);

- Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp125.045.339,00 (Seratus Dua Puluh Lima Juta Empat Puluh Lima Ribu Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Rupiah).

### 2. Inspektorat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Inspektorat Jenderal adalah senilai Rp101.794.194.080,00 (Seratus Satu Miliar Tujuh Ratus Sembilan Puluh Empat Juta Seratus Sembilan Puluh Empat Ribu Delapan Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp101.814.783.000,00 (Seratus Satu Miliar Delapan Ratus Empat Belas Juta Tujuh Ratus Delapan Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau sebesar 99,98% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp20.588.920,00 (Dua Puluh Juta Lima Ratus Delapan Puluh Delapan Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- Sisa belanja pegawai senilai Rp10.074.826,00 (Sepuluh Juta



- Tujuh Puluh Empat Ribu Delapan Ratus Dua Puluh Enam Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang dan modal senilai Rp6.935.441 (Enam Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Lima Ribu Empat Ratus Empat Puluh Satu Rupiah).

### **3. Ditjen Perhubungan Darat**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat adalah senilai Rp5.724.869.066.459,00 (Lima Triliun Tujuh Ratus Dua Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Sembilan Juta Tujuh Puluh Ribu Rupiah) dari pagu senilai Rp5.818.525.020.000,00 (Lima Triliun Delapan Ratus Delapan Belas Miliar Lima Ratus Dua Puluh Lima Juta Dua Puluh Ribu Rupiah) atau sebesar 98,39% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp93.655.953.541,00 (Sembilan Puluh Tiga Miliar Enam Ratus Lima Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Lima Ratus Empat Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp7.329.927.238,00 (Tujuh Miliar Tiga Ratus Dua Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Dua Puluh Tujuh Ribu Dua Ratus Empat Puluh Rupiah);
- b. Sisa kontrak belanja barang senilai Rp26.123.562.768,00 (Dua Puluh Enam Miliar Seratus Dua Puluh Tiga Juta Lima Ratus Enam Puluh Dua Ribu Tujuh Ratus Tujuh Puluh Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp60.202.463.535,00 (Enam Puluh Miliar Dua Ratus Dua Juta Empat

Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Lima Ratus Empat Puluh Rupiah).

### **4. Ditjen Perhubungan Laut**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut adalah senilai Rp10.414.964.421.894,00 (Sepuluh Triliun Empat Ratus Empat Belas Miliar Sembilan Ratus Enam Puluh Empat Juta Empat Ratus Dua Puluh Ribu Rupiah) dari pagu senilai Rp10.647.904.299.000,00 (Sepuluh Triliun Enam Ratus Empat Puluh Tujuh Miliar Sembilan Ratus Empat Juta Tiga Ratus Ribu Rupiah) atau sebesar 98,005% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp232.939.877.106,00 (Dua Ratus Tiga Puluh Dua Miliar Sembilan Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Tujuh Ribu Seratus Sepuluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp25.161.013.326,00 (Dua Puluh Lima Miliar Seratus Enam Puluh Satu Juta Tiga Belas Ribu Tiga Ratus Tiga Puluh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang Murni senilai Rp41.467.439.782,00 (Empat Puluh Satu Miliar Empat Ratus Enam Puluh Tujuh Juta Empat Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Tujuh Ratus Delapan Puluh Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal Murni senilai Rp166.311.423.998,00 (Seratus Enam Puluh Enam Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Empat Ratus Dua Puluh Empat Ribu Rupiah).

### **5. Ditjen Perhubungan Udara**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara



adalah senilai Rp7.356.612.842.416,00 (Tujuh Triliun Tiga Ratus Lima Puluh Enam Miliar Enam Ratus Dua Belas Juta Delapan Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) dari pagu senilai Rp7.433.296.640.000,00 (Tujuh Triliun Empat Ratus Tiga Puluh Tiga Miliar Dua Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Enam Ratus Empat Puluh Ribu Rupiah) atau sebesar 98,97% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp76.683.797.584,00 (Tujuh Puluh Enam Miliar Enam Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Lima Ratus Delapan Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja barang senilai Rp36.645.762.384,00 (Tiga Puluh Enam Miliar Enam Ratus Empat Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Dua Ribu Tiga Ratus Delapan Puluh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp70.863.648.716,00 (Tujuh Puluh Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Tiga Juta Enam Ratus Empat Puluh Delapan Ribu Tujuh Ratus Dua Puluh Rupiah).

#### **6. Ditjen Perkeretaapian**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Ditjen Perkeretaapian adalah senilai Rp6.547.658.724.948,00 (Enam Triliun Lima Ratus Empat Puluh Tujuh Miliar Enam Ratus Lima Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Ribu Rupiah) dari pagu senilai Rp7.776.454.930.000,00 (Tujuh Triliun Tujuh Ratus Tujuh Puluh Enam Miliar Empat Ratus Lima Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Ribu Rupiah)

atau sebesar 84,20% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp1.228.796.205.052,00 (Satu Triliun Dua Ratus Dua Puluh Delapan Miliar Tujuh Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Dua Ratus Sepuluh Ribu Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp2.555.579.193,00 (Dua Miliar Lima Ratus Lima Puluh Lima Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Seratus Sembilan Puluh Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp62.726.718.118,00 (Enam Puluh Dua Miliar Tujuh Ratus Dua Puluh Enam Juta Tujuh Ratus Delapan Belas Ribu Seratus Dua Puluh Rupiah);
- c. Sisa belanja modal senilai Rp1.163.513.907.741,00 (Satu Triliun Seratus Enam Puluh Tiga Miliar Lima Ratus Tiga Belas Juta Sembilan Ratus Sepuluh Ribu Rupiah).

#### **7. Badan Kebijakan Transportasi**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi adalah senilai Rp160.979.807.637,00 (Seratus Enam Puluh Miliar Sembilan Ratus Tujuh Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Tujuh Ribu Enam Ratus Empat Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp161.130.813.000,00 (Seratus Enam Puluh Satu Miliar Seratus Tiga Puluh Juta Delapan Ratus Tiga Belas Ribu Rupiah) atau sebesar 99,91% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp151.005.363,00 (Seratus Lima Puluh Satu Juta Lima Ribu



Tiga Ratus Enam Puluh Tiga Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp9.044.760,00 (Sembilan Juta Empat Puluh Empat Ribu Tujuh Ratus Enam Puluh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp141.959.713,00 (Seratus Empat Puluh Satu Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu Tujuh Ratus Tiga Belas Rupiah).

#### **8. Badan Pengembangan SDM Perhubungan**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Badan PSDM Perhubungan adalah senilai Rp3.875.283.415.774,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Tujuh Puluh Lima Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Empat Ratus Dua Puluh Ribu Rupiah) dari pagu senilai Rp3.890.062.295.000,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Sembilan Puluh Miliar Enam Puluh Dua Juta Tiga Ratus Ribu Rupiah) atau sebesar 99,63% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp14.778.879.226,00 (Empat Belas Miliar Tujuh Ratus Tujuh Puluh Delapan Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Dua Ratus Tiga Puluh Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp2.155.737.410,00 (Dua Miliar Seratus Lima Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Empat Ratus Sepuluh Rupiah);
- b. Sisa belanja barang senilai Rp11.020.275.012,00 (Sebelas Miliar Dua Puluh Juta Dua Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Dua Belas Rupiah);

- c. Sisa belanja modal senilai Rp1.602.866.804,00 (Satu Miliar Enam Ratus Dua Juta Delapan Ratus Enam Puluh Enam Ribu Delapan Ratus Rupiah).

#### **9. Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek**

Realisasi anggaran Tahun 2023 di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek adalah senilai Rp259.277.806.952,00 (Dua Ratus Lima Puluh Sembilan Miliar Dua Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Delapan Ratus Enam Ribu Sembilan Ratus Lima Puluh Rupiah) dari pagu senilai Rp259.712.953.000,00 (Dua Ratus Lima Puluh Sembilan Miliar Tujuh Ratus Dua Belas Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau sebesar 99,83% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp435.146.048,00 (Empat Ratus Tiga Puluh Lima Juta Seratus Empat Puluh Enam Ribu Empat Puluh Delapan Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp150.302.159,00 (Seratus Lima Puluh Juta Tiga Ratus Dua Ribu Seratus Lima Puluh Sembilan Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp280.678.903,00 (Dua Ratus Delapan Puluh Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Sembilan Ratus Tiga Rupiah);
- c. Sisa kontrak belanja modal senilai Rp4.164.986,00 (Empat Juta Seratus Enam Puluh Empat Ribu Sembilan Ratus Delapan Puluh Enam Rupiah).



# PERESMIAN KERETA CEPAT PERTAMA DI ASIA TENGGARA



Presiden Joko Widodo meresmikan kereta cepat pertama di Indonesia dan Asia Tenggara, Kereta Cepat Whoosh Jakarta Bandung pada Senin, 2 Oktober 2023. Kereta Cepat Whoosh akan beroperasi dengan kecepatan 350 km per jam dan waktu tempuh sekitar 45 menit. Kereta Cepat Whoosh juga telah terintegrasi dengan KA Feeder yang menghubungkan Stasiun Kereta Cepat Padalarang dengan Stasiun Bandung.



# BAB IV PENUTUP

## IV.1 Kesimpulan

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Tahun 2023 sangat baik dengan nilai 78,89 (BB) Kategori Sangat Baik berdasarkan Surat Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor B/59/AA.05/2023 perihal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2023 tanggal 27 November 2023. Selain itu, efisiensi sumber daya juga terlihat dari pencapaian target sasaran strategis yang lebih besar dari realisasi anggaran, sehingga terlihat nilai manfaat dari pembangunan infrastruktur di bidang perhubungan yang dapat dirasakan masyarakat. Pencapaian SS dan IKSS Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dapat diuraikan sebagai berikut:

1. SS 1 Terwujudnya Konektivitas Nasional, dengan IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional, dengan capaian kinerja 100,000%;
2. SS 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi dengan,
  - a. IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi, dengan capaian kinerja 106,403%;
  - b. IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi, dengan capaian kinerja 98,315%;

3. SS 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi dengan IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan, dengan capaian kinerja 115,759%.

Meskipun beberapa SS Kementerian Perhubungan telah tercapai, namun bila dilihat komponen pembentuknya masih ada target kinerja sektor transportasi yang kurang optimal, yakni Rasio Konektivitas Transportasi Udara, OTP Angkutan Jalan, OTP Transportasi Laut, dan OTP Transportasi Kereta Api.

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 95,50% atau senilai Rp35,004,596,730,048,00 (Tiga Puluh Lima Triliun Empat Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Tujuh Ratus Tiga Puluh Ribuan Empat Puluh Delapan Rupiah), dari total pagu senilai Rp36,654,783,191,000,00 (Tiga Puluh Enam Triliun Enam Ratus Lima Puluh Empat Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Seratus Sembilan Puluh Satu Ribu Rupiah). Rincian capaian terhadap target Kementerian Perhubungan Tahun 2023 dan realisasi anggaran secara ringkas sebagaimana pada Tabel IV.1 dan Tabel IV.2 sebagai berikut:



**Tabel IV.1**  
Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target Tahun 2023		Realisasi	Capaian Tahun 2023			
				Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi)		Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi)	Capaian Sasaran Strategis	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,725	0,763	0,763	105,234%	100,000%	100,000%
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	88,400	88,400	94,060	106,403%	106,403%	102,359%
		IKSS 2.2	On Time Performance Layanan Transportasi	%	80,260	73,835	72,592	90,446%	98,315%	
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	26,390	20,940	17,640	133,156%	115,759%	115,759%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

**Tabel IV.2**  
Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2023

Program	Pagu Anggaran	Realisasi		Sisa	
		Jumlah (Rp)	%	Jumlah (Rp)	%
Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL)	Rp2,576,779,930,000	Rp2,567,018,498,270	99,62%	Rp9,761,431,730	0,38%
Program Infrastruktur Konektivitas (GA)	Rp22,141,503,019,000	Rp20,658,405,652,870	93,30%	Rp1,483,097,366,130	6,70%
Program Dukungan Manajemen (WA)	Rp11,936,500,242,000	Rp11,779,178,731,588	98,68%	Rp157,321,510,412	1,32%
<b>Jumlah</b>	<b>Rp36,654,783,191,000</b>	<b>Rp35,004,602,882,728</b>	<b>95,50%</b>	<b>Rp1,650,180,308,272</b>	<b>4,50%</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2023



Sepanjang 2023, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Predikat Wajar Tanpa Pengecualian dari BPK RI (10 kali berturut-turut);
- 2) Penyelenggaraan Angkuran Lebaran dan Natal Tahun Baru yang relatif berjalan lancar;
- 3) Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2023 dari Kementerian Investasi/ BKPM;
- 4) Realisasi belanja produk dalam negeri dan sektor UMKM Tahun 2023 yang melampaui target;
- 5) Menerima penghargaan sebagai Pembina teknis Badan Layanan Umum Terbaik 2023 dari Kementerian Keuangan;
- 6) Berhasil melancarkan transportasi pada kegiatan pertemuan pemimpin internasional pada kegiatan G20 dan KTT ke-24 ASEAN di Labuan Bajo;
- 7) Meraih predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat;
- 8) Meraih penghargaan berupa *Special Recognition (Infinity) Innovative Financing In Unity 2023* oleh PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia Persero untuk Penggandaan Infrastruktur Transportasi;
- 9) Meraih Penghargaan BKN Award 2023 Kementerian Tipe Besar Peringkat 5 Kategori Elemen Implementasi Manajemen ASN: Pengembangan Kompetensi.

## IV.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam mengatasi setiap permasalahan yang terjadi pada Tahun 2023, Kementerian Perhubungan secara dinamis telah melakukan perbaikan dengan mengedepankan kerjasama yang baik antar seluruh unit kerja dan terus melakukan identifikasi langkah-langkah perbaikan yang akan dilakukan ke depan. Pemetaan risiko setiap unit kerja di Kementerian Perhubungan perlu dilakukan sebagai suatu langkah awal untuk memperbaiki kondisi internal. Hasil pemetaan tersebut dapat dijadikan panduan bagi Kementerian Perhubungan untuk meminimalisir risiko

yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

1. Melaksanakan langkah-langkah strategis dalam pelaksanaan anggaran, diantaranya:
  - a. Melakukan evaluasi untuk melakukan lelang tidak mengikat;
  - b. Melakukan percepatan pada kegiatan-kegiatan yang dapat segera dilaksanakan;
  - c. Melakukan optimalisasi penyerapan anggaran melalui revisi anggaran untuk pemanfaatan sisa kontrak dan



- kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan;
- d. Melakukan evaluasi untuk mengidentifikasi anggaran sisa kegiatan yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain yang lebih prioritas;
  - e. Memperbaiki perencanaan dan eksekusi kegiatan secara relevan dan terjadwal, serta tidak menumpuk pencairan pada akhir tahun;
  - f. Melakukan perpanjangan terhadap kegiatan kontrak tahun jamak yang mengalami kendala dalam pelaksanaan di lapangan ataupun kendala dalam ketersediaan anggaran;
  - g. Berkoordinasi dengan Instansi terkait terhadap permasalahan lahan maupun hal lain terkait pihak eksternal;
  - h. Memonitor rencana penarikan dana sesuai jadwal/termin.
2. Terkait pencapaian target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan, perlu mempertahankan kinerja yang telah mencapai target, dan juga penetapan target mengacu pada realisasi pada tahun sebelumnya. Selain itu juga diperlukan langkah-langkah sebagai berikut:
- a. Dalam masa pemulihan ekonomi pasca pandemi COVID-19, mobilitas dan kontak fisik belum sepenuhnya diperbolehkan, sehingga penyediaan layanan transportasi harus mengedepankan penggunaan teknologi informasi, misalnya penerapan *online ticketing* pada seluruh moda transportasi yang dapat meningkatkan efisiensi waktu dan kualitas layanan transportasi kepada masyarakat;
  - b. Meminimalisir waktu tunggu melalui pengaturan kedatangan dan keberangkatan moda transportasi secara efektif;
  - c. Meningkatkan kualitas SDM Transportasi, baik dari proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian, monitoring hingga evaluasi;
  - d. Pemenuhan SOP layanan transportasi;
  - e. Melaksanakan pemeriksaan pada seluruh sarana transportasi agar berfungsi optimal;
  - f. Mengembangkan kerjasama dengan perusahaan jasa transportasi baik dalam negeri bahkan luar negeri, dan meningkatkan kompetensi SDM Perhubungan sesuai kebutuhan pasar;
  - g. Mendorong pengembangan dan pemanfaatan moda transportasi yang ramah lingkungan (*green transport*);
3. Meningkatkan komitmen Pimpinan unit-unit kerja di lingkungan



- Kementerian Perhubungan dalam penerapan manajemen berbasis kinerja khususnya dalam hal perencanaan kinerja, maupun monitoring dan evaluasi capaian kinerja;
4. Secara berkesinambungan terus diupayakan penciptaan inovasi guna mendukung perbaikan kinerja di masa mendatang, termasuk optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam pelaksanaan kinerja;
  5. Melaksanakan *monitoring* dan evaluasi perjanjian kinerja melalui aplikasi kinerja secara berkesinambungan guna meningkatkan kualitas pengukuran kinerja, termasuk melakukan penyempurnaan sistem perangkat *monitoring* yang relevan.
  6. Berdasarkan hasil capaian OTP Transportasi Udara yang mengalami deviasi target, serta indikator OTP Transportasi Udara yang masih *single source*, terdapat saran dan tindak lanjut sebagai berikut:
    - a) Konsisten melaksanakan operasional penerbangan sesuai dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh Badan Usaha Angkutan Udara;
    - b) Memastikan kesiapan armada beserta *crew* dan menyusun perencanaan dan pengoperasian penerbangan secara efektif dan efisien (PPRP, rotasi pesawat, rotasi crew);
    - c) Wajib mengembalikan *slot* yang tidak digunakan dan melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan;
    - d) Perencanaan *event* nasional maupun internasional dapat berkoordinasi dengan penyelenggara Bandara terkait pemberian *slot* dan *parking stand*.
- Seluruh upaya perbaikan yang dilakukan secara berkesinambungan, diharapkan mampu menjadi penggerak utama dalam pencapaian target kinerja Tahun 2023. Sebagai bentuk pertanggungjawaban dan komitmen akan akuntabilitas kinerja pelaksanaan tugas dan fungsi, Kementerian Perhubungan menyusun Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023. Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023 ini diharapkan dapat memberikan informasi yang komprehensif dan transparan atas capaian kinerja dan strategi organisasi dalam mencapai tujuan organisasi. Laporan ini juga diharapkan menjadi bahan evaluasi dalam meningkatkan capaian kinerja Kementerian Keuangan sehingga berdampak positif dalam mendukung terwujudnya visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong.



Lampiran LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2023  
dapat diunduh melalui tautan berikut:



*Scan me*





@Kemenhub151

