



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



LAPORAN KINERJA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN 2022



@Kemenhub151

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 telah selesai disusun.

Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2022, pelaksanaan kegiatan dan program, kendala, serta upaya penyelesaian agar tujuan dan sasaran pembangunan sektor transportasi dapat tercapai pada akhir tahun 2022, sebagaimana ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 maupun RPJMN Tahun 2020-2024. Selain itu, Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, disamping juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan Tahun 2022.

Apa yang telah dicapai selama Tahun 2022 ini diharapkan mampu mendorong kinerja yang lebih baik lagi di tahun berikutnya. Kementerian Perhubungan berkomitmen akan 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 kinerja di tahun 2022 ini.

Jakarta, Februari 2023
Menteri Perhubungan,

Budi Karya Sumadi



Sepanjang tahun 2022, 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 untuk meningkatkan konektivitas serta memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pada sektor transportasi

PERAN VITAL TRANSPORTASI DALAM PEMBANGUNAN

“

Transportasi merupakan tulang punggung dalam menunjang pembangunan nasional di segala bidang, termasuk ekonomi, pariwisata, yang menjadi perekat wilayah nusantara dalam merajut keberagaman identitas.

”





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INSPEKTORAT JENDERAL

Jl. MERDEKA BARAT 8
JAKARTA 10110

TEL. (021) 3456919
3812482
3507656

FAX : (021) 3857085. 3813154
TLX : 44310 DEPHUB IA

PERNYATAAN TELAH DIREVIU KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN ANGGARAN 2022

Kami telah mereviu Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan untuk Tahun Anggaran 2022 sesuai Pedoman Reviu atas Laporan Kinerja. Substansi informasi yang dimuat dalam Laporan Kinerja menjadi tanggung jawab manajemen Kementerian Perhubungan.

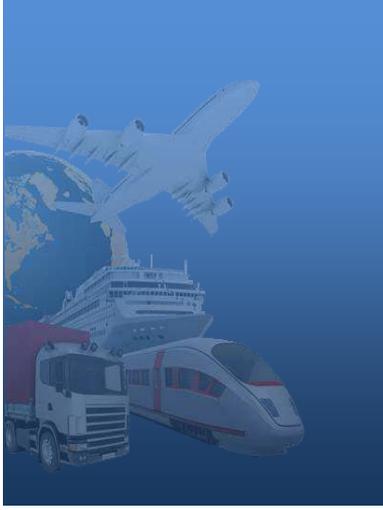
Reviu bertujuan untuk memberikan keyakinan terbatas laporan kinerja telah disajikan secara akurat, andal, dan valid.

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

Jakarta, | 7 Februari 2023
Inspektur Jenderal,



Ir. M. Pramintohadi Sukarno, M.Sc
NIP 196305211988031001



RINGKASAN EKSEKUTIF

Dalam rangka mewujudkan Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden Indonesia periode 2019–2024, Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, terdapat empat fokus pembangunan sektor perhubungan atau 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.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga pelaksanaan Renstra. Setiap tahunnya, perencanaan strategis tersebut dituangkan secara konkret ke dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja, dan Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan, yang di dalamnya memuat sasaran strategis, indikator kinerja, target dan kebutuhan anggarannya.

Dengan berakhirnya pelaksanaan kinerja dan anggaran Tahun 2022, Kementerian Perhubungan diwajibkan menyusun Laporan Kinerja Tahun 2022 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 2022 dan capaian lainnya, meliputi: capaian sasaran program, penghargaan yang diperoleh,

capaian infrastruktur dalam RPJMN 2020-2024, dan capaian sarana prasarana transportasi.

Meskipun kasus *COVID-19* relatif mulai melandai menjelang akhir Tahun 2022, berbagai tantangan dan peluang, terutama ketidakpastian kondisi nasional, mempengaruhi kinerja secara signifikan. Penerapan kebijakan Pembatasan Pelaksanaan Kegiatan Masyarakat (PPKM) sepanjang Tahun 2022, mengakibatkan penurunan aktivitas ekonomi karena terhambatnya mobilitas masyarakat dan arus barang.

Namun demikian, secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Tahun 2022 cukup baik, dikarenakan seluruh Sasaran Strategis (SS) yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 dirasakan masyarakat.

Jika dilihat dari status Indikator Kinerja, dari empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) terdapat satu IKSS yang belum mencapai target, yaitu OTP Layanan Transportasi. Dari lima Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) terdapat satu IKSP yang belum mencapai target yaitu Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi dan dua IKSP yang belum terdefinisi pencapaiannya, dikarenakan hasil penilaian pihak eksternal Tahun 2022 belum terbit, yaitu Opini WTP dari BPK dan Indeks RB Kemenhub dari Kementerian PAN-RB.

Pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2022 dapat diuraikan sebagai berikut:

100,865%

SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional (100,865%)

103,355%

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

IKSS 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi (110,494%)

IKSS 2.2. *On Time Performance* Layanan Transportasi (96,216%)

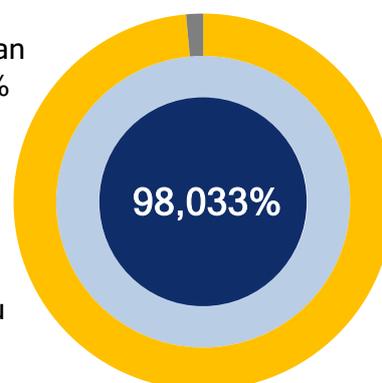
114,643%

SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

IKSS 3. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan (114,643%)

Sisa : 1,967%
Rp658.584.812.497,00

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022, telah terealisasi anggaran sebesar 98,033% atau senilai Rp32.819.651.102.503,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Delapan Ratus Sembilan Belas Miliar Enam Ratus Lima Puluh Satu Juta Seratus Dua Ribu Lima Ratus Tiga Rupiah), dari Rp33.478.235.915.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Belas Ribu Rupiah).



Sepanjang 2022, Kementerian Perhubungan dan unit kerja telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi dari pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:



Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” dari BPK atas Laporan Keuangan Tahun 2021 (9 kali berturut-turut)



Penghargaan sebagai Kementerian dengan Indeks Kepatuhan Kategori Tinggi dari Komisi Aparatur Sipil Negara (KASN)





Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM



Predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Penyiaran Publik



Predikat Terbaik Kategori Pengelolaan Komunikasi dan Media Massa dalam ajang TMA 2022 yang diadakan oleh Tempo Group



Penghargaan Bhumandala Simpul Jaringan Informasi Geospasial Tahun 2022 Simpul Jaringan Terbaik kategori Kementerian/Lembaga (Bhumandala Ariti)



Penghargaan Bhumandala Nama Rupabumi atas penyediaan Informasi Geospasial yang Akurat, Mutakhir dan Berkepastian Hukum kategori K/L



Predikat WBK dari Kementerian PAN-RB kepada 3 UPT Terminal Guntur Melati Garut Jawa Barat, Kantor OP Utama Makassar, dan Poltrada Bali



Apresiasi dari berbagai pihak atas penyelenggaraan mudik yang aman dan lancar setelah 2 tahun tidak dilaksanakan

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 Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP), pelaksanaan program reformasi birokrasi dan transformasi kelembagaan/penyederhanaan organisasi, digitalisasi serta adaptasi terhadap perubahan lingkungan strategis yang terjadi.

STASIUN DAN REAKTIVASI JALUR API LINTAS GARUT - CIBATU Y SERTA KA GARUT BATUAN



“Kementerian Perhubungan (Kemenhub) bersama PT KAI berusaha menghidupkan kembali (reaktivasi) jalur-jalur kereta api yang hilang di Jawa Barat. Untuk tahap awal adalah reaktivasi jalur Cibatu-Garut sepanjang 19,3 km. Dengan reaktivasi ini, diharapkan masalah kemacetan di jalan raya dapat dikurangi, sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah yang dilalui kereta api melalui kemudahan akses ke lokasi wisata dan hadirnya kepastian waktu dalam distribusi logistik, produk industri kecil di daerah yang berada di jalur tersebut.”

REAKTIVASI JALUR GARUT CIBATU
PERKUAT PARIWISATA DAN
PEREKONOMIAN DAERAH

DAFTAR ISI

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

I Pendahuluan

Latar Belakang	1
Tugas & Fungsi Kementerian Perhubungan	2
Sumber Daya Manusia Perhubungan	11
Isu Strategis, Potensi Dan Permasalahan	16
Sistematika Penulisan	24

II Perencanaan Kinerja

Uraian Singkat Perencanaan Strategis	25
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	27

III Akuntabilitas Kinerja

Tahapan Pengukuran Kinerja	31
Pengukuran Capaian Kinerja	33
Analisis Efisiensi	125
Capaian Lainnya	126
Realisasi Anggaran	160

IV Penutup

Kesimpulan	181
Saran Tindak Lanjut	184

Lampiran

Terminal VVIP
Bandara Halim Perdana Kusuma
(Dok. 2022)



Peresmian Pelabuhan
Penyeberangan Sampalan, Bali
(Dok. 2022)

DAFTAR TABEL

I.1	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Gender	11
I.2	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Usia	12
I.3	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	13
I.4	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Masa Kerja	14
II.1	Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	26
II.2	Sandingan Target Kinerja Tahun 2022 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	28
II.3	Sandingan Anggaran Tahun 2022 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan	29
II.4	Target Kinerja pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022	30
II.5	Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022	30
III.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2022	34
III.2	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2022	35
III.3	Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2022	37
III.4	Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek	39
III.5	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	41
III.6	Trayek Angkutan Lintas Batas Negara Tahun 2022	43
III.7	Perubahan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun 2022	50
III.8	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Darat	58
III.9	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Laut	62
III.10	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	67
III.11	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	72
III.12	Kategori Mutu Pelayanan Dan Kinerja Pelayanan	73
III.13	Rekapitulasi Laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan per 31 Desember 2022	74
III.14	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	76
III.15	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2022	77



PERHUBUNGAN
INDONESIA

KEMENTERIAN KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA

Penandatanganan
Perjanjian Penjamiran
Sama Penyedia
Pengembangan Pro
Kasi, Provinsi Jawa



Penandatanganan KPB
Proving Ground BPLJSK
(Dok. 2022)

DAFTAR TABEL

III.16	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi	78
III.17	Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan Tahun 2022	80
III.18	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan Jalan	83
III.19	Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP Tahun 2022	84
III.20	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Angkutan SDP	87
III.21	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Laut	91
III.22	Jumlah Penerbangan Pada 7 Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) Niaga Berjadwal	93
III.23	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Udara	95
III.24	Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Perkeretaapian	98
III.25	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 <i>On Time Performance</i> (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian	98
III.26	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2022	100
III.27	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	101
III.28	Perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang	106
III.29	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	107
III.30	Tabel struktur keanggotaan <i>International Maritime Organization</i> (IMO)	111
III.31	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	112
III.32	Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2022	113
III.33	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran	115
III.34	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan	119
III.35	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh	124
III.36	Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2022	130

DAFTAR TABEL

III.37	Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2022	132
III.38	Perbandingan Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima Tahun 2020 – 2022	135
III.39	Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2022	136
III.40	Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2022	139
III.41	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022	141
III.42	Hasil Verifikasi Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022	141
III.43	Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022	162
III.44	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana	165
III.45	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja	166
III.46	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP	166
III.47	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana	169
III.48	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja	171
III.49	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP	172
III.50	Rincian Sisa Anggaran Tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2022 per Belanja dan Sumber Dana	174
III.51	Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana	175
III.52	Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja	176
III.53	Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP	176
IV.1	Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022	182
IV.2	Resume Realisasi Anggaran Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022	182

Peresmian Stasiun Pondok Ranji
(Dok. 2022)

DAFTAR GAMBAR



I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	5
I.2	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020–2024	9
I.3	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Gender	11
I.4	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Usia	12
I.5	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	13
I.6	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Masa Kerja	14
I.7	Gambaran Umum Rencana Jaringan Transportasi Umum di IKN	21
I.8	Dukungan Kemenhub pada Sektor Pariwisata dalam Event MotoGP Mandalika 2022	22
I.9	Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022	24
II.1	Penandatanganan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Dan Unit Eselon I Tahun 2022 (Jakarta, 12 Januari 2022)	27
II.2	Rapat Kerja Bersama Komisi V DPR-RI (26 Januari 2022)	29
III.1	Peresmian Perluasan Bandara Komodo, Labuan Bajo, NTT oleh Presiden RI (21 Juli 2022)	32
III.2	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2022	34
III.3	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2022	35
III.4	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target Renstra Tahun 2022	36
III.5	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2022	40
III.6	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022	40
III.7	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target PK Tahun 2022	55
III.8	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022	55
III.9	Peresmian Pelabuhan Ajibata, Danau Toba, Sumatera Utara oleh Presiden RI (12 Februari 2022)	57
III.10	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target Renstra Tahun 2022	58
III.11	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2022	60
III.12	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2022	60



Peresmian Revitalisasi Terminal Tipe A Mangkang, Jawa Tengah (Dok. 2022)

DAFTAR GAMBAR

III.13	Peresmian Pelabuhan Sanur oleh Presiden RI (9 November 2022)	61
III.14	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2022	62
III.15	Peresmian Bandara Trunojoyo oleh Presiden RI (21 April 2022)	63
III.16	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2022	64
III.17	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2022	64
III.18	Bandar Udara dan Rute Penerbangan yang beroperasi Tahun 2022	65
III.19	Pembangunan Bandar Udara Tahun 2020-2024	65
III.20	Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional Tahun 2022	66
III.21	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2022	67
III.22	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2022	70
III.23	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2022	70
III.24	Pengoperasian KA Makassar Parepare Segmen Garungkong-Maros (Oktober 2022)	71
III.25	Pengoperasian KA Makassar Parepare Segmen Pangkajene Kepulauan (Pangkep)-Maros (Desember 2022)	72
III.26	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2022	72
III.27	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022	75
III.28	Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2022	75
III.29	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2022	76
III.30	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2022	78
III.31	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Tahun 2022	78
III.32	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2022	79
III.33	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2022	82
III.34	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Tahun 2022	82



Peresmian Pelabuhan Sanur, Bali (Dok. 2022)

DAFTAR GAMBAR

III.35	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan Jalan Terhadap Target Renstra Tahun 2022	83
III.36	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2022	86
III.37	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Angkutan SDP Terhadap Target Renstra Tahun 2022	87
III.38	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2022	90
III.39	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Transportasi Laut Tahun 2022	90
III.40	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2022	91
III.41	Peresmian Terminal Pelabuhan Kijing, Mempawah, Kalimantan Barat oleh Presiden RI (09 Agustus 2022)	91
III.42	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2022	94
III.43	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Transportasi Udara Tahun 2022	94
III.44	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2022	95
III.45	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2022	97
III.46	Realisasi Anggaran <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2022	97
III.47	Grafik Capaian <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2022	99
III.48	<i>Soft Launching</i> Reaktivasi KA Cibatuh – Garut oleh Menteri BUMN bersama Menteri Perhubungan (24 Maret 2022)	99
III.49	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2022	100
III.50	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2022	101
III.51	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2022	102
III.52	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2022	104
III.53	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022	104
III.54	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2022	107
III.55	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2022	109



Peresmian Perluasan
Bandara Komodo, NTT
(Dok. 2022)

DAFTAR GAMBAR

Peresmian KMP Kaldera Toba,
Sumatera Utara (Dok. 2022)

III.56	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022	109
III.57	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2022	112
III.58	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2022	114
III.59	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Tahun 2022	114
III.60	Pelabuhan Penyeberangan Bias Munjul, Bali	115
III.61	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2022	116
III.62	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2022	118
III.63	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Tahun 2022	118
III.64	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target Renstra Tahun 2022	119
III.65	Terminal VVIP Bandara Halim Perdana Kusuma, DKI Jakarta	120
III.66	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2022	122
III.67	Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2022	122
III.68	Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target Renstra Tahun 2022	124
III.69	Peresmian Stasiun Cikarang, Bekasi, Jawa Barat Bersama Menteri Keuangan (31 Maret 2022)	124
III.70	Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2022	125
III.71	Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2022	127
III.72	Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2022	127
III.73	Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat <i>Class Action</i> Terhadap Target PK Tahun 2022	128
III.74	Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat <i>Class Action</i> Tahun 2022	128
III.75	Grafik Capaian Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2022	131



DAFTAR GAMBAR

III.76	Realisasi Anggaran Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2022	131
III.77	Grafik Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan SDMnya Terhadap Target PK Tahun 2022	133
III.78	Realisasi Anggaran Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2022	133
III.79	Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2022	134
III.80	Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2022	134
III.81	Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022	136
III.82	Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2022	139
III.83	Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022	143
III.84	Realisasi Anggaran Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022	143
III.85	Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2022	145
III.86	Sosialisasi RB Kemenhub Tahun 2022 (22 Juli 2022)	146
III.87	Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022	148
III.88	Perjanjian Kerjasama Penyediaan Infrastruktur Proyek KPBU Pengembangan <i>Proving Ground</i> BPLJSKB, Bekasi, Jawa Barat (31 Oktober 2022)	159
III.89	Kemenhub Meraih Peringkat Pertama Terbaik pada Penganugerahan Layanan Investasi 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM (Oktober 2022)	160
III.90	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana	163
III.91	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja	163
III.92	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP	164
III.93	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana	167
III.94	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja	168
III.95	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP	168
III.96	Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2022	173
IV.1	Jumpa Pers Kementerian Perhubungan Tahun 2022	185



Peresmian Gedung Kampus
Poltrada II Bali
(Dok. 2022)

DAFTAR LAMPIRAN

- 1 Rencana Kinerja Tahunan
Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 2 Perjanjian Kinerja
Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 3 Revisi I Perjanjian Kinerja
Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 4 Revisi II Perjanjian Kinerja
Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 5 Manual IKU Kemenhub Tahun 2020-2024
- 6 Penganugerahan SAKIP Award 2022
- 7 Tabel Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan
Tahun 2022
- 8 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022
Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2022
- 9 Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub
Tahun 2020-2022 Terhadap Target Kinerja Kemenhub
Tahun 2020-2022
- 10 Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2022
Terhadap Target Tahun 2022 dalam Renstra Kemenhub
Tahun 2020-2024
- 11 Panjang Trayek Angkutan Umum Jabodetabek Tahun 2022
- 12 Luas Wilayah dan Panjang Jalan Rel Jabodetabek
Tahun 2022
- 13 Persentase Simpul Transportasi Utama yang
Terintegrasikan di Jabodetabek Tahun 2022
- 14 Major Project RPJMN 2020-2024
- 15 Kawasan Strategis Nasional yang Dilayani
Transportasi Darat Tahun 2022
- 16 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
- 17 KP Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021
tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan
Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022
- 18 KP Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 9505 Tahun 2022 tanggal
21 November 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan
Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385
Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan
Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022
- 19 KP Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021
tanggal 27 Agustus 2021 tentang Perubahan Atas Keputusan
Dirjen Perhubungan Darat Nomor KP 186/AJ.501/DRJD/2021
tentang Penetapan Jaringan trayek Angkutan Jalan pada
Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021
- 20 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021
tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan
Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional
(KSPN) Tahun 2022
- 21 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun
2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang
Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Terminal VVIP
Bandara I Gusti Ngurah Rai
(Dok. 2022)





**Peresmian Stasiun Cikarang
(Dok. 2022)**

DAFTAR LAMPIRAN

- 22 Kepmenhub Nomor KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat
- 23 Kepmenhub Nomor 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
- 24 Kepmenhub Nomor 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
- 25 Kepmenhub Nomor KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua
- 26 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024
- 27 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional
- 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024
- 29 Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
- 30 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan
- 31 SK Dirjen Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022
- 32 SK Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021
- 33 SK Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 tanggal 14 Juli 2022
- 34 SK Dirjen Darat Nomor KP-DRJD 8618 Tahun 2022 tanggal 19 Oktober 2022 perihal Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2022
- 35 Daftar Pelabuhan Penyeberangan Tahun 2022
- 36 Kapal Penyeberangan Perintis di KSN
- 37 Pelabuhan Yang Terlayani Angkutan Laut Tahun 2022
- 38 Daftar Pelabuhan Yang Belum Dilayani Angkutan Laut Tahun 2022
- 39 Rincian Bandar Udara yang Melayani Tahun 2022
- 40 Daftar PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang telah terhubung hingga Tahun 2022
- 41 Tangkapan layar website btskemenhub.com
- 42 Rincian Hasil Survey Kepuasan Masyarakat atas Layanan Transportasi Tahun 2022

DAFTAR LAMPIRAN

- 43 Permenhub Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan
- 44 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- 45 Rincian OTP kedatangan KA tepat waktu Tahun 2022
- 46 Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2022
- 47 Surat Perintah Berlayar Transportasi Laut Tahun 2022
- 48 Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2022
- 49 Rincian Efisiensi Capaian Kinerja dan Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022
- 50 Daftar Peraturan Menteri Perhubungan yang diterbitkan selama Tahun 2022
- 51 Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada Tahun 2022
- 52 Judul Penelitian yang Menghasilkan Rekomendasi Kebijakan Sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang Diajukan Pada 2020
- 53 Kemanfaatan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program,Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDM Tahun 2022
- 54 Judul Penelitian Yang Menghasilkan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Yang Diajukan Pada 2020

Peresmian Pelabuhan Binongko,
Sultra (Dok. 2022)

PERESMIAN TRANSPORTASI DI KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL (KSPN) DANAU TOBA

“Presiden RI Joko Widodo meresmikan 7 (tujuh) pelabuhan penyeberangan dan 4 (empat) kapal penyeberangan di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba. pada Rabu, 2 Februari 2022. Ketujuh pelabuhan penyeberangan yang diresmikan yaitu: Pelabuhan Penyeberangan Ajibata dan Balige (Kabupaten Toba), Simanindo (Kab. Samosir), Tigaras (Kab. Simalungun), Muara (Kab. Tapanuli Utara), Baktiraja (Kab. Humbang Hasundutan), dan Tongging (Kab. Karo). Sedangkan empat kapal penyeberangan yang diresmikan yaitu: Kapal Motor Penumpang (KMP) Pora-Pora, KMP Kaldera Toba, Bus Air KMP Asa-Asa dan KMP Jurung-Jurung. Prasarana dan sarana transportasi yang dibangun oleh Kementerian Perhubungan ini dibangun dalam rangka meningkatkan konektivitas antar wilayah serta mendukung sektor pariwisata di kawasan Danau Toba.”



PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 merupakan bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi yang diamanahkan kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia atas penggunaan seluruh sumber daya yang melibatkan sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta anggaran Tahun 2022 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 kegiatan unit kerja yang kemudian dituangkan dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP), sebagaimana diamanahkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

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

Guna mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan Sasaran Strategis, dilakukan pengukuran kinerja, dimana capaian kinerja Tahun 2022 dibandingkan dengan rencana kinerja yang telah disesuaikan dengan anggaran Tahun 2022 beserta revisinya, sebagai tolok ukur keberhasilan Kementerian Perhubungan, sehingga dapat ditemukan sejumlah celah kinerja (*performance gap*) untuk perbaikan kinerja di masa mendatang.

I.2. Tugas & Fungsi Kementerian Perhubungan

I.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia 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 Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, namun pada 24 Agustus 2022 dilakukan penyempurnaan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Struktur organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari sembilan unit Eselon I.A, lima unit Eselon I.B dan lima Pusat, dengan susunan, sebagai berikut:

1. Unit Eselon I.A

a. Sekretariat Jenderal

Sekretariat Jenderal terdiri atas tujuh Biro, lima Pusat dan 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 di bawah koordinasi Sekretariat Jenderal yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, yaitu: Pusat Data dan Teknologi Informasi, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan, 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 enam Unit Kerja Eselon II Pusat dan 27 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 enam Unit Kerja Eselon II Pusat dan 296 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 enam Unit Kerja Eselon II Pusat dan 172 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 lima Unit Kerja Eselon II Pusat dan 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 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 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 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

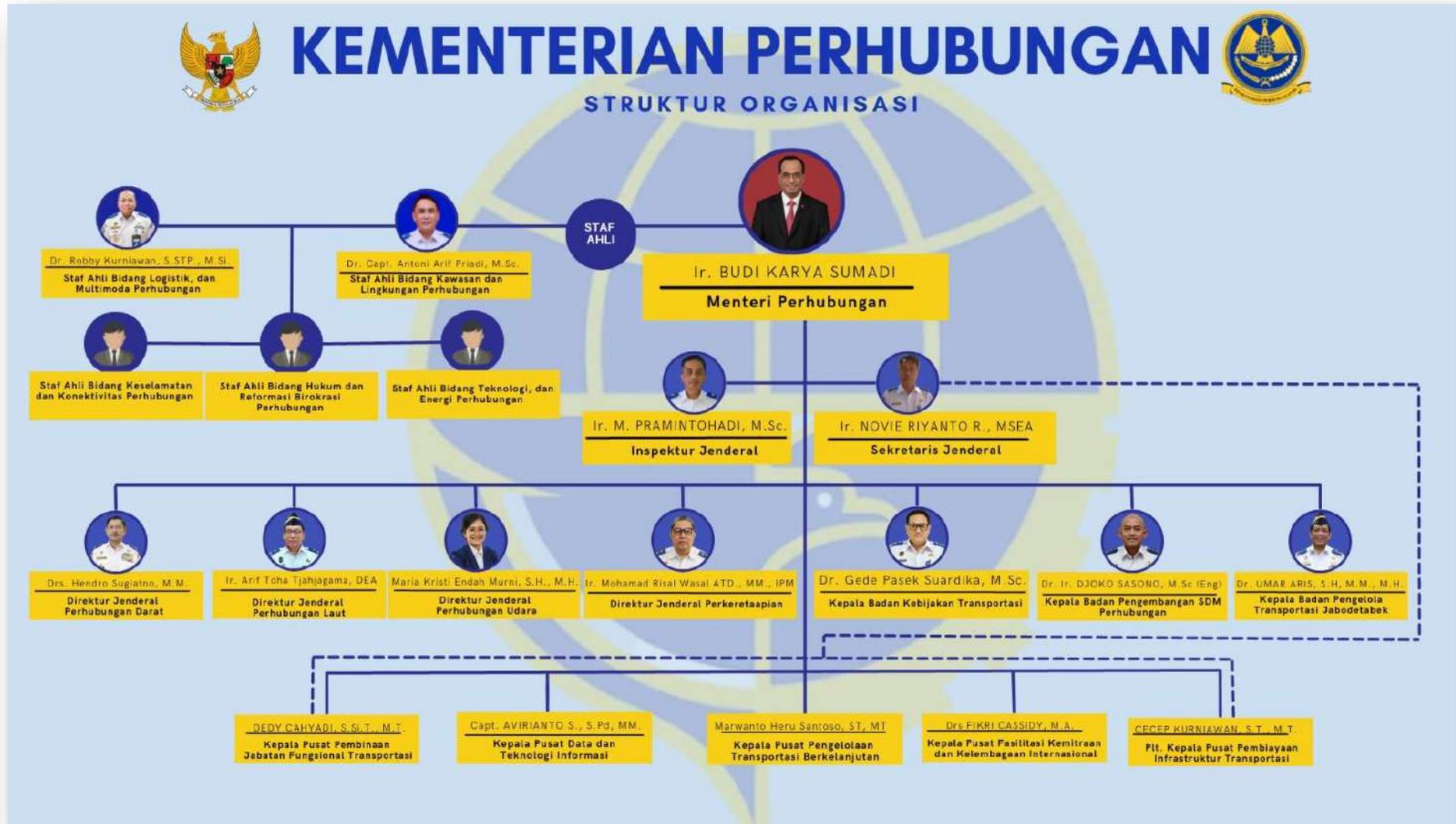
Terdiri dari lima Unit Kerja Eselon II Pusat dan 27 UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 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 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.



Gambar I. 1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Sumber: Permenhub Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan



I.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.

I.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:

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 88,500 pada Tahun 2024;
 - b. Capaian *On Time Performance (OTP)* layanan transportasi sebesar 82,080% pada Tahun 2024.
3. Meningkatnya keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,710 pada Tahun 2024.

I.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: Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

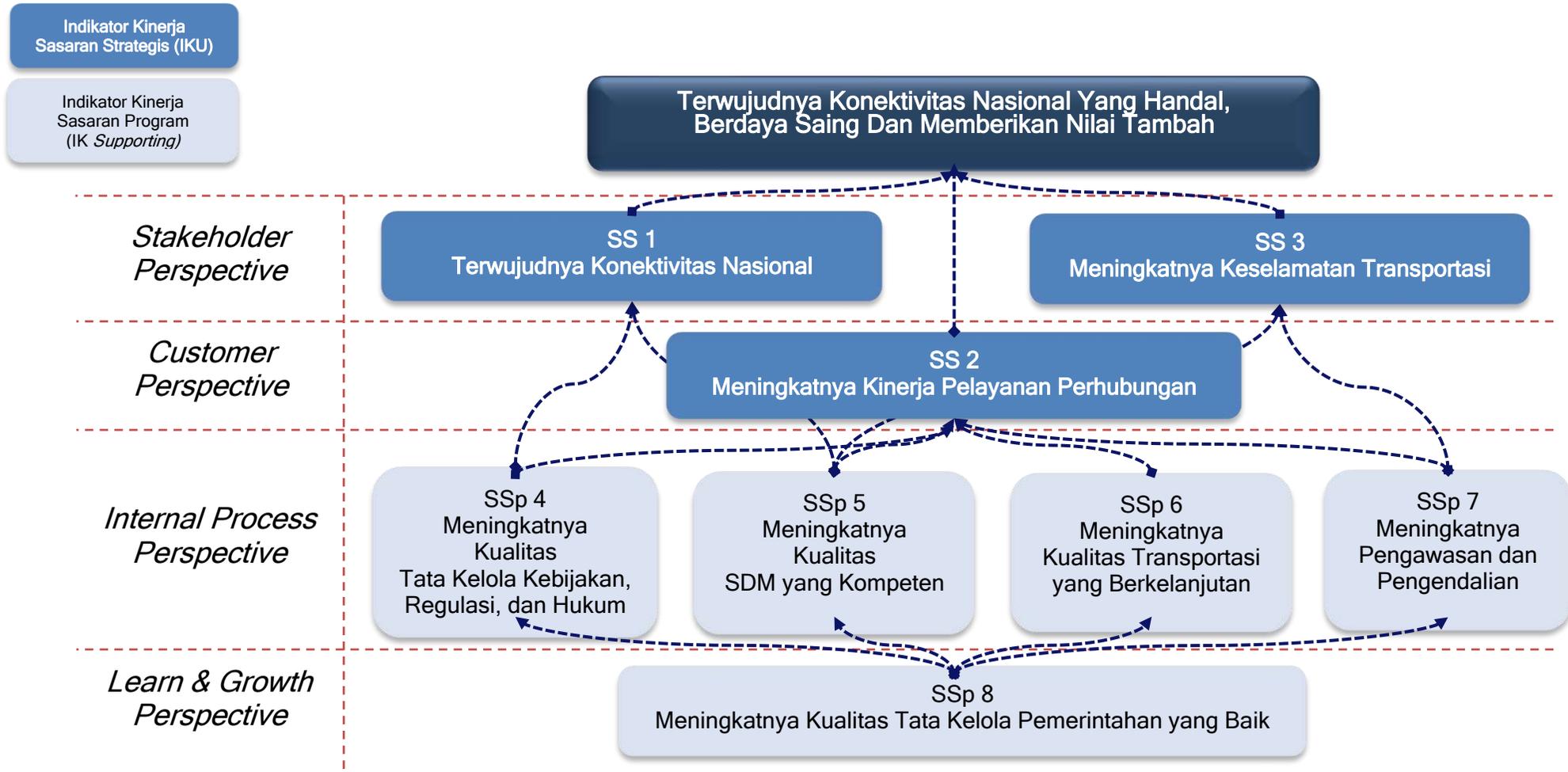
Untuk mewujudkan tujuan:

- 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.

Peta strategis Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada Gambar I.2 berikut:



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 SS 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 tiga SS dan lima Sasaran Strategis Program (SSp) yang bersifat penunjang menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 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 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional. Dan mencakup SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:
- 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.

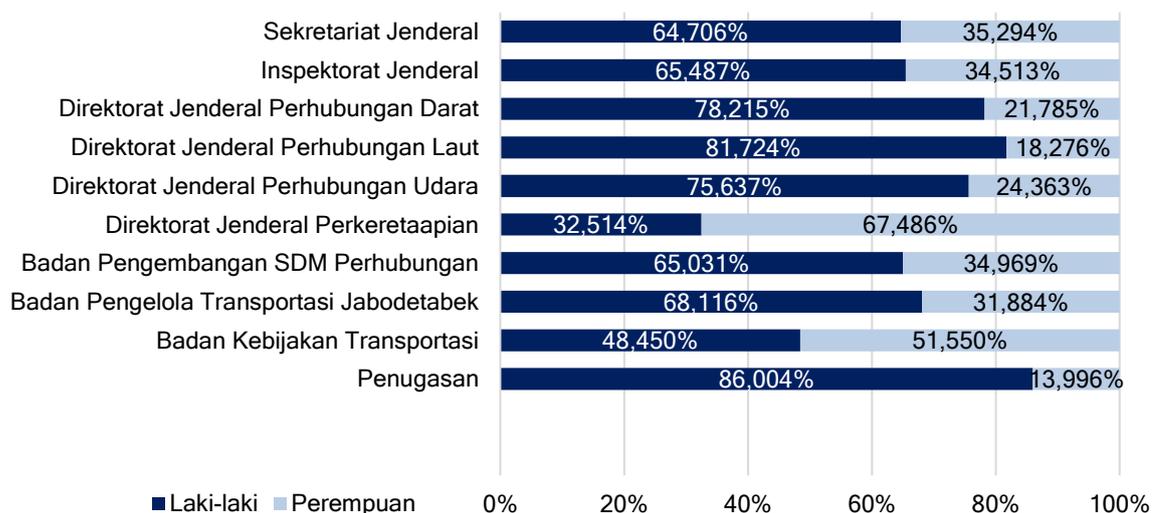
I.3. Sumber Daya Manusia Perhubungan

Sampai dengan akhir Tahun 2022 Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak 34.171 orang, yang terdiri dari 25.848 orang pegawai pria (75,643%) dan 8.323 orang pegawai wanita (24,357%), tersebar di sembilan unit kerja Eselon I dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I. 1 Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Gender

No	Unit Kerja	Pria	Wanita	Jumlah	%
1	Sekretariat Jenderal	594	324	918	2,686
2	Inspektorat Jenderal	222	117	339	0,992
3	Ditjen Perhubungan Darat	3.741	1.042	4.783	13,997
4	Ditjen Perhubungan Laut	11.103	2.483	13.586	39,759
5	Ditjen Perhubungan Udara	6.082	1.959	8.041	23,532
6	Ditjen Perkeretaapian	410	851	1.261	3,690
7	BPSDM Perhubungan	2.068	1.112	3.180	9,306
8	BPTJ	188	88	276	0,808
9	Baketrans	125	133	258	0,755
10	Penugasan	1.315	214	1.529	4,475
Jumlah		25.848 (75,643%)	8.323 (24,357%)	34.171	100,000

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)



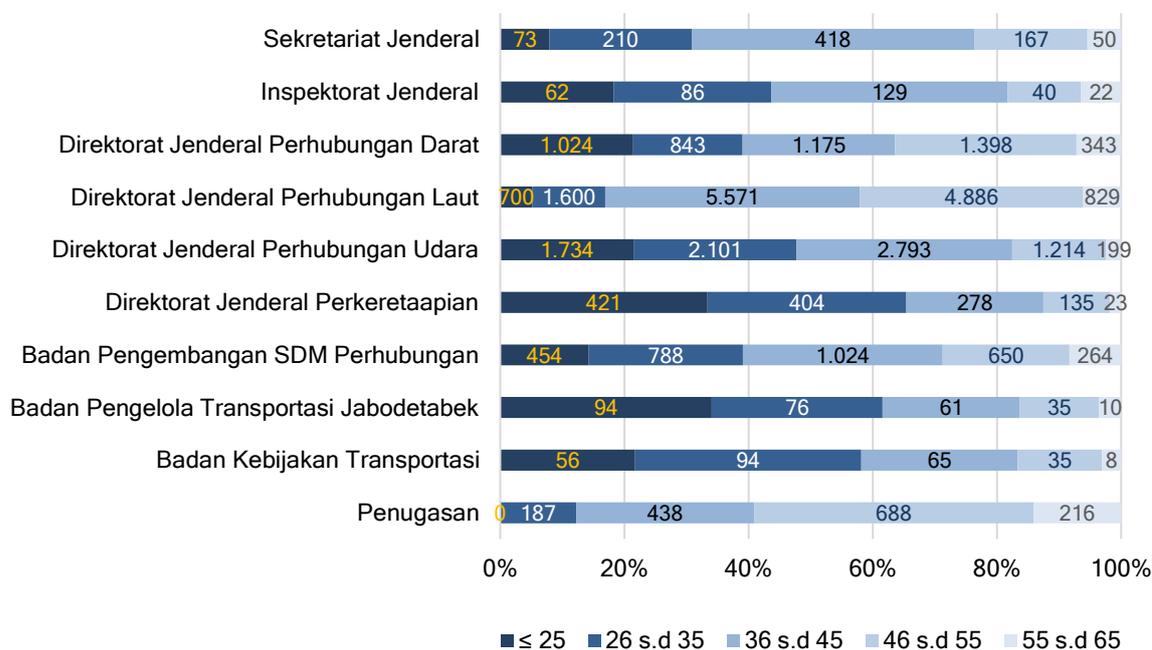
Gambar I.3 Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Gender
Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)

Dalam menjalankan tugasnya, pada Tahun 2022 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 2022 Berdasarkan Usia

No	Unit Kerja	Usia (Tahun)					Jumlah
		≤ 25	26 s.d 35	36 s.d 45	46 s.d 55	55 s.d 65	
1	Sekretariat Jenderal	73	210	418	167	50	918
2	Inspektorat Jenderal	62	86	129	40	22	339
3	Ditjen Perhubungan Darat	1.024	843	1.175	1.398	343	4.783
4	Ditjen Perhubungan Laut	700	1.600	5.571	4.886	829	13.586
5	Ditjen Perhubungan Udara	1.734	2.101	2.793	1.214	199	8.041
6	Ditjen Perkeretaapian	421	404	278	135	23	1.261
7	BPSDM Perhubungan	454	788	1.024	650	264	3.180
8	BPTJ	94	76	61	35	10	276
9	Baketrans	56	94	65	35	8	258
10	Penugasan	0	187	438	688	216	1.529
	Jumlah	4.618	6.389	11.952	9.248	1.964	34.171

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)



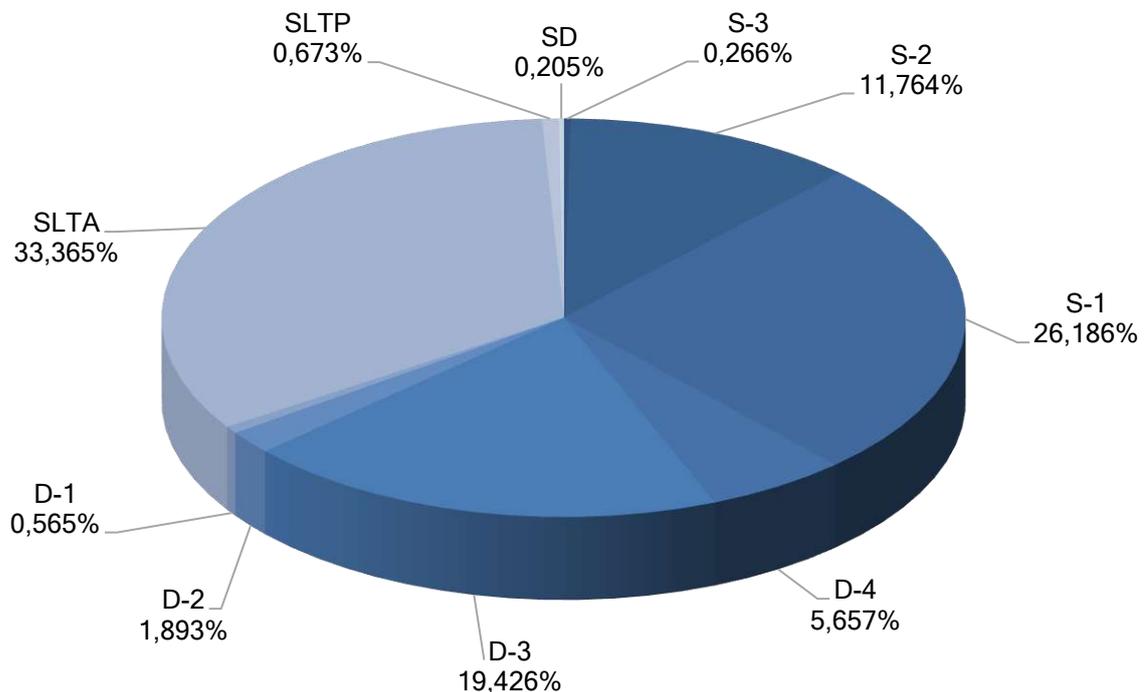
Gambar I. 4 Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Usia

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)

Tabel I. 3 Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022
Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Unit Kerja	Tingkat Pendidikan										Jumlah
		S-3	S-2	S-1	D-4	D-3	D-2	D-1	SLTA	SLTP	SD	
1	Sekretariat Jenderal	4	268	332	15	150	6	13	125	5	0	918
2	Inspektorat Jenderal	4	93	128	43	60	0	0	11	0	0	339
3	Ditjen Perhubungan Darat	2	370	1.201	343	1.415	67	25	1.263	64	33	4.783
4	Ditjen Perhubungan Laut	12	1.180	3.943	627	1.389	14	57	6.216	129	19	13.586
5	Ditjen Perhubungan Udara	6	619	1.870	285	2.037	179	38	2.986	12	9	8.041
6	Ditjen Perkeretaapian	3	188	492	62	454	0	9	49	3	1	1.261
7	BPSDM Perhubungan	53	1.148	686	429	496	57	11	283	9	8	3.180
8	BPTJ	3	53	85	15	92	8	2	18	0	0	276
9	Baketrans	4	93	83	40	19	0	5	14	0	0	258
10	Penugasan	0	8	128	74	526	316	33	436	8	0	1.529
Jumlah		91	4.020	8.948	1.933	6.638	647	193	11.401	230	70	34.171

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)



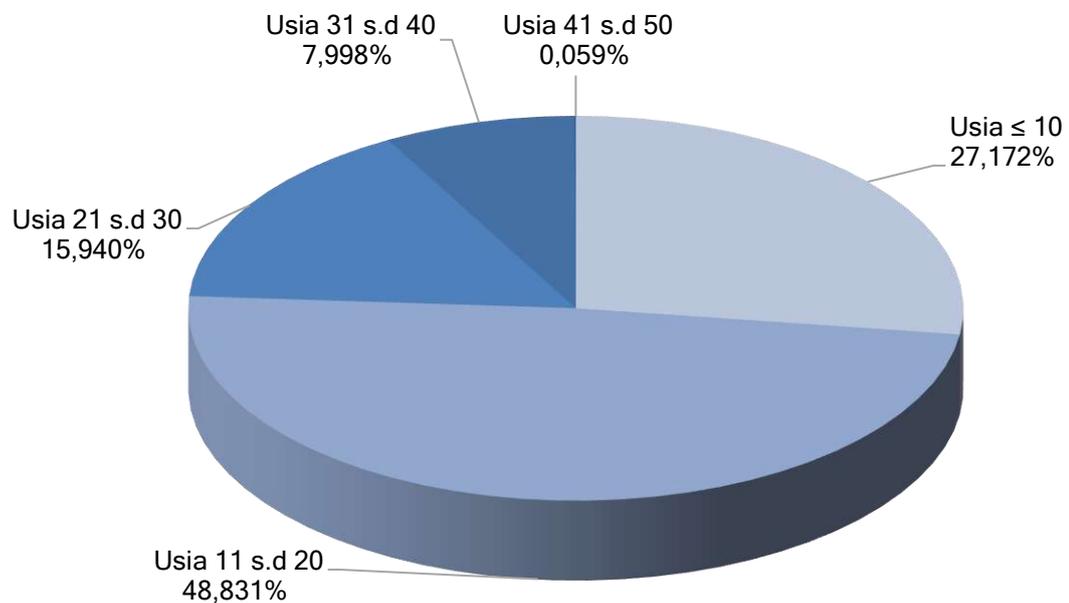
Gambar I. 5 Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022
Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)

Tabel I. 4 Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2022
Berdasarkan Masa Kerja

No	Unit Kerja	Usia (Tahun)					Jumlah
		≤ 10	11 s.d 20	21 s.d 30	31 s.d 40	41 s.d 50	
1	Sekretariat Jenderal	244	520	89	65	0	918
2	Inspektorat Jenderal	145	144	27	23	0	339
3	Ditjen Perhubungan Darat	1.930	2.033	516	304	0	4.783
4	Ditjen Perhubungan Laut	1.775	7.479	2.820	1.512	0	13.586
5	Ditjen Perhubungan Udara	2.989	3.924	884	244	0	8.041
6	Ditjen Perkeretaapian	815	375	54	17	0	1.261
7	BPSDM Perhubungan	1.072	1.367	413	308	20	3.180
8	BPTJ	172	78	19	7	0	276
9	Baketrans	141	85	26	6	0	258
10	Penugasan	2	681	599	247	0	1.529
	Jumlah	9.285	16.686	5.447	2.733	20	34.171

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)



Gambar I. 6 Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2021
Berdasarkan Masa Kerja

Sumber: Biro SDMO (Posisi 31 Desember 2022)

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. Di samping 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 Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2023 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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, perlu dilakukan reorganisasi pada Badan Pengelola Jabodetabek menjadi suatu badan yang menyelenggarakan tuisi pembiayaan infrastruktur.

Sesuai rekomendasi KPK, bahwa terdapat tumpang tindih kewenangan pada Kantor Kantor Otoritas Pelabuhan Utama dengan Kantor Kesyahbandaran Utama, sehingga tindak lanjut yang dilakukan Kementerian Perhubungan salah satunya adalah penggabungan Kantor Kesyahbandaran Utama dan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama pada 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. Dengan mempertimbangkan 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 dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) 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:

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 Poros Maritim

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).

Konektivitas Multimoda

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.

Empat fokus pembangunan sektor transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, yakni:



Tahun 2022 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 2022 antara lain:

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

Pembangunan infrastruktur merupakan penggerak utama perekonomian nasional, terutama dalam penanganan Pandemi *COVID-19*. Berbagai upaya penanganan telah dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, termasuk dengan mengikuti protokol kesehatan yang ditetapkan oleh Pemerintah khususnya di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pandemi juga berdampak terhadap pelaksanaan kegiatan dan anggaran Kementerian Perhubungan dikarenakan adanya *automatic adjustment/refocusing* anggaran, sehingga perlu dilakukan penyesuaian waktu dan sistem kerja, pelaksanaan kegiatan dengan menggunakan metode *hybrid* (pertemuan *online* dan *offline*), serta pembatasan kunjungan lapangan ke lokasi dengan kasus *COVID-19* yang tinggi.

2. Penyesuaian 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. Rapermenhub ini diperlukan sebagai 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 dijembatani 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 2022 (Presidensi G20 di Bali, *World Superbike 2022* dan *MotoGP 2022* di NTB)

Indonesia dipercaya sebagai tuan rumah presidensi G20 di Bali, *World Superbike 2022* dan *MotoGP 2022* di Mandalika, NTB. Hal ini menjadi peluang yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kebangkitan perekonomian nasional, termasuk melalui sektor transportasi sebagai tulang punggung perekonomian. Presidensi G20 yang disandang Indonesia pada tahun ini menjadi momentum menegaskan komitmen mewujudkan transportasi ramah lingkungan menuju *Net Zero CO₂ Emission*, melalui percepatan kebijakan transportasi rendah emisi dan penggunaan kendaraan listrik secara masif di Indonesia. Hal ini menjadi langkah awal untuk mendorong percepatan ekosistem kendaraan listrik, sebagai transisi penggunaan energi bersih dan ramah lingkungan.

Event internasional ini dapat terselenggara dengan baik, termasuk dukungan Kementerian Perhubungan dalam penyediaan aksesnya.

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 sebagai menjadi yang meliputi perencanaan kinerja, pelaksanaan, pemantauan, pembinaan kinerja, penilaian kinerja, dan tindak lanjut. *Cascading* sampai level individu diturunkan berdasarkan indikator kinerja yang terdapat dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024.

I.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 optimal;
- 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 optimalnya penyuluhan/perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemandu sesuai standar pelayanan minimal;
- 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 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 SDM transportasi berlisensi;

e. Belum optimalnya penanganan perlintasan sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

4. Restrukturisasi dan Reformasi

Lembaga pelatihan penerbangan secara jumlah sudah sangat memadai namun daya serap pada industri penerbangan masih terkendala dengan kualifikasi yang sesuai dengan kebutuhan maskapai penerbangan;

5. Teknologi

- a. Belum optimalnya 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 peneliti 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 mengikuti *masterplan* pembangunan IKN dengan pengintegrasian sistem transportasi perkotaan ke perumahan dan permukiman yang memadai, aman dan terjangkau (BRT, LRT, MRT);
- 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*.

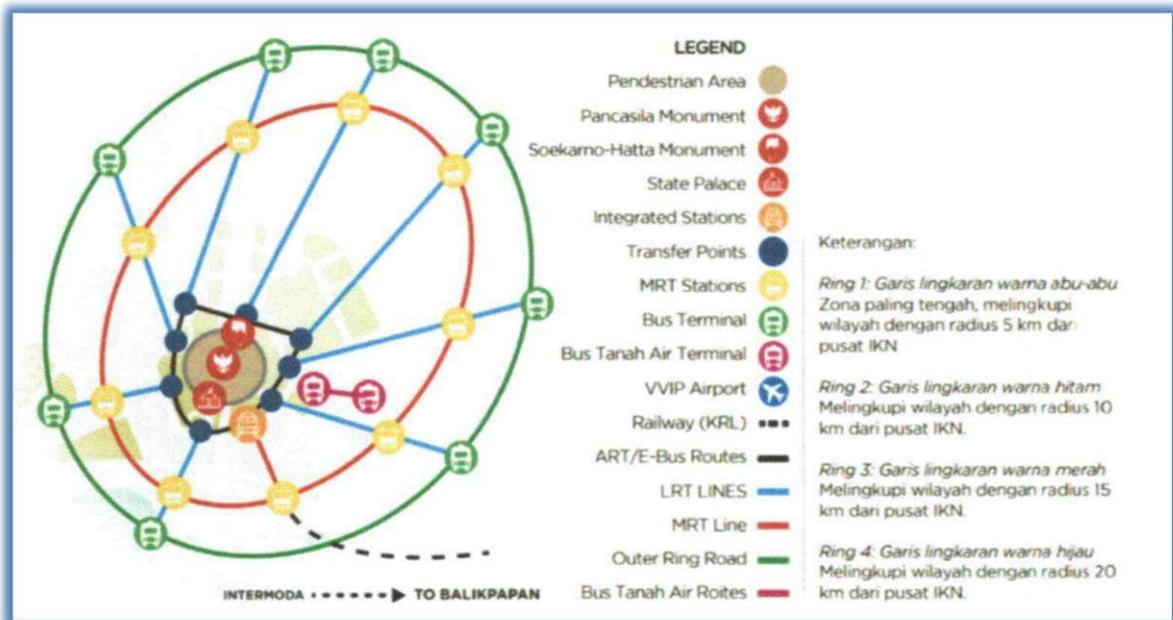
Sesuai dengan arahan Presiden Republik Indonesia, Ibu Kota Negara (IKN) baru dirancang memiliki konsep *Smart City* dan *Sustainable City*. Kementerian Perhubungan memberikan arahan target capaian layanan untuk pembangunan sistem transportasi IKN diantaranya sebagai berikut:

- 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 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 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 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.



Gambar I. 8 Dukungan Kemenhub pada Sektor Pariwisata dalam Event MotoGP Mandalika 2022

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 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 2022 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 Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai berikut:



Gambar I.9 Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022
Sumber: Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan SAKIP

PERESMIAN RUMAH SAKIT PIP MAKASSAR



“Kementerian Perhubungan kini memiliki Rumah Sakit Tipe D di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar, yang diresmikan oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, pada Jumat, 27 Mei 2022. pembangunan RS ini merupakan salah satu bentuk inovasi yang dilakukan oleh salah satu Badan Layanan Umum (BLU) yang ada di lingkungan Kemenhub, yang dituntut lebih kreatif dalam rangka memberikan pelayanan yang lebih baik, lebih cepat dan lebih berkualitas kepada masyarakat.”



BAB

II

PERENCANAAN KINERJA

Perencanaan telah bermanifestasi menjadi sebuah sarana mencapai tujuan

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 dan misi dengan potensi, peluang dan kendala yang dihadapi dalam rangka peningkatan akuntabilitas kerjanya. Perencanaan kinerja Kementerian Perhubungan disusun melalui dua tahapan perencanaan, yaitu tahapan penyusunan Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan tahapan penyusunan Perjanjian Kinerja (PK).

Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 ditetapkan berdasarkan RKT yang mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. 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 lima tahunan. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004

tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. 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. Renstra dijabarkan dalam perencanaan tahunan pada dokumen Rencana Kerja (Renja).

Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 telah ditetapkan berbagai kebijakan, program dan kegiatan yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi organisasi berdasarkan tujuan dan sasarannya. Selanjutnya kebijakan, program dan kegiatan dalam Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 2022.



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 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
STAKEHOLDER PERSPECTIVE				
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio
CUSTOMER PERSPECTIVE				
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	%
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatani	Rasio
INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE				
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"	%
LEARN AND GROWTH PERSPECTIVE				
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 2022

Perencanaan dan penganggaran TA 2022 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 2022 telah ditetapkan dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 2022 (Jakarta, 12 Januari 2022)

Pada awal Tahun 2022, PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022 disusun berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 yang disesuaikan dengan kondisi Tahun 2022, memuat tiga Sasaran Strategis dengan empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis, yaitu:

Tabel II. 2 Sandingan Target Kinerja Tahun 2022 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

No	Sasaran strategis	Indikator kinerja	Satuan	Target Tahun 2022		
				Renstra 2020-2024	Perjanjian Kinerja	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,707	0,709
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	85,000	85,000
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	78,440	74,640
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	24,228	24,296

Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai IKU dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 didukung dengan anggaran sebesar Rp32.938.320.363.000,00 (tiga puluh dua triliun sembilan ratus tiga puluh delapan miliar tiga ratus dua puluh juta tiga ratus

enam puluh tiga 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 2022 pada Renstras Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan

No.	Program	Pagu Tahun 2022 (Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024)	Alokasi Anggaran Kemenhub Tahun 2022
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	5.470.470.000.000	2.370.007.938.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	47.640.700.000.000	21.643.878.902.000
3	Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi	112.830.000.000	94.882.583.000
4	Program Dukungan Manajemen	9.403.010.000.000	8.829.550.940.000
Total		62.637.030.000.000	32.938.320.363.000

Sumber: Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Sepanjang Tahun 2022, pandemi *COVID-19* masih melanda seluruh dunia mempengaruhi kondisi keuangan Negara, sehingga berdampak signifikan pada perubahan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022. Dan 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 sembilan Unit Eselon I meliputi adanya realokasi antar unit Eselon I, penambahan akibat lunturnya PHLN/SBSN, saldo awal BLU/PNBP, PEN BA-BUN, HLN, dan LMAN, pengurangan pagu akibat adanya *pergeseran Automatic Adjustmen* ke BA-BUN, pergeseran anggaran Balitbang ke BRIN dan juga pengurangan PNBP/BLU. Hal ini juga berdampak pada target kinerja dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022.



Gambar II. 2 Rapat Kerja Bersama Komisi V DPR-RI (26 Januari 2022)

Selaras dengan adanya perubahan postur anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga perlu dilakukan penyesuaian dalam Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022, dimana revisi I dilakukan akibat adanya perubahan target kinerja dan anggaran, sedangkan revisi II dilakukan akibat perubahan anggaran, sebagaimana pada Tabel II.4 dan Tabel II.5 berikut:

Tabel II. 4 Target Kinerja pada Revisi Kementerian Perhubungan Tahun 2022

No	Sasaran strategis	Indikator kinerja	Satuan	Target Tahun 2022			
				Perjanjian Kinerja	Revisi I	Revisi II	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,709	0,741	0,741
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	85,000	85,000	85,000
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	74,640	77,062	77,062
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	24,296	23,356	23,356

Sumber: Dokumen PK dan Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Tabel II. 5 Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022

No.	Program	Anggaran Tahun 2022 (Rp.)		
		Perjanjian Kinerja	Revisi I	Revisi II
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.370.007.938.000	2.186.969.422.000	2.210.901.765.000,00
2	Program Infrastruktur Konektivitas	21.643.878.902.000	22.749.394.553.000	22.816.068.543.000,00
3	Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi	94.882.583.000	0	0
4	Program Dukungan Manajemen	8.829.550.940.000	8.438.521.616.000	8.451.265.607.000,00
TOTAL		32.938.320.363.000	33.374.885.591.000	33.478.235.915.000,00

Sumber: Dokumen PK dan Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2022



PERESMIAN TERMINAL KIJING PELABUHAN PONTIANAK



“ Presiden RI Joko Widodo didampingi oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Selasa, 9 Agustus 2022 meresmikan Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak, di Kabupaten Mempawah, Provinsi Kalimantan Barat. Pembangunan Terminal Kijing telah dimulai sejak tahun 2016 dan kehadirannya diharapkan dapat meningkatkan daya saing produk unggulan yang dihasilkan Provinsi Kalimantan Barat seperti: CPO, Alumina, Bauksit, dan komoditas lainnya. Pelabuhan Kijing merupakan pelabuhan terbesar yang ada di Kalimantan dengan kapasitas 500 ribu Teus dan 8 juta non petikemas. Total nilai investasi pembangunannya sekitar Rp. 2,9 Triliun, dan diharapkan melalui kehadiran pelabuhan ini dapat meningkatkan konektivitas antar pulau di Indonesia dan juga antar negara. ”



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. Di samping 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 6**).

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 Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, telah ditetapkan dua rumus pengukuran capaian kinerja sebagai berikut:

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 2022 terhadap target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2022, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2022;
2. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2020-2022 terhadap target kinerja Tahun 2020-2022;
3. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2022 terhadap target kinerja pada tahun 2022 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;
4. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya Tahun 2022.

Capaian Indikator Kinerja Utama 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.



Gambar III. 1 Peresmian Perluasan Bandara Komodo, Labuan Bajo, NTT oleh Presiden RI (21 Juli 2022)

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 Republik Indonesia 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 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 2022 (**Lampiran 7**). Laporan Kinerja ini juga memuat Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2022 (**Lampiran 8**), Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2022 Terhadap Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2022 (**Lampiran 9**), dan Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Terhadap Target Tahun 2022 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (**Lampiran 10**).

III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2022 Pada Sasaran Strategis Pertama

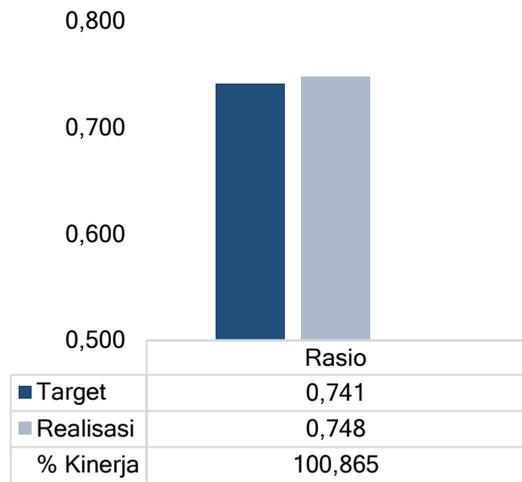
Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang pertama adalah Terwujudnya Konektivitas Nasional. Sasaran ini merupakan *stakeholder perspective*, yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan, yang diukur dengan IKSS 1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional.

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%).

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

Rasio Konektivitas nasional memiliki target 0,741 pada Tahun 2022, yang merupakan kontribusi dari transportasi perkotaan sebesar 5%, transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian masing-masing sebesar 23,75%. Pada akhir Tahun 2022, diperoleh rasio konektivitas nasional sebesar 0,748 sehingga capaian terhadap target sebesar 100,865%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.2.

Pada Tahun 2022, secara umum seluruh sub sektor transportasi telah mencapai target secara optimal. Pencapaian IKSS ini sebagaimana berikut:



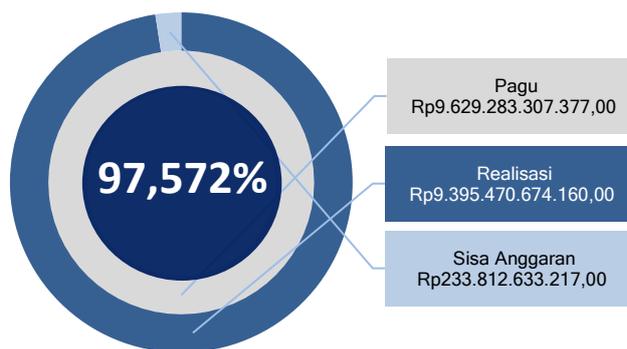
Gambar III. 2 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target PK Tahun 2022

Tabel III. 1 Pencapaian Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2022

No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%	
SS1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,741	0,748	100,865
		a. Transportasi Darat					
		1) Transportasi Perkotaan		0,383	0,383	100,000	
		2) Transportasi Darat		0,925	0,946	102,270	
		b. Transportasi Laut		0,900	0,906	100,629	
		c. Transportasi Udara		0,780	0,780	100,000	
		d. Transportasi Perkeretaapian		0,436	0,436	100,000	

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSS.1 Rasio Konektivitas Nasional (dapat dilihat pada Lampiran 7) adalah senilai Rp9.629.283.307.377,00 (Sembilan Triliun Enam Ratus Dua Puluh Sembilan Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Tiga Ratus Tujuh Ribu Tiga Ratus Tujuh Puluh Tujuh Rupiah) dengan realisasi senilai Rp9.395.470.674.160,00 (Sembilan Triliun Tiga Ratus Sembilan Puluh Lima Miliar Empat Ratus Tujuh Puluh Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Seratus Enam Puluh Rupiah) atau realisasi 97,572%, sebagaimana Gambar III.3 berikut:



Gambar III. 3 Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2022

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Realisasi target kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2022 meningkat dibanding Tahun 2020 dan 2021.

Hal ini menunjukkan konektivitas nasional yang semakin terhubung melalui infrastruktur transportasi. Pencapaian sebagaimana berikut:

Tabel III. 2 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Nasional Tahun 2020-2022

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	2020	0,635	0,696	110,078
			2021	0,678	0,735	108,430
			2022	0,741	0,748	100,865

Sumber: Hasil Analisis, 2023

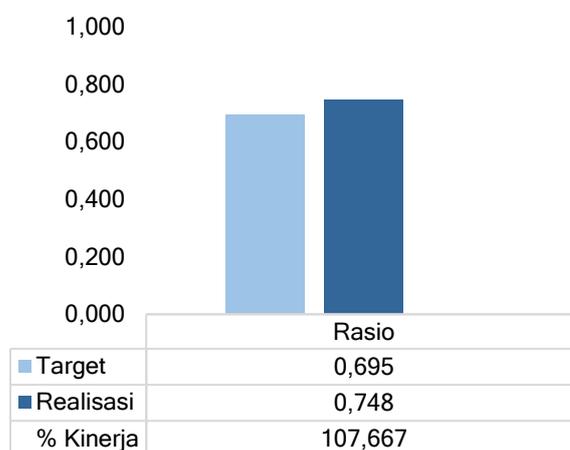
Manfaat dari konektivitas transportasi nasional yang konsisten meningkat dari Tahun 2020-2022 dirasakan langsung oleh masyarakat berupa kemudahan mobilitas penumpang dan barang karena tersedianya sarana, prasarana dan layanan transportasi seluruh moda. Hal ini juga menimbulkan *multiplier effect* pada berbagai sektor. Contohnya pada sektor ekonomi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ataupun penurunan tarif distribusi akibat *dwelling time* yang semakin singkat. Selain itu, terwujudnya konektivitas pada wilayah-wilayah krusial misalnya wilayah perbatasan, terpencil, terdepan juga berpengaruh pada sektor pertahanan dan keamanan negara.

Meskipun sejak Maret 2020-Desember 2022 pergerakan/mobilitas masyarakat dibatasi secara bertahap akibat *COVID-19*, namun terbangunnya prasarana transportasi tetap meningkatkan konektivitas antar wilayah di Indonesia yang linier dengan peningkatan jumlah penumpang yang diangkut. Misalnya: Panjang jalur rel KA terbangun pada 2021 adalah 6.466 km'sp mengangkut 162.572.707 penumpang, dan pada Tahun 2022 peningkatan panjang rel terbangun menjadi 6.642 km'sp dapat mengangkut penumpang

sebanyak 307.191.357 penumpang. Selain itu, jaringan kereta api yang terbangun juga meningkatkan keterhubungan wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN yang pada Tahun 2021 menghubungkan 62 wilayah dan pada Tahun 2022 mencapai 65 wilayah.

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Nasional pada Tahun 2022 memiliki target rasio 0,695 dan realisasi 0,748 atau mencapai 107,667%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.4.



Gambar III. 4 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Nasional Terhadap Target Renstra Tahun 2022

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, 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 2022

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 tempat,

masyarakat dapat berangkat menuju tempat tujuan dengan menggunakan angkutan umum sebagai pilihan utama bermobilitas. Konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan diukur menggunakan rumus:

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

Sampai dengan akhir Tahun 2022 panjang trayek angkutan umum perkotaan Jabodetabek adalah 12.759,300 km (Lampiran 11).

Sedangkan data panjang jalan di wilayah Jabodetabek diperoleh dari data yang dipublikasikan Badan Pusat Statistik pada interval waktu Tahun 2019-2022, sebagai berikut:

Tabel III. 3 Panjang Jaringan Jalan di Wilayah Jabodetabek Tahun 2022

Kab/kota	Panjang Jalan (km)		
	Nasional	Provinsi	Kab/kota
Jakarta Timur	22,000	1.496,000	-
Jakarta Barat	12,000	1.170,000	-
Jakarta Selatan	14,000	1.986,000	-
Jakarta Utara	46,100	88,500	979,800
Jakarta Pusat	10,500	90,900	564,800
Kota Bogor	29,000	10,500	758,900
Kab. Bogor	118,000	107,300	1.748,900
Kota Depok	-	-	547,640
Kota Tangerang	18,400	31,800	306,500
Kota Tangerang Selatan	9,800	51,600	384,700
Kab. Tangerang	27,700	108,300	992,600
Kota Bekasi	13,600	22,000	4.573,500
Kab. Bekasi	29,000	31,500	953,300
Jumlah	350,100	5.194,400	11.810,640

Sumber: BPS, 2023

Dari data di atas, diketahui bahwa jumlah total jaringan jalan di wilayah Jabodetabek Tahun 2022 yang terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota 2022 adalah sepanjang 17.355,140 km.

Sehingga diperoleh rasio konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan senilai 0,735 dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Jalan} = \frac{12.759,300 \text{ km}}{17.355,140 \text{ km}} = 0,735$$

2. Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel

Rasio Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel dihitung menggunakan perbandingan antara panjang jalan rel kereta api perkotaan dengan luas wilayah Jabodetabek, secara matematis dihitung dengan rumus:

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

Panjang jalan rel di wilayah Jabodetabek adalah 264,882 km, yang terdiri dari jalur KRL sepanjang 193,152 km, MRT sepanjang 21,50 km dan *LRT* sepanjang 50,23 km. Rincian panjang jalan rel dapat dilihat pada **Lampiran 12**. Dengan luas wilayah Jabodetabek 6.437,890 km², maka diperoleh:

$$\text{Konektivitas Angkutan Umum Perkotaan Berbasis Rel} = \frac{264,882 \text{ km}}{6.437,890 \text{ km}^2} = 0,041$$

3. Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi

Integrasi dilaksanakan sebagai bentuk sistem *seamless transportation* sehingga memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Simpul yang terintegrasi memiliki akses pejalan kaki dan moda lanjutan ke simpul pengumpan. 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. Simpul transportasi utama yang terintegrasi dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah simpul utama dengan akses ke dan dari simpul pengumpan dengan jumlah total simpul utama di Jabodetabek, dengan rumus ditulis:

$$\text{Konektivitas Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi} = \frac{\sum \text{Simpul Utama Dengan Akses Ke dan Dari Simpul Pengumpan}}{\sum \text{Total Simpul Utama di Jabodetabek}}$$

Tahun 2022, terdapat 146 simpul utama di Jabodetabek, dan yang telah terintegrasi adalah sejumlah 55 simpul, yakni:

Tabel III. 4 Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi di Wilayah Jabodetabek

Lokasi Simpul Transportasi	Jumlah Total Simpul	Jumlah Simpul Terintegrasi
DKI Jakarta	98	41
Bekasi Raya	12	4
Kota Depok	6	3
Bogor Raya	14	2
Tangerang Raya	16	5
Total	146	55

Sumber: BPTJ, 2023

Maka konektivitasnya dapat dihitung menjadi:

$$\text{Konektivitas Simpul Transportasi Utama yang Terintegrasi} = \frac{55 \text{ Simpul}}{146 \text{ Simpul}} = 0,376$$

Rincian Fasilitas Integrasi Pada Simpul Transportasi di Kawasan Jabodetabek Tahun 2022 dapat dilihat pada **Lampiran 13**.

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan} = (0,3 \times 0,735) + (0,3 \times 0,041) + (0,4 \times 0,376) = 0,383$$

Pada tahun 2022 target yang ditetapkan sebesar 0,383 sedangkan realisasi sebesar 0,383 maka capaian kinerjanya adalah 100,000%, yakni:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,383}{0,383} \times 100\% = 100,000\%$$

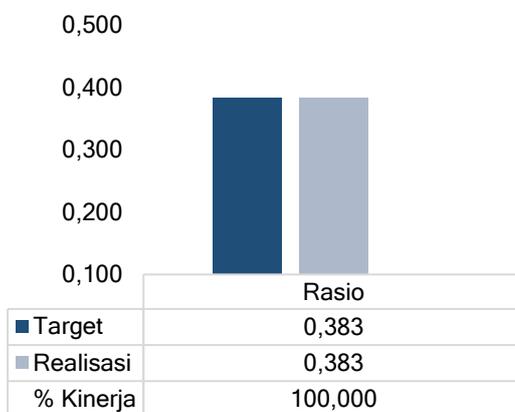
Keberhasilan pencapaian kinerja konektivitas ini dipengaruhi oleh pengembangan angkutan kereta api perkotaan *LRT* Jabodebek yang menambah nilai konektivitas transportasi berbasis rel. Selain itu, penataan integrasi simpul transportasi juga menjadi penyumbang faktor keberhasilan.

Integrasi dicapai dengan penyediaan fasilitas pindah moda ataupun penyediaan moda terusan di simpul terkait sehingga masyarakat dapat merasakan *seamless transportation*.

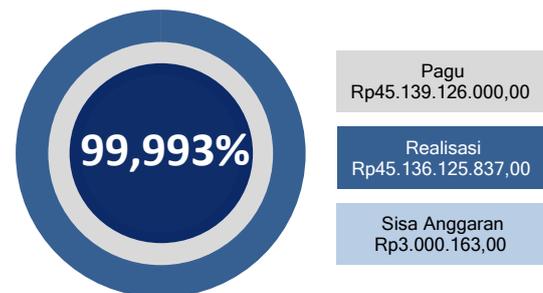
Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan penataan integrasi

simpul transportasi di Jabodetabek. Penataan ini dilaksanakan terhadap seluruh stasiun *LRT* Jabodebek yang akan beroperasi pada tahun 2023. Selain itu juga akan dilakukan inventarisasi integrasi pada stasiun KRL serta inventarisasi kebutuhan integrasi stasiun MRT pada pembangunan *MRT phase 2*.

Anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Jabodetabek Tahun 2022 adalah senilai Rp45.139.126.000,00 (Empat Puluh Lima Miliar Seratus Tiga Puluh Sembilan Juta Seratus Dua Puluh Enam Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**, yang telah terealisasi senilai Rp45.136.125.837,00 (Empat Puluh Lima Miliar Seratus Tiga Puluh Enam Juta Seratus Dua Puluh Lima Ribu Delapan Ratus Tiga Puluh Tujuh Rupiah) atau penyerapan Pencapaiannya adalah sebagaimana Gambar III.5 dan III.6



Gambar III. 5 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 6 Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2022

sebesar 99,993%, yang dimanfaatkan untuk kegiatan konektivitas angkutan umum perkotaan berbasis jalan sebesar senilai Rp1.946.821.680,00 (Satu Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Enam Juta Delapan Ratus Dua Puluh Satu Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Rupiah), konektivitas angkutan umum berbasis rel sebesar senilai Rp21.998.005.241,00 (Dua Puluh Satu Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Delapan Juta Lima Ribu Dua Ratus Empat Puluh Satu Rupiah), dan simpul transportasi utama yang terintegrasi senilai Rp20.893.743.045,00 (Dua Puluh Miliar Delapan Ratus Sembilan Puluh Tiga Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Tiga Ribu Empat Puluh Lima Rupiah).

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Terdapat perubahan tata cara penghitungan indikator kinerja rasio konektivitas transportasi perkotaan

pada Tahun 2020, sehingga realisasi kinerja rasio konektivitas antar wilayah transportasi



perkotaan Tahun 2022 hanya dapat dibandingkan dengan Tahun 2021. Realisasi kinerja telah mengalami

peningkatan sebesar 0,013 rasio dari Tahun 2021 yaitu:

Tabel III. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	2020	-	-	-
			2021	0,323	0,370	114,474
			2022	0,383	0,383	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Perubahan Indikator pada tahun 2022 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 2022

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:

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

Layanan Transportasi Darat berupa: Angkutan Antarkota Antar Provinsi (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), Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan (DTPK) dan



Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang ditetapkan adalah sebanyak 93 kawasan (**Lampiran 14**), yang terdiri dari:

1. KSN berjumlah 27 kawasan dari 32 kawasan, dikarenakan pada KEK terdapat satu kawasan beririsan dan empat 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 delapan kawasan tidak masuk dalam perhitungan RPJMN 2020-2024;
 3. PKN sebanyak 42 kawasan
- Rincian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 adalah sebagaimana **Lampiran 15**.

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

KSN 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 55 Kawasan Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan dengan rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Antarkota Antar Provinsi (AKAP)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan 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 ditetapkan sebanyak 2.473 trayek untuk dilayani AKAP (**Lampiran 16**). Akan tetapi berdasarkan dari Aplikasi SPIONAM, jumlah trayek yang telah terlayani sejumlah 2.246 trayek, sedangkan 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 trayek yang melayani di 41 KSN. Sisa 874 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak masuk dalam KSN.

b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan 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 sebagaimana dalam **Lampiran 16**, terdapat empat trayek ALBN yang ditetapkan dan semua trayek yang ditetapkan telah dilayani. empat trayek ALBN tersebut:

Tabel III. 6 Trayek Angkutan Lintas Batas Negara Tahun 2022

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN	KSN
1.	6171100001	Pontianak (Indonesia) - Ngabang (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) - Seriam (Malaysia)- Kuching (Malaysia)	Melayani di luar KSN
2.	6171100002	Pontianak (Indonesia) - Ngabang (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) - Serian (Malaysia) - Kuching (Malaysia)	Melayani di luar KSN
3.	6171990001	Pontianak (Indonesia) - Ngabang (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Tebedu (Malaysia) - Serian (Malaysia) - Kuching (Malaysia)	KEK MBTK (Maloy Batuta Trans Kalimantan)
4.	6171990002	Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia) - Serian (Malaysia) - Sriaman (Malaysia) - Sarike (Malaysia) - Sibu (Malaysia) - Bintulu (Malaysia) - Miri (Malaysia) - Kuala Belait (Brunei Darussalam) - Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)	

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

c) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022 ditetapkan sebanyak 338 trayek perintis sebagaimana dalam **Lampiran 17**. Namun mengalami perubahan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9505 Tahun 2022 tanggal 21 November 2022 tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3385 Tahun 2021 tanggal 11 November 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2022 dengan jumlah trayek yang ditetapkan

sebanyak 336 trayek (**Lampiran 18**). Hal ini dikarenakan ada dua trayek perintis yang tidak terlayani selama Tahun 2022 yaitu trayek Surade - Bubulak (Kab. Bogor) di Provinsi Jawa Barat dikarenakan anggaran subsidi perintis yang ada tidak mencukupi untuk operasional angkutan jalan perintis trayek tersebut, dan juga trayek Suksade - Panji di Provinsi Bali yang disebabkan adanya permintaan penutupan layanan operasional angkutan jalan perintis oleh pemerintah Kabupaten Buleleng pada trayek tersebut. Sehingga realisasi trayek perintis yang terlayani saat ini sebanyak 336 trayek dari 32 provinsi yang melayani trayek perintis dengan pelaksanaan subsidi melalui 25 Balai Pengelola Transportasi Darat di Indonesia.

Dari 336 trayek tersebut terdapat seratus lima trayek yang melayani 27 wilayah KSN, dan sisanya 231 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam KSN.

d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 tanggal 27 Agustus 2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor KP 186/AJ.501/DRJD/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021, berjumlah 90 trayek (**Lampiran 19**) dan telah diubah menjadi Keputusan Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021 tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran 20**).

Perubahan sebagaimana dimaksud berupa penambahan tiga dengan rincian berikut:

- Menambahkan satu trayek pada KSPN Candi Borobudur, Provinsi Jawa Tengah;
- Menambahkan satu trayek pada KSPN Tanjung Lesung, Provinsi Banten;

- Menambahkan satu trayek pada KSPN Likupang Manado, Provinsi Sulawesi Utara.

Dari jumlah penetapan 93 trayek tersebut, terdapat 32 trayek yang berhasil terealisasi di Tahun 2022, yakni sepuluh wilayah KSPN, dimana tujuh kawasan diantaranya termasuk kedalam Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) dengan rincian sebagai berikut:

- 24 trayek melayani pada tujuh kawasan dari sepuluh kawasan DPP, tiga DPP lainnya belum terlayani dikarenakan demand yang rendah akibat penutupan penerbangan ke salah satu wilayah DPP, kurangnya sambutan baik dari masyarakat sekitar terutama dari pengusaha transportasi setempat, dll;
- delapan 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 2022 sebanyak 61 trayek dari 93 trayek yang ditetapkan, hal ini dikarenakan:

- tujuh trayek dilakukan penutupan, dikarenakan *Load Factor* penumpang sangat kecil yaitu rata-rata dibawah 5%;
- 54 trayek belum dilayani.

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 (**Lampiran 21**), jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah 126 terminal dengan rincian eksisting sampai dengan Tahun 2022 sebagai berikut:

1) 112 Terminal Penumpang Tipe A telah serah terima operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yakni:

- 104 Terminal Penumpang Tipe A telah beroperasi
- delapan Terminal Penumpang Tipe A belum beroperasi, dengan rincian sebagai berikut:
 - ✓ empat Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan dan revitalisasi yaitu: Terminal Demak (Jawa Tengah), Terminal Bimoku (Nusa Tenggara Timur), Terminal Bolaangmongondow (Sulawesi Utara), dan Terminal Singkawang (Kalimantan Barat)
 - ✓ satu Terminal Penumpang Tipe A masih proses kajian alih fungsi terminal

karena lokasi terminal tidak strategis sehingga perlu direlokasi ke jaringan JKP atau JAP (Terminal Betan Subing Provinsi Lampung).

- ✓ satu Terminal Penumpang Tipe A rusak berat akibat gempa tahun 2000 dan baru akan dimulai proses revitalisasi pada tahun ini (Terminal Air Sebakul, Bengkulu).
 - ✓ satu Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Jawa Timur)
 - ✓ satu Terminal Penumpang Tipe A tidak ada jalan akses (Terminal Liwas Provinsi Sulawesi Utara).
- 2) empat Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi;
- 3) dua Terminal Penumpang Tipe A beroperasi yang menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta;
- 4) delapan Terminal Penumpang Tipe A beroperasi kewenangan

Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota yang belum diserahkan ke Pemerintah Pusat.

Dari 126 Terminal Penumpang Tipe A yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia terdapat 51 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani KSN sebanyak 35 Kawasan dari 99 KSN. Sisanya 75 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam KSN.

f) 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 22**);
- 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 23**);
- 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 24**) dan;

- 4) KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua (**Lampiran 25**).

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

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

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

- 1) Terdapat satu Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi tahun 2022 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 Entikong adalah sebagai berikut:

- a) Sesuai PMK Nomor 109/PMK.04/2020, agar bisa ditetapkan sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS), harus ada badan usaha pengelola TPS. Sudah ada beberapa pengusaha yang berminat untuk menjadi pengelola TPS dan proses lelang sudah dilakukan namun terkendala sertifikat lahan yang belum selesai diproses.
- b) Proses Sertifikat tanah masih terdapat kendala dari pemilik tanah yang berbatasan langsung dengan TBI Entikong sehingga proses Penetapan Status Penggunaan (PSP) tanah menjadi terhambat. Pihak yang berbatasan tanah tersebut tidak mau menandatangani surat ukur tanah yang menjadi syarat untuk penerbitan sertifikat tanah TBI Entikong.
- c) Sudah dilakukan proses pemilihan penyewa Barang Milik Negara (BMN) di Terminal

Barang Internasional Entikong dan sedang menunggu penetapan mitra sewa oleh Kementerian Perhubungan. Terkait permasalahan lahan yang belum selesai, proses pemilihan penyewa BMN tersebut sedang digugat ke Kejaksaan Tinggi Kalimantan Barat.

- d) Pasca pandemi *COVID-19*, perbatasan Indonesia-Malaysia telah dibuka sejak 1 April 2022, namun Standar Operasional Prosedur ekspor-impor komoditas antar dua negara belum ditetapkan dikarenakan Forum Sosial-Ekonomi Malaysia-Indonesia (Sosek Malindo) diundur pelaksanaannya sampai waktu yang belum ditentukan.
- e) Jalan akses khusus dari Pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong menuju Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum ada, tetapi sudah ditindak lanjuti oleh Direktorat Pembangunan Jalan Kementerian PUPR. Untuk sementara, direncanakan menggunakan jalan umum.

- 2) Terdapat satu Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunannya pada TA.2022 dan sudah dialokasikan anggaran operasional untuk TA. 2023 yaitu Terminal Barang Internasional Skouw di Papua.
- 3) Terdapat lima Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu Aruk di Kalimantan Barat, Nanga Badau di Kalimantan Barat, Motaain di Nusa Tenggara Timur, Motamasin di Nusa Tenggara Timur, dan Wini di Nusa Tenggara Timur.

g) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

- 1) Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 - 2024 (**Lampiran 26**);
- 2) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 27**) dan;
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (**Lampiran 28**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi

moda di KSPN dan KSN dengan target penyediaan fasilitas pendukung sampai dengan Tahun 2022 sebanyak sebelas lokasi.

Penyediaan fasilitas pendukung sudah terealisasi di sebelas lokasi, yaitu:

- 1) Pembangunan Fasilitas Pendukung di KSPN 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 pada Angkutan Perkotaan

skema *Buy The Service* di Denpasar.

Dari sebelas lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat sebelas lokasi sudah terealisasi yang berada di tujuh kawasan, tersaji pada **Lampiran 14**.

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

KSN yang telah dilayani angkutan dan fasilitas sarana dan prasarana sungai, danau dan penyeberangan adalah sebanyak 78 kawasan (**Lampiran 29**). Layanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 30**) 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 Desember 2022 adalah sebanyak 89 lintas, dimana 69 lintas terdapat pada 44 kawasan prioritas. Sisanya dua puluh lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio

konektivitas karena tidak masuk dalam KSN.

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2022, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3493 Tahun 2021 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2022 dengan jumlah sebanyak 283 lintasan (**Lampiran 31**).

Namun dalam perjalanannya tidak semua lintas dapat dilayani sesuai yang direncanakan sebagaimana dalam SK tersebut yang disebabkan optimalisasi empat unit kapal baru dan satu unit kapal tambahan pada TA 2022, maka dilakukan evaluasi dan perubahan atas SK tersebut menjadi Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 1545 Tahun 2022 tanggal 21 Maret 2022 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 3493 Tahun 2021 (**Lampiran 32**), dari semula 283 lintasan menjadi 288 lintasan dengan rincian penghapusan lintas sebanyak satu lintas serta penambahan atau perubahan lintas sebanyak enam lintas dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 7 Perubahan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun 2022

No.	Lintasan Lama		Lintasan Baru
	Provinsi	Lintasan	
1	Sulawesi Tenggara	-	1. Wanci - Kaledupa 2. Kamaru - Kaledupa 3. Kaledupa - Tomia 4. Tomia - Binongko (dalam Kabupaten Wakatobi)
2	Sumatera Selatan	-	Sri Menanti - Karang Baru
3	Bangka Belitung	-	Tanjung Ru - Tanjung Nyato
4	Kalimantan Timur - Sulawesi Selatan	Kariangau - Garongkong	-

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

Selanjutnya dilakukan perubahan lagi terhadap SK Lintas Penyeberangan Perintis, dimana terdapat penambahan lintas Teluk - Gurita - Ilwaki dan koreksi jarak untuk lintas Ambalau - Namrole, melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 tanggal 14 Juli 2022 (**Lampiran 33**), sebanyak 289 lintas ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

Seiring berjalannya waktu, terdapat evaluasi kembali terhadap SK Lintas Penyeberangan dalam rangka efektifitas, yaitu menambah dua lintas penyeberangan dan menghapus tiga lintas penyeberangan, yakni:

- 1) Lintas Sungai Mayam - Bintang Harapan Desa diubah menjadi Kuala Buayan - Sungai Dekan;

- 2) Lintas Balige - Onan Rungu dan Lintas Orang Rungu - Muara diubah menjadi Lintas Balige - Sipinggan.

Sehingga berdasarkan Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8618 Tahun 2022 tanggal 19 Oktober 2022 perihal Perubahan Ketiga Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 4938 Tahun 2022 (**Lampiran 34**), sebanyak 288 lintas ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis.

Dari 288 lintas yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat:

- 1) 280 lintas beroperasi
 - Sementara dari 280 lintas, hanya 165 lintas penyeberangan yang melayani 61 KSN dari 93 KSN.

- Sisanya 115 lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam KSN.
- 2) Enam lintas tidak beroperasi yaitu:
- empat lintas di wilayah Asmat (Warse - Amborep, Agats - Yosakor, Agats - Jinak, Warse - Yosakor), karena ketidaksesuaian spesifikasi kapal dengan kondisi aluran pelayaran sungai yg tidak mendukung untuk dilayari kapal besar (arus kencang dan periode pasang surut yang relatif lama) dan kondisi prasarana pelabuhannya juga belum siap;
 - satu lintas di wilayah Sultra (Wanci - Kaledupa), karena keterbatasan anggaran;
 - satu lintas di Wilayah Sumsel (Sri menanti - Karang baru), karena pembangunan dermaga Pelabuhan Sri Menanti baru selesai 2022
- c) Pelabuhan Penyeberangan**
Berdasarkan data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah Pelabuhan Penyeberangan hingga Tahun 2022 yaitu:
- 1) Pelabuhan penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak 240 pelabuhan;
 - 2) Pelabuhan penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan Konstruksi Dalam Pengerjaan (KDP) sebanyak tiga belas pelabuhan;
 - 3) Pelabuhan penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak 175 pelabuhan.
- Dari 240 pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya 83 pelabuhan yang melayani 43 KSN (**Lampiran 35**) Dimana sisanya sebanyak 157 pelabuhan tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam KSN.
- d) Kapal Penyeberangan Perintis**
Berdasarkan Data aset Barang Milik Negara (BMN) Ditjen Perhubungan Darat, jumlah kapal penyeberangan perintis hingga Tahun 2022 yaitu:
- 1) Kapal penyeberangan yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak 96 kapal.
 - 2) Kapal penyeberangan dalam proses pembangunan sebanyak satu unit kapal yaitu KMP. Oputa Yi Koo dan Kapal penyeberangan dalam proses serah terima operasional sebanyak satu unit kapal yaitu KMP. Bahtera Nusantara 03.

3) Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030 adalah 87 unit kapal penyeberangan. Dari 96 kapal penyeberangan perintis yang telah dibangun

dan beroperasi tersebut terdapat 59 kapal yang melayani 53 KSN dengan rincian sebagaimana dalam **Lampiran 36** sedangkan 32 kapal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk KSN.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{(55 + 79) - 46 \text{ Wilayah}}{93 \text{ Wilayah}} = 0,946$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,946}{0,925} \times 100\% = 102,270\%$$

Keterangan Rasio Konektivitas Transportasi Darat:

Dari total 93 wilayah Kawasan, Kementerian Perhubungan telah melayani 86 Kawasan Strategis Nasional, yakni: 55 kawasan pada Penyelenggaraan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan, 79 kawasan

pada Penyelenggaraan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan, dan 46 kawasan beririsan.

Target rasio konektivitas transportasi darat Tahun 2022 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

- a) Angkutan Antarkota Antar Provinsi (AKAP)

Terlayani 41 KSN dengan 1.372 trayek didukung oleh:

 - 1) Dikarenakan adanya Sistem Informasi Perizinan *Online* Angkutan dan Multimoda (SPIONAM) dan saat ini sedang dilakukan pengembangan menjadi SPIONAM 2.0 agar dapat terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha Online Single Submission (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)

Terlayani satu KSN dengan dua trayek, didukung oleh:

 - 1) Adanya koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah yang menangani daerah perbatasan dalam

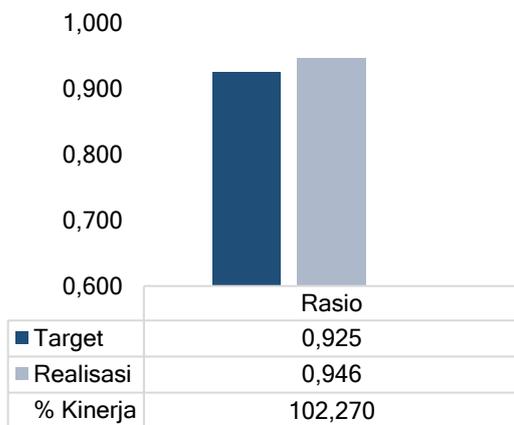


- menyediakan angkutan umum bagi masyarakat.
- 2) Sebagai perwujudan kerjasama bilateral dalam sektor transportasi untuk mendukung peningkatan ekonomi dan perdagangan antar negara khususnya wilayah disekitar perbatasan sehingga tidak ada ketimpangan antar dua negara.
 - 3) Adanya kerjasama peningkatan pariwisata alam antar negara sehingga perlunya dukungan konektivitas antar dua negara.
- c) Angkutan Jalan Perintis
Terlayani 24 KSN dengan 96 trayek, didukung oleh:
- 1) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
 - 2) Adanya Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.
 - 3) Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum.
- d) Angkutan Antarmoda
Terlayani tujuh DPP dengan 24 trayek, didukung oleh:
- 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, Labuan Bajo, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, dan Pacitan;
 - 2) Adanya kegiatan monitoring dan Evaluasi angkutan kawasan strategis pariwisata nasional;
 - 3) Pengawasan trayek angkutan kawasan strategis pariwisata nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui *GPS*.
- e) Terminal Penumpang Tipe-A
- 1) Jumlah terminal penumpang tipe A yang beroperasi tahun 2022 bertambah satu dibanding jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2021 yaitu sebesar 104 Terminal untuk Terminal Penumpang Tipe A dan satu terminal untuk Terminal Barang Umum.
 - 2) Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal.
 - 3) Mengoptimalkan kegiatan monitoring operasional terminal penumpang tipe A dengan melakukan pemantauan secara periodik terkait implementasi kegiatan operasional.
- 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.
- 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 Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat.
 - 2) Adanya dukungan pemerintah terhadap pelaksanaan Konferensi Tingkat Tinggi G20 di Bali dengan melakukan pembangunan fasilitas pendukung pada angkutan perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat;
 - 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 Terlayani 44 KSN dengan 69 lintas didukung oleh:
- 1) Peningkatan pelayanan dan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan penyeberangan;
 - 2) Dukungan aplikasi Aplikasi Informasi dan Registrasi Sungai Danau dan Penyeberangan (AIR-SDP) yang sudah terintegrasi Sistem *Online Single Submission* (OSS) 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 Terlayani 61 KSN dengan 165 lintas didukung oleh:
- 1) Dukungan anggaran subsidi angkutan penyeberangan perintis, subsidi roro 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, untuk mengurangi beban APBN dalam pembiayaan subsidi perintis.
- j) Pelabuhan Penyeberangan Terlayani 43 KSN dengan 82 pelabuhan didukung oleh:
- 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

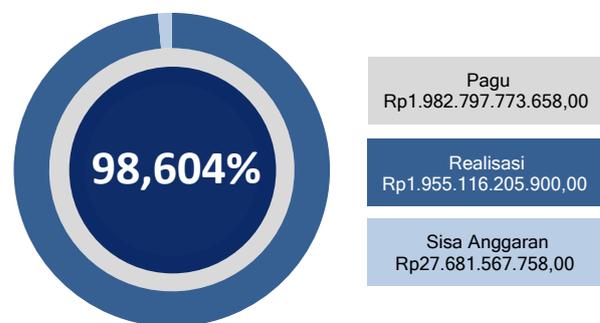
Pembangunan atau Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan di wilayah prioritas.

- 3) Peningkatan pelayanan penumpang dan kendaraan di pelabuhan penyeberangan dengan pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pelabuhan Penyeberangan.
- k) Kapal Penyeberangan Perintis Terlayani 53 KSN dengan 59 kapal didukung oleh:
- 1) Adanya DAK yang dialokasikan untuk Pembangunan kapal penyeberangan di wilayah prioritas;
 - 2) Peningkatan pemenuhan terhadap SPM sarana angkutan penyeberangan;
 - 3) Monitoring pembangunan kapal yang dilakukan secara berkala supaya kapal dapat selesai tepat waktu sesuai dengan kontrak yang telah disepakati.



Gambar III. 7 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target PK Tahun 2022

Adapun pagu anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 (dapat dilihat pada **Lampiran 7**), adalah senilai Rp1.982.797.773.658,00 (Satu Triliun Sembilan Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tujuh Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Tiga Ribu Enam Ratus Lima Puluh Delapan Rupiah) dengan realisasi senilai Rp1.955.116.205.900,00 (Satu Triliun Sembilan Ratus Lima Puluh Lima Miliar Seratus Enam Belas Juta Dua Ratus Lima Ribu Sembilan Ratus Rupiah) atau 98,604%. yang merupakan akumulasi alokasi kegiatan subsidi angkutan antarmoda untuk mendukung KSPN, subsidi angkutan jalan perintis, trayek AKAP yang dilayani, subsidi perkotaan *buy the service*, operasional terminal tipe A dan barang. Pencapaian ini sebagaimana pada Gambar III.7 dan III.8 berikut:



Gambar III. 8 Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022

Meskipun target rasio konektivitas transportasi darat Tahun 2022 telah mencapai target yang ditetapkan, namun demikian Kementerian Perhubungan terus berupaya mewujudkan konektivitas di seluruh wilayah Indonesia, diantaranya:

- 1) Upaya peningkatan angkutan jalan:
 - 1) Penganggaran penyelenggaraan angkutan antarmoda KSPN menjadi kewenangan BPTD di wilayah KSPN terkait, hal ini untuk peningkatan pelayanan angkutan antarmoda di wilayah KSPN;
 - 2) Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;

- 3) Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
 - 4) Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - 5) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
 - 6) Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau;
 - 7) Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
 - 8) Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - 9) Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
 - 10) Membuat digitalisasi trayek angkutan AKAP dan ALBN untuk memudahkan pemantauan trayek yang sudah terlayani atau belum.
- 2) Upaya peningkatan konektivitas transportasi sungai danau dan penyeberangan:
- 1) Mengevaluasi load factor dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas Kamaru - Wanci dan Kendari - Langara untuk menjadi pelayanan komersil sehingga dapat meningkatkan capaian lintas komersil pada KSPN Wakatobi dan PKN Kendari;
 - 2) Membuka lintas Jangkar - Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Gerbangkertosusilo (Surabaya dan sekitarnya) PKN Kupang;
 - 3) Membuka lintas perintis Kamaru - Kaledupa, Kaledupa - Tomia dan Tomia - Binongko untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Wakatobi;
 - 4) Membuka lintas perintis Sri Menanti - Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsb;
 - 5) Membuka lintas perintis lintas Baktiraja - Muara Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Asa Asa untuk menambah capaian lintas pada KSPN Danau Toba;
 - 6) Membuka lintas perintis lintas Tongging - Silalahi (KMP. Jurung Jurung) untuk menambah capaian lintas sekaligus menambah capaian kawasan pada PKN Mebidangro;
 - 7) Membuka lintas perintis Teluk Gurita - Ilwaki untuk menambah capaian lintas pada kawasan Daerah Terpencil Kepulauan Perbatasan (DTPK) Maluku Barat Daya;
 - 8) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 - 2030 dan sesuai dengan target renstra;
 - 9) 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:
- 1) Menetapkan lokasi Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Untuk Umum baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
 - 2) Mewujudkan pembangunan dan peningkatan Terminal Penumpang Tipe A yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - 3) Meningkatkan kegiatan monitoring operasional Terminal Penumpang Tipe A untuk memperluas cakupan pengawasan pada kegiatan pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A;
 - 4) Mengusulkan revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A berdasarkan skala prioritas;
 - 5) Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
 - 6) Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
 - 7) Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
 - 8) 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;
 - 9) Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.



Gambar III.9 Peresmian Pelabuhan Ajibata, Danau Toba, Sumatera Utara oleh Presiden RI (12 Februari 2022)

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Realisasi kinerja rasio konektivitas antar wilayah transportasi darat Tahun 2022 telah mengalami peningkatan sebesar 0,021 rasio dari Tahun 2021 yaitu:

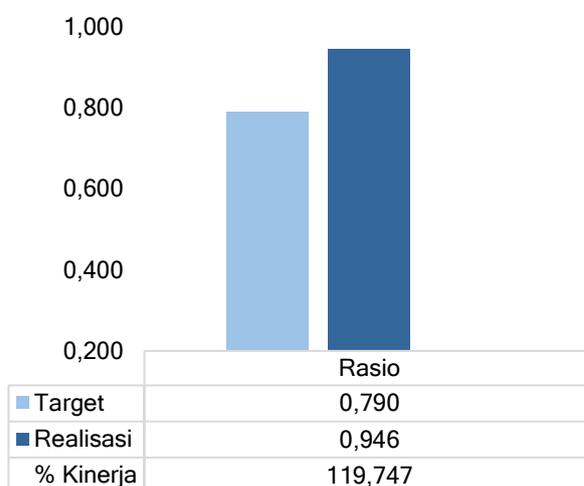
Tabel III. 8 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	2020	0,640	0,892	139,375
			2021	0,710	0,925	130,282
			2022	0,925	0,946	102,296

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada Tahun 2021 memiliki target rasio 0,790 dan telah terealisasi 0,946 sehingga capaian kinerja sebesar 119,747%, sebagaimana pada Gambar III.10



Gambar III. 10 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Terhadap Target Renstra Tahun 2022

B. TRANSPORTASI LAUT

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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: trayek angkutan barang di laut (tol laut), angkutan akapal

rede, angkutan laut perintis, dan angkutan khusus ternak, sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KP.709/DJPL/2022 tanggal 3 November 2022 terdapat 33 trayek Angkutan Barang di Laut (Tol Laut), sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.

1043/DJPL/2021 tanggal 9 Desember 2021 terdapat enam belas unit Angkutan Kapal Rede, sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KP.620/DJPL/2022 tanggal 6 September 2022 terdapat 117

trayek Angkutan Laut Perintis, dan sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KP.997/DJPL/2021 tanggal 9 November 2021 terdapat enam trayek Angkutan Khusus Ternak.

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

Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut (**Lampiran 37**), dan berdasarkan evaluasi angkutan laut Tahun 2022 melalui Sistem

(SIMLALA), sebanyak 576 pelabuhan telah disinggahi secara keseluruhan oleh angkutan laut. Sehingga rasio konektivitas transportasi laut telah mencapai 0,906 atau persentase pencapaian terhadap target sebesar 100,667%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{576 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0,906$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,906}{0,900} \times 100\% = 100,667\%$$

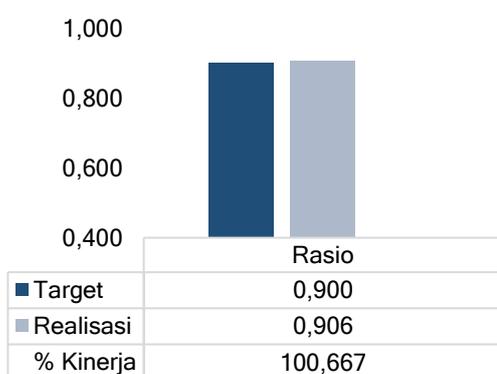
Sepanjang Tahun 2022, terdapat penambahan lima pelabuhan yang melayani angkutan laut dibandingkan Tahun 2021, sehingga menjadi 576 Pelabuhan, yakni: Pelabuhan Indari di Halmahera Selatan, Pelabuhan Koititi di Kepulauan Halmahera, Pelabuhan Matasiri, Marabatuan dan Gudang Arang. Dengan demikian, masih terdapat enam puluh pelabuhan yang belum terlayani kapal angkutan laut dan penyebab belum terlayani kapal

angkutan laut dijelaskan dalam **Lampiran 38**.

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2022 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Laut Pusat (dapat dilihat pada **Lampiran 7**) adalah senilai Rp1.781.613.886.719,00 (Satu Triliun Tujuh Ratus Delapan Puluh Satu Miliar Enam Ratus Tiga Belas Juta Delapan Ratus Delapan Puluh Enam Ribu Tujuh Ratus Sembilan

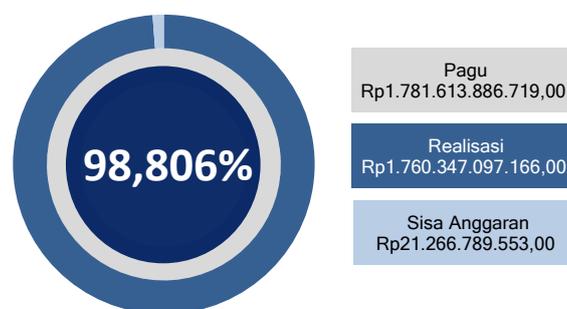


Belas Rupiah) yang telah terealisasi 98,806% yakni senilai Rp1.760.347.097.166,00 (Satu Triliun Tujuh Ratus Enam Puluh Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Tujuh Juta Sembilan Puluh Tujuh Ribu Seratus Enam Puluh Enam Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan layanan angkutan rede sebanyak enam belas layanan senilai Rp41.589.102.000,00 (Empat Puluh Satu Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Sembilan Juta Seratus Dua Ribu Rupiah) yang telah terealisasi senilai Rp41.089.102.000,00 (Empat Puluh Satu Miliar Delapan Puluh Sembilan Juta Seratus Dua Ribu Rupiah), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional (PEN) sebanyak 44 layanan senilai Rp524.047.613.000,00 (Lima Ratus Dua Puluh Empat Miliar Empat Puluh Tujuh Juta Enam Ratus Tiga Belas Ribu Rupiah) yang telah terealisasi senilai Rp524.047.613.000,00 (Lima Ratus Dua Puluh Empat Miliar Empat Puluh Tujuh Juta Enam Ratus Tiga Belas Ribu Rupiah), layanan angkutan laut perintis prioritas nasional sebanyak 73 layanan senilai Rp733.595.754.719,00 (Tujuh Ratus Tiga Puluh Tiga Miliar



Gambar III. 11 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2022

Juta Tujuh Ratus Lima Puluh Empat Ribu Tujuh Ratus Sembilan Belas Rupiah) yang telah terealisasi senilai Rp712.339.098.537,00 (Tujuh Ratus Dua Belas Miliar Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Sembilan Puluh Delapan Ribu Lima Ratus Tiga Puluh Tujuh Rupiah), layanan angkutan tol laut prioritas nasional sebanyak 33 layanan senilai Rp420.839.409.000,00 (Empat Ratus Dua Puluh Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Empat Ratus Sembilan Ribu Rupiah) yang telah terealisasi senilai Rp420.831.757.116,00 (Empat Ratus Dua Puluh Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Lima Puluh Tujuh Ribu Seratus Enam Belas Rupiah), dan layanan angkutan ternak prioritas nasional sebanyak enam layanan senilai Rp61.542.008.000,00 (Enam Puluh Satu Miliar Lima Ratus Empat Puluh Dua Juta Delapan Ribu Rupiah) yang telah terealisasi senilai Rp61.539.526.513,00 (Enam Puluh Satu Miliar Lima Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Lima Ratus Dua Puluh Enam Ribu Lima Ratus Tiga Belas Rupiah). Pencapaian ini tergambar sebagaimana Gambar III.11 dan III.12 berikut:



Gambar III. 12 Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2022

Pada saat ini, beberapa trayek tol laut sudah beroperasi dengan model layanan lingkaran (*loop service*) dan terdapat 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.



Gambar III. 13 Peresmian Pelabuhan Sanur oleh Presiden RI (9 November 2022)

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Realisasi kinerja dan capaian rasio konektivitas transportasi laut Tahun 2022 meningkat dari tahun sebelumnya dikarenakan adanya penambahan lima pelabuhan, yaitu Pelabuhan Indari di Halmahera Selatan, Pelabuhan Koititi di Kepulauan Halmahera, Pelabuhan Matasiri, Marabatuan dan Gudang Arang yang terlayani selama Tahun 2022, sebagaimana tabel berikut:

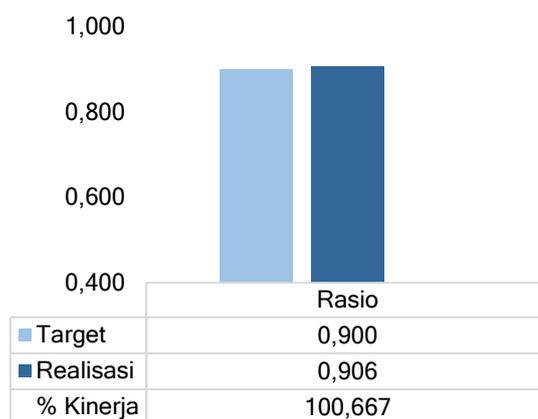
Tabel III. 9 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Laut

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2020	0,890	0,890	100,000
			2021	0,890	0,898	100,876
			2022	0,900	0,906	100,667

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Tahun 2022 memiliki target rasio 0,900 dan telah terealisasi 0,906 sehingga capaian kinerja sebesar 100,667%, sebagaimana pada Gambar III.14 berikut ini:



Gambar III. 14 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2022

C. TRANSPORTASI UDARA

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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

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

BUNB DN adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah tujuh puluh bandar udara;

BUPR adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah 160 bandar udara;



BUNB DN dan BUPR adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah 51 bandar udara;

RINBU adalah Jumlah bandar udara dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 166 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Nasional Bandar Udara, sejumlah 301 bandar udara;

BUPRTR adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah 61 bandar udara.

Catatan : 61 Bandar udara yang melayani penerbangan perintis namun tidak masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU) merupakan suatu bandar udara/lapangan terbang yang pada

prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandar udara/lapangan terbang tersebut mendapatkan verifikasi dari Otoritas Bandara 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. Rincian bandar udara yang melayani Tahun 2022 pada **Lampiran 39**.



Gambar III. 15 Peresmian Bandara Trunojoyo oleh Presiden RI (21 April 2022)

Maka realisasi Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara tahun 2022:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{70 + 160 + 51}{301 + 61} = 0,780$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,780}{0,780} \times 100\% = 100,000\%$$

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2022 adalah senilai Rp3.603.995.984.000,00 (Tiga Triliun Enam Ratus Tiga Miliar Sembilan Ratus Sembilan Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Delapan Puluh Empat Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**, dengan realisasi anggaran senilai Rp3.482.102.067.649,00 (Tiga Triliun Empat Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Seratus Dua Juta Enam Puluh Tujuh Ribu Enam Ratus

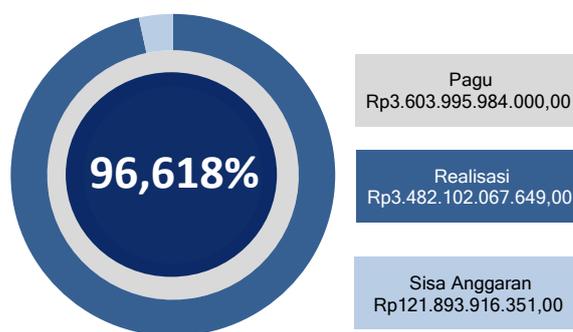
Empat Puluh Sembilan Rupiah), atau sebesar 96,618%.

Anggaran ini merupakan anggaran terkait kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal, subsidi kargo dan perintis kargo yang mendukung program Jembatan Udara dan kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara seperti pembangunan infrastruktur.

Pencapaian kinerja ini sebagaimana pada Gambar III.16 dan III.17



Gambar III. 16 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 17 Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2022

Konektivitas transportasi udara tercipta dengan adanya bandar udara yang melakukan pelayanan angkutan udara berjadwal dan/atau angkutan udara perintis. Konektivitas transportasi udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, yakni:

1. Jumlah Bandar Udara dan rute penerbangan yang beroperasi



Gambar III. 18 Bandar Udara dan Rute Penerbangan yang beroperasi Tahun 2022

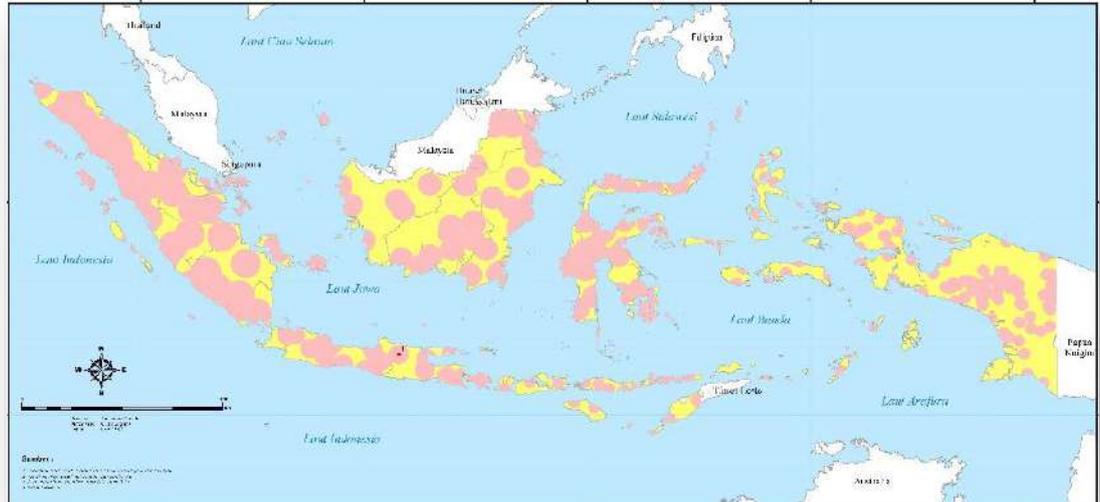
Untuk meningkatkan konektivitas Nasional sekaligus mendukung program pemerintah dalam upaya perbaikan ekonomi nasional dalam masa pandemi COVID-19, Kementerian Perhubungan mengoptimalkan program “Pelayanan Angkutan Udara Perintis dan Jembatan Udara”

2. Pembangunan Bandar Udara



Gambar III. 19 Pembangunan Bandar Udara Tahun 2020-2024

Adanya pembangunan bandar udara baru yang ditargetkan setiap tahun memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan nilai rasio konektivitas transportasi udara pada Tahun 2022. Berikut adalah peta wilayah pelayanan bandar udara nasional yang akan berkontribusi pada nilai rasio konektivitas nasional:



Gambar III. 20 Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional Tahun 2022

Keterangan:

- Luas Area Pelayanan Bandar Udara Nasional;
- Area yang tidak dilayani oleh Bandar Udara Nasional (bagian di luar lingkaran)

Dalam upaya meningkatkan konektivitas transportasi udara melalui pembangunan bandar udara, Kementerian Perhubungan melakukan langkah strategis sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian oleh Direktorat Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui kegiatan sebagai berikut:
 - a. Monitoring dan pengawasan terhadap Penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang dilaksanakan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Asing secara continue;
 - b. Monitoring dan pengawasan terhadap pelaksanaan angkutan udara perintis serta koordinasi kepada stakeholder secara berkala melalui:
 - c. Rapat koordinasi Angkutan Udara Perintis I dan II
 - d. Evaluasi data LLAU Perintis serta *log book* perintis setiap bulan
2. Mengoptimalkan alokasi anggaran pada kegiatan pembangunan maupun pengembangan infrastruktur transportasi udara
3. Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan transportasi laut dan transportasi darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T (Tertinggal, Terpencil, Terdepan)
4. Optimalisasi koordinasi antara Pemerintah Pusat terhadap Pemerintah Daerah agar dapat memberikan informasi-informasi serta evaluasi bandara-bandara (termasuk rute) perintis di wilayahnya masing-masing;
5. Meningkatkan peran angkutan udara perintis bukan hanya untuk

penumpang melainkan juga untuk distribusi bahan pokok dengan menggunakan perintis kargo sehingga dapat mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas;

6. Pemerintah memberikan subsidi kepada operator Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) terkait biaya operasional dan subsidi 10 destinasi wisata selama pandemi.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi udara Tahun 2020-2022 mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan konektivitas melalui transportasi udara semakin terwujud. Namun pada Tahun 2022 masih kurang optimal dikarenakan belum mengalami peningkatan realisasi kinerja dari Tahun 2021, sebagaimana tabel berikut:

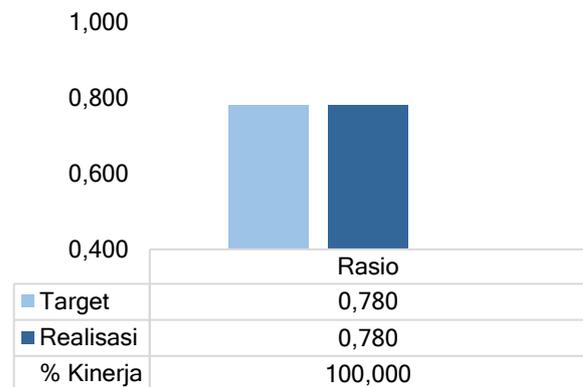
Tabel III. 10 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	2020	0,760	0,760	100,000
			2021	0,770	0,780	101,291
			2022	0,780	0,780	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Udara pada Tahun 2022 memiliki target rasio 0,780 dan telah terealisasi 0,780 sehingga capaian kinerja sebesar 100,000%, sebagaimana pada Gambar III.21 berikut ini:



Gambar III. 21 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2022



D. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

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

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

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

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

KSN (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 2022 dilaksanakan identifikasi terkait jumlah keterhubungan PKN/PKW/Simpul Transportasi/KSN sesuai dengan rekomendasi Kementerian PAN dan RB. Hasil

identifikasi diperoleh baseline rasio konektivitas tahun 2020 sebesar 0,409 dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/KSN sebanyak 61 lokasi (PKN/PKW/KSN 49 lokasi, simpul bandara lima lokasi, simpul pelabuhan tujuh lokasi) dibandingkan target Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 149 lokasi (PKN/PKW/KSN seratus empat lokasi, simpul bandara enam belas lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi dilengkapi dengan dokumen yang dapat dipertanggungjawabkan.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja tahun 2022, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian tahun 2022 sebesar 0,436 dengan jumlah target PKN/PKW/Simpul Transportasi/KSN yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 65 lokasi termasuk penambahan konektivitas jaringan kereta api menuju PKN/PKW Pangkajene dan Maros serta Pelabuhan Garongkong. Rincian target dan realisasi pada tahun 2022 sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{65 \text{ Wilayah}}{149 \text{ Wilayah}} = 0,436$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,436}{0,436} \times 100\% = 100,000\%$$

Pada tahun 2022 keberhasilan dalam pencapaian kinerja didukung oleh penambahan Pusat Kawasan Nasional/Pusat Kawasan Wilayah/Simpul Transportasi/KSN yang terhubung dengan jalur kereta api yaitu pada Maminasata (Marros), Pangkajene dan Pelabuhan Garongkong. Sampai dengan periode Triwulan IV Tahun 2022 telah dilakukan uji coba operasi kereta api sebagai berikut:

1. St. Garongkong - St. Mangilu pada 29 Oktober 2022;
2. St. Garongkong -St. Pangkajene - St. Maros pada 2 Desember 2022 dengan jaringan kereta api sebanyak 65 lokasi termasuk penambahan konektivitas jaringan kereta api menuju PKN/PKW Pangkajene dan Maros serta Pelabuhan Garongkong.

Untuk progress pembangunan jalur kereta api Makassar-Parepare segmen Barru - Pangkep - Maros dengan uraian sebagai berikut:

1. Pembangunan jalur kereta api antara Pangkep - Barru (APBN) sepanjang 29,5 km'sp dengan progres fisik per akhir Desember 2022 sebesar 100%. Untuk pekerjaan *track* telah terpasang 33.977 m'sp.

2. Pembangunan jalur kereta api antara Maros - Pangkep (APBN) sepanjang 30,1 km'sp dengan progres fisik per akhir Desember 2022 sebesar 100%. Pada segmen Pangkep - Maros juga dilaksanakan konstruksi siding jalur kereta api antara Mangilu - area Pabrik Semen Tonasa dengan progres fisik per akhir Desember 2022 sebesar 91% (penyelesaian dengan skema denda berdasarkan PMK Nomor 189/PMK.05/2022, target penyelesaian Maret 2023).
3. Pembangunan akses pelabuhan Garongkong (skema KPBU) sepanjang 4,7 km'sp untuk mendukung konektivitas simpul transportasi Pelabuhan Garongkong dengan progres fisik per akhir Desember 2022 sebesar 100%. Selain itu, pada lingkup KPBU juga dilaksanakan pembangunan jalur KA antara Labakkang - Mangilu sepanjang 9,7 km'sp dengan progres fisik per akhir Desember 2022 sebesar 100%.

Penyelesaian dan pengoperasian pada jalur kereta api Makassar - Parepare didukung dengan monitoring dan evaluasi berkala baik secara luring maupun daring serta dukungan *stakeholder* terkait (Pemerintah Daerah, Kementerian



Gambar III. 24 Pengoperasian KA Makassar Parepare Segmen Garongkong-Maros (Oktober 2022)

Upaya peningkatan kinerja terkait pencapaian rasio konektivitas antar wilayah diantaranya:

- a. Percepatan penyelesaian konstruksi pada reaktivasi jalur kereta api segmen Stasiun Semarang Tawang - Pelabuhan Tanjung Emas, perpanjangan layanan kereta api Aceh menuju Kuta Blang dan Paloh, serta penanganan longsor lintas Binjai - Besitang - Sei Liput.
- b. Terhadap rencana pengoperasian kereta api wisata melalui program reaktivasi jalur kereta api di wilayah Sawahlunto, diperlukan pengendalian terhadap kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian serta pengawasan dalam pengoperasian layanan kereta api di lokasi tersebut.
- c. Pengoptimalan hasil pembangunan jalur kereta api Makassar - Parepare segmen wilayah Barru - Pangkep - Maros untuk mencapai kecepatan operasi sesuai rencana (100-120 km/jam) serta penyelesaian konstruksi menuju Stasiun Mandai serta penyempurnaan segmen Barru - Palanro sehingga layanan kereta api Makassar - Parepare dapat diperpanjang pada tahun 2023-2024.
- d. Persiapan pengoperasian Kereta Cepat Jakarta - Bandung dan LRT Jabodebek pada Tahun 2023 dengan pendampingan teknis/supervisi intensif terhadap kelaikan prasarana, sarana, kompetensi SDM, integrasi sistem dan faktor keselamatan lainnya, serta dukungan konektivitas pada layanan kereta api tersebut.
- e. Koordinasi dengan operator perkeretaapian dan stakeholder lainnya untuk mengoptimalkan pemanfaatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian yang telah selesai dengan dukungan sarana perkeretaapian yang memadai baik untuk angkutan penumpang dan barang pada periode 2023-2024.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian Tahun 2022 sudah optimal yaitu mencapai target yang ditetapkan, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 11 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transp.KA	Rasio	2020	0,310	0,330	106,452
			2021	0,416	0,416	100,000
			2022	0,436	0,436	100,000

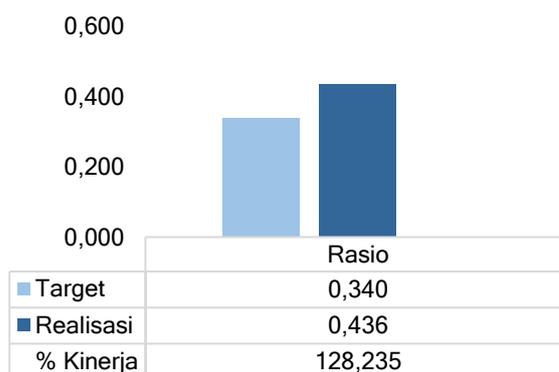
Sumber: Hasil Analisis, 2023



Gambar III. 25 Pengoperasian KA Makassar Parepare Segmen Pangkajene Kepulauan (Pangkep)-Maros (Desember 2022)

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2022 memiliki target rasio 0,340 dan telah terealisasi 0,436 sehingga capaian kinerja sebesar 128,235%, sebagaimana pada Gambar III.26 berikut ini:



Gambar III. 26 Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2022

III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2022 Pada Sasaran Strategis Kedua

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang kedua adalah Meningkatkan 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

IKSS 2.1

Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, mengamanatkan kepada seluruh institusi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk melakukan Survei Kepuasan Masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan pelayanan. 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. 12 Kategori Mutu Pelayanan Dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Internal	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 Nomor 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

melaksanakan survei kepuasan masyarakat dapat dilakukan secara elektronik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui *website*: <https://skm.dephub.go.id>.

Pada Tahun 2022 Aplikasi SKM mengalami pengembangan 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 Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik;
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) dengan menampilkan grafik dan indeks hasil pada tiga belas pernyataan atau variabel yaitu: Informasi, Persyaratan, Prosedur/Alur, Waktu Penyelesaian, Tarif/Biaya, Sarana Prasarana, Respon, Konsultasi dan Pengaduan, Diskriminasi, Kecurangan, Gratifikasi, Pungli dan Calo;
4. Tabel Kualitas Pelayanan (IKM), menampilkan tiga interval dan grafik delapan pernyataan yaitu: Informasi, Persyaratan, Prosedur/Alur, Waktu Penyelesaian, Tarif/Biaya, Sarana Prasarana, Respon dan Konsultasi Pengaduan;
5. Tabel Analisis GAP Indeks Kepuasan Masyarakat meliputi Variabel, Interval 100, Interval 4 dan Interval 17,5;
6. Tabel Penggunaan Perangkat, menampilkan grafik perangkat yang digunakan dalam pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat yaitu: Grafik Perangkat, Grafik Penyedia Internet (*Internet Service Provider*), Grafik *Browser*, Grafik *Operating System*;
7. Tabel Profil Responden, menampilkan Grafik Pencacahan, Grafik Pengarahan Petugas/Pegawai, Grafik Perbaikan, Grafik Usia, Grafik Jenis Kelamin, Grafik Pendidikan.

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

Berdasarkan hasil rekapitulasi laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan dari Triwulan I s.d Triwulan IV melalui www.skm.dephub.go.id per 31 Desember 2022 dengan jumlah 65.368

responden didapat nilai rata-rata Indeks Kepuasan Masyarakat sebesar 92,92 termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan adalah sangat baik, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 13 Rekapitulasi Laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan per 31 Desember 2022

Bulan	Kualitas Pelayanan IKM	Mutu Pelayanan	Jumlah Responden	Lokus	% Partisipasi
Januari	90,66	A	1.717	119	13,18
Februari	91,35	A	4.059	171	18,94
Maret	91,66	A	6.115	214	23,70
April	92,84	A	3.706	152	16,83
Mei	93,55	A	3.500	154	17,05
Juni	93,03	A	6.328	189	20,93
Juli	93,37	A	5.951	182	20,16

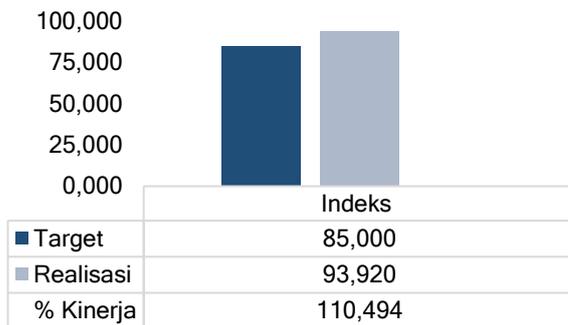


Bulan	Kualitas Pelayanan IKM	Mutu Pelayanan	Jumlah Responden	Lokus	% Partisipasi
Agustus	93,44	A	6.506	213	23,59
September	93,40	A	6.095	201	22,26
Oktober	94,14	A	6.536	218	24,14
November	93,65	A	8.243	254	28,13
Desember	93,92	A	6.612	230	25,47
Rata-Rata	92,92	A	65.368	191	21,20

Sumber: PPTB, 2023

Sehingga berdasarkan perhitungan di atas capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah 93,920%, Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi adalah senilai Rp373.602.000,00 (Tiga Ratus Tujuh Puluh Tiga Juta Enam Ratus Dua Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**. Melalui kegiatan Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) Pada Unit Pelaksana

Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Publik, yang telah terealisasi senilai Rp373.600.578,00 (Tiga Ratus Tujuh Puluh Tiga Juta Enam Ratus Ribu Lima Ratus Tujuh Puluh Delapan Rupiah) atau hampir mencapai 100,000% dengan sisa anggaran senilai Rp1.422,00 (Seribu Empat Ratus Dua Puluh Dua Rupiah). Pencapaian indikator ini adalah sebagai mana Gambar III.27 dan Gambar III.28 berikut:



Gambar III. 27 Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 28 Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2022

Indeks kepuasan masyarakat terhadap layanan publik sektor transportasi cukup baik, dimana dari 12 aspek penilaian, terjadi kenaikan terutama pada aspek tarif/biaya dengan indeks rata-rata 93,500. Hal ini menggambarkan bahwa penerapan tarif/biaya layanan transportasi sesuai dengan keinginan membayar pengguna jasa yang sebanding dengan kualitas jasa transportasi yang diterima, dan kemampuan membayar pengguna jasa. Selain aspek tarif/biaya, aspek penilaian yang mempengaruhi kenaikan indeks adalah aspek prosedur/alur pelayanan yang dirata-rata mendapatkan indeks 93,49 yang mengindikasikan kemudahan alur/prosedur pelayanan jasa transportasi pada terminal, stasiun, pelabuhan ataupun bandara. Hasil penilaian masyarakat terhadap aspek layanan jasa transportasi dapat dilihat pada **Lampiran 42**.

Adapun yang menjadi kendala terhadap tidak maksimalnya pemenuhan pelaksanaan SKM dimaksud antara lain sebagai berikut:

- a. Belum seluruh unit pelaksana teknis di daerah menggunakan aplikasi SKM disebabkan adanya kendala sinyal maupun teknologi serta dari sisi pengguna yang perlu dilakukan sosialisasi penggunaan aplikasi SKM dalam penilaian kepuasan masyarakat atas layanan yang diterima;
- b. Sehubungan dengan pandemi COVID-19 sejak tahun 2020 yang menyebabkan aktivitas masyarakat terhadap penggunaan transportasi menurun.

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

- a. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) bekerjasama dengan Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi Kementerian Perhubungan akan melakukan update secara berkala pada aplikasi;
- b. Melaksanakan sosialisasi, monitoring, evaluasi dan pendampingan terkait pelaksanaan SKM pada UPT-UPT Kementerian Perhubungan;
- c. Mendorong masing-masing tingkat partisipasi mencapai 100% Unit Pelaksana Teknis (UPT) pada subsektor melalui koordinasi dan monitoring berkala setiap bulan.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi Tahun 2022 telah mencapai target yang ditetapkan dan meningkat bila dibandingkan capaian Tahun 2021, namun kurang optimal bila dibandingkan dengan Tahun 2020, sebagaimana tabel berikut:

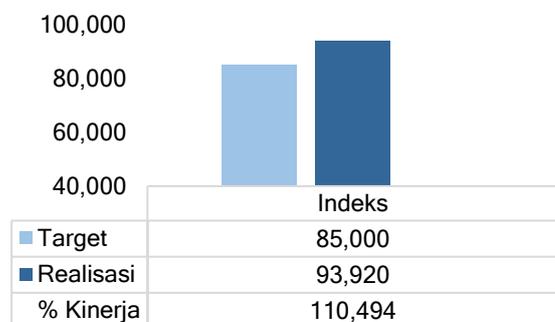
Tabel III. 14 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Rasio	2020	80,000	88,540	110,672%
			2021	83,000	86,710	104,470%
			2022	85,000	93,920	110,494%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2021 memiliki target 85,000% dan telah terealisasi 93,920% sehingga capaian kinerja sebesar 110,494%, sebagaimana pada Gambar III.29 berikut:



Gambar III. 29 Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2022



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 2022

Capaian *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi pada tahun 2022 memiliki target 77,062% dan realisasinya sebesar 74,146% atau mencapai 96,216% dari target Tahun 2022.

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. 15 On Time Performance Layanan Transportasi Tahun 2022

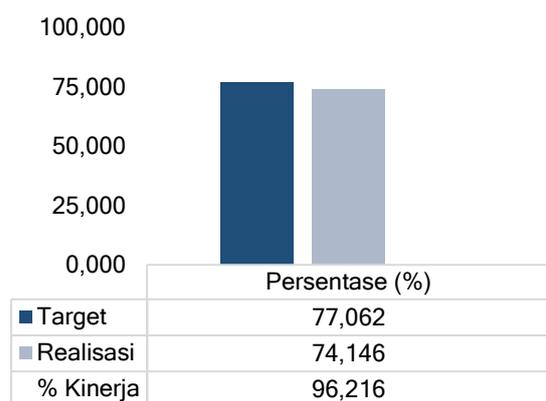
No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%
SS2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.2 <i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	77,062	74,146	96,216
		Transportasi Darat				
		1) Angkutan Jalan		40,000	40,867	102,168
		2) Angkutan SDP		83,310	83,580	100,324
		Transportasi Laut		83,000	78,667	94,779
		Transportasi Udara		88,000	76,615	87,063
		Transportasi Perkeretaapian		91,000	91,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

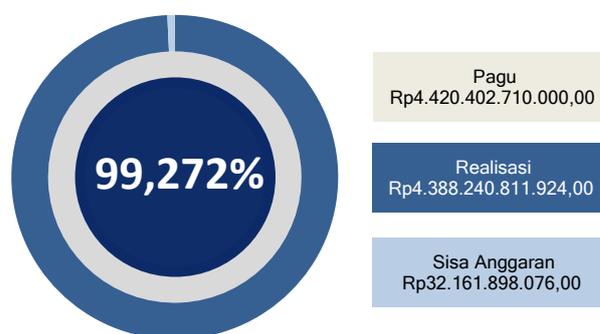
Anggaran yang terkait dengan pencapaian pencapaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2022 ini adalah senilai Rp4.420.402.710.000,00 (Empat Triliun Empat Ratus Dua Puluh Miliar Empat Ratus Dua Juta Tujuh Ratus Sepuluh Ribu Rupiah) yang dapat dilihat

pada **Lampiran 7**, dengan realisasi senilai Rp4.388.240.811.924,00 (Empat Triliun Tiga Ratus Delapan Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Empat Puluh Juta Delapan Ratus Sebelas Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Rupiah) atau realisasi 99,272%.

Pencapaian indikator ini adalah sebagaimana Gambar III.30 dan Gambar III.31 berikut:



Gambar III. 30 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2022



Gambar III. 31 Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Tahun 2022

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Bila dibandingkan dengan Target OTP Tahun 2022 dalam periode Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2022 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 2022 masih belum optimal bila dibandingkan dengan target Tahun 2022 maupun realisasi Tahun 2021 sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 16 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *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	%	2020	74,400	79,354	106,347
			2021	72,020	74,658	104,397
			2022	77,062	74,146	96,216

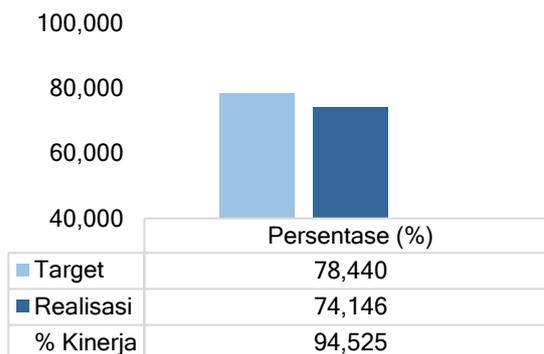
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Keberhasilan capaian OTP transportasi 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 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024**

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada Tahun 2022 memiliki target 78,440% dan telah terealisasi 74,146% sehingga capaian kinerja sebesar 94,525%, sebagaimana pada Gambar III.32 berikut:



Gambar III. 32 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Terhadap Target Renstra Tahun 2022

Rincian realisasi *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi pada Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

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 2021

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 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* dimana tangkapan layar disajikan pada **Lampiran 42**.

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 43**) dan Peraturan



Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 44**).

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. 17 Pencapaian *On Time Performance (OTP)* Angkutan Jalan Tahun 2022

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	50,000
2.	BTS Kota Palembang	Trans Musi	45,770
		Transportasi Global Mandiri	
3.	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	46,920
4.	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	19,190
5.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	35,960
		Transport Global Mandiri	
6.	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	43,400
7.	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	61,180
8.	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	62,690
9.	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	21,490
10.	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	22,070
		Pusaka Burung Besar	
Jumlah OTP BTS Transportasi Perkotaan			408,670%
Rata-rata OTP BTS Transportasi Perkotaan			40,867%

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

$$\text{OTP Angkutan Jalan} = \frac{408,670}{10} \times 100\% = 40,867\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{40,867}{40,000} \times 100\% = 102,168\%$$

Pada layanan BTS Kota Palembang, terdapat dua operator yaitu Trans Musi dan Transportasi Global Mandiri. Pada jalur yang dilayani oleh operator Trans Musi, OTP sebesar 18,660%. Sedangkan jalur yang dilayani oleh operator Transportasi Global Mandiri, OTP sebesar 72,880%. Sehingga, pada layanan BTS Kota Palembang, OTP sebesar 45,770.

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* melalui kebijakan pembatasan ruang dan waktu;
2. Pelaksanaan pengawasan secara digital memanfaatkan teknologi telematika disertai pengawasan operasional di lapangan oleh manajemen pengelola; dan
3. Penyediaan variasi metode pembayaran tarif guna memudahkan penumpang dalam melakukan pembayaran.

Meskipun capaian *OTP* angkutan jalan Tahun 2022 telah mencapai target, namun terdapat empat layanan *BTS* dengan OTP dibawah rata-rata dari sepuluh layanan *BTS*, yakni: *BTS* Kota Jogjakarta, Surakarta, Banjarmasin dan Bandung. Hal ini disebabkan oleh:

1. 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 jika lebih dari dua belas menit. Kendala ini terjadi pada layanan *BTS* Kota Jogjakarta, Surakarta, Banjarmasin dan Bandung.

2. Komitmen Pemerintah daerah dalam penerapan kebijakan *push strategy* melalui kebijakan ruang dan waktu. Kendala ini terjadi pada layanan *BTS* Kota Yogyakarta, Surakarta, Banjarmasin dan Bandung.
3. Kendala integrasi sistem *GPS BTS* Kota Bandung yang digunakan oleh operator Damri berbeda dengan yang digunakan oleh Kementerian Perhubungan berdampak pada data *On Time Performance* yang terbaca lebih rendah.

Adapun pagu anggaran terkait *OTP* Angkutan Jalan Tahun 2022 adalah senilai Rp648.979.020.000,00 (Enam Ratus Empat Puluh Delapan Milyar Sembilan Ratus Tujuh Puluh Sembilan Juta Dua Puluh Ribuh Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**, telah terealisasi senilai Rp643.251.064.926,00 (Enam Ratus Empat Puluh Tiga Milyar Dua Ratus Lima Puluh Satu Juta Enam Puluh Empat Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Enam 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

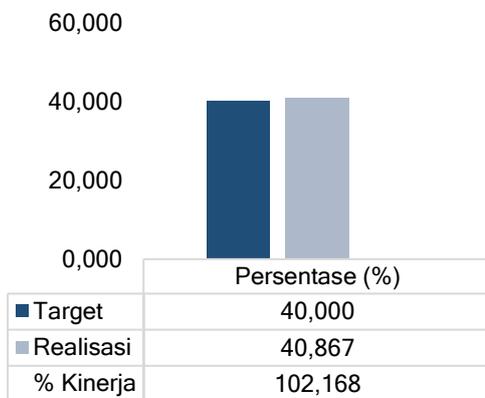
berbasis jalan di kawasan perkotaan.

OTP menjadi indikator pada pelayanan angkutan massal perkotaan yang dapat diandalkan oleh masyarakat. Dengan adanya angkutan massal perkotaan yang tepat waktu, penumpang dapat lebih mudah dalam merencanakan perjalanannya. OTP pada layanan BTS mengalami peningkatan jika

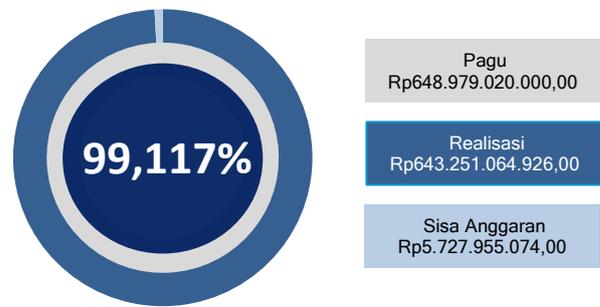
dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Salah satu indikator keandalan layanan BTS adalah jumlah penumpang angkutan massal perkotaan yang terus meningkat. Berdasarkan data pada Tahun 2021 terdapat 11.026.783 penumpang dalam setahun dan meningkat menjadi 26.625.603 penumpang dalam setahun pada tahun 2022.

Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.33 dan Gambar III.34 berikut ini:



Gambar III. 33 Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan Jalan Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 34 Realisasi Anggaran *On Time Performance* Angkutan Jalan Tahun 2022

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 penerapan *push strategy* khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan,
3. misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan
4. kecepatan bagi kendaraan pribadi di ruas jalan tertentu;
4. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi *on time performance*, maupun efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

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

94,300%. Pencapaian kinerja bus pada kota Seoul 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.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja *OTP* Angkutan Jalan Tahun 2022 mengalami peningkatan dibandingkan dengan capaian Tahun 2021, sebagaimana tabel berikut:

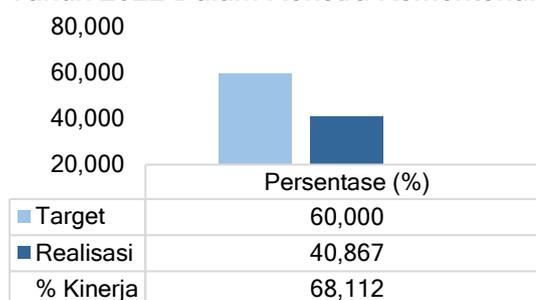
Tabel III. 18 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *On Time Performance (OTP)* Angkutan Jalan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance (OTP)</i> Angkutan Jalan	%	2020	50,000	50,240	100,480
			2021	30,000	33,329	111,095
			2022	40,000	40,867	102,168

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Angkutan Jalan pada Tahun 2022 memiliki target 60,000% dan telah terealisasi 40,867% sehingga capaian kinerja sebesar 68,112%, sebagaimana pada Gambar III.35 berikut:



Gambar III. 35 Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan Jalan Terhadap Target Renstra Tahun 2022

2) OTP Angkutan SDP

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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 satu tahun.

Untuk menghitung Persentase *OTP* angkutan SDP digunakan rumus sebagai berikut:

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



OTP angkutan SDP diukur pada tujuh lintas utama yang memiliki *load factor* di atas 60% baik untuk penumpang maupun kendaraan, yaitu: Merak-Bakauheni, Ketapang-Gilimanuk, Padangbai-Lembar, Tanjung Api-Api-Tanjung Kelian,

Kayangan - Pototano, Bajoe - Kolaka, dan Kariangau - Penajam. Penetapan target awal *OTP* angkutan SDP Tahun 2022 menggunakan asumsi peningkatan *OTP* sebesar 0,2% dari target Tahun 2021, yakni 83,000%.

Pencapaian *OTP* angkutan SDP Tahun 2022 pada angkutan penyeberangan pada tujuh lintas utama adalah sebagai berikut:

Tabel III. 19 Pencapaian *On Time Performance (OTP)* Angkutan SDP Tahun 2022

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan <i>On Time</i>	OTP
1.	Merak - Bakauheni	68.714	54.876	79,861
2.	Padangbai - Lembar	9.472	7.854	82,918
3.	Bajoe - Kolaka	2.100	1.819	86,619
4.	Ketapang - Gilimanuk	152.610	128.026	83,891
5.	Kariangau - Penajam	65.171	55.751	85,546
6.	Tanjung Api-api - Tanjung Kelian	6.084	5.261	86,473
7.	Kayangan Pototano	28.842	24.727	85,733
Total		332.993	278.314	83,580

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

Sehingga capaian *OTP* angkutan SDP Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

$$\text{OTP Angkutan SDP} = \frac{278.314}{332.993} \times 100\% = 83,580\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{83,580}{83,310} \times 100\% = 100,324\%$$

Pada Tahun 2022 terdapat dua lintas penyeberangan dengan *OTP* dibawah rata-rata dari tujuh lintas utama, yakni:

1. Lintas Merak-Bakauheni, yang disebabkan oleh:
 - a. Saat ini pengaturan dan pengendalian lalu lintas kapal di alur/kolam pelabuhan Merak telah dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) melalui Stasiun *Local Port Service (LPS)* Pelabuhan Penyeberangan, sehingga

lebih meningkatkan keteraturan dan ketepatan jadwal operasional kapal dan pelabuhan, namun karena keterbatasan alur masuk dan keluar di Pelabuhan Merak, menyebabkan kendala keterlambatan kapal pada satu dermaga mempengaruhi semua pelayanan baik

- keberangkatan maupun kedatangan kapal;
- b. 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;
 - c. 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. Saat ini produktivitas Lintas Padangbai - Lembar sudah berangsur pulih pasca terimbas pandemi *COVID-19*, sehingga muatan mengalir langsung masuk ke dalam kapal dan dapat lebih meningkatkan keteraturan dan ketepatan jadwal operasional kapal dan pelabuhan;
 - b. Kondisi pasang surut dan draft kapal yang mempengaruhi operasional sandar kapal di dermaga, meskipun saat ini pada sudah Pelabuhan Lembar dioperasikan dua dermaga *Movable Bridge (MB)* dan dua dermaga plengsengan;
 - c. Adanya pembukaan lintas *LDF* Ketapang - Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar;
 - d. Pada Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia dua dermaga *MB* dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani lintasan dalam provinsi lintas 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* pada Pelabuhan Merak, Pelabuhanss Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi *sailing time* dapat terpenuhi, selain itu penerbitan SPB dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data *online ticketing*;
2. Pengoperasian LPS (*Local Port Services*) untuk pengaturan lalu lintas kapal didampingi oleh personil BPTD;
3. Pemberian sanksi atas pelanggaran kepatuhan terhadap jadwal kepada operator, sehingga operator tidak menunda keberangkatan;
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:

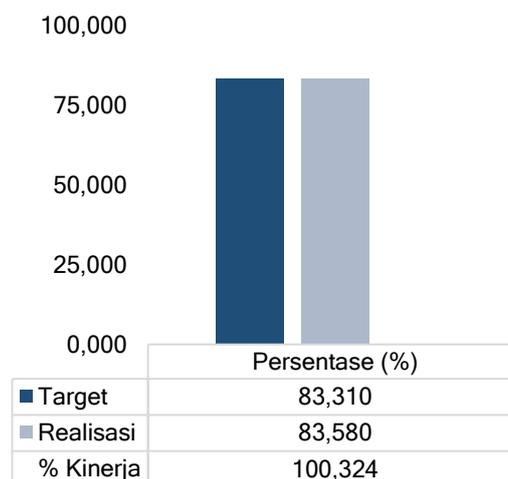
1. Belum diterapkannya pelaksanaan *online ticketing* angkutan penyeberangan pada seluruh pelabuhan penyeberangan sesuai Permenhub Nomor PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
2. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut alur pelayaran sehingga membutuhkan waktu lebih ketika akan sandar;
3. Pada beberapa lintas kekurangan fasilitas dermaga sementara jumlah kapalnya banyak, sehingga harus menunggu giliran untuk sandar dan melakukan bongkar muat;
4. Adanya keterlambatan pelayaran yang disebabkan oleh kapal yang gagal sandar karena kondisi teknis atau cuaca.

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 seluruh pelabuhan penyeberangan sesuai Permenhub Nomor PM 19 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Tiket Angkutan Penyeberangan Secara Elektronik;
3. Berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;
4. Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;
5. Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;
6. Dukungan sistem digitalisasi pengawasan operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.

Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.36 berikut ini:

Untuk mencapai target *On Time Performance (OTP)* Angkutan SDP Tahun 2022, Kementerian Perhubungan tidak mengalokasikan anggaran secara khusus.



Gambar III. 36 Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan SDP Terhadap Target PK Tahun 2022

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Dalam kondisi pandemi *COVID-19*, realisasi kinerja OTP transportasi SDP sudah cukup baik, dan meningkat bila dibandingkan dengan realisasi dan capaian Tahun 2021, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 20 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *On Time Performance (OTP)* Angkutan SDP

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance (OTP)</i> Angkutan SDP	%	2020	83,000	84,704	102,053
			2021	83,100	83,315	100,258
			2022	83,310	83,580	100,324

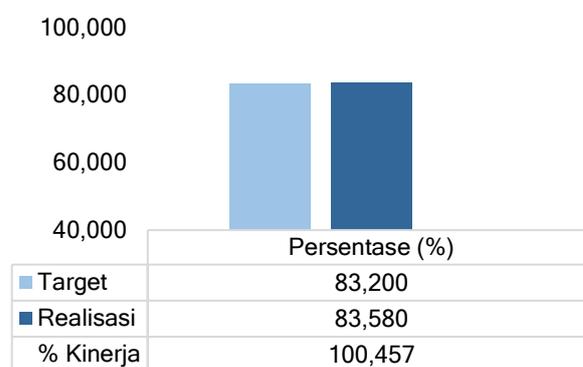
Sumber: Hasil Analisis, 2023

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 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Angkutan SDP pada Tahun 2021 memiliki target 83,200% dan telah terealisasi 83,580% sehingga capaian kinerja sebesar 100,457%, sebagaimana pada Gambar III.37 berikut:



Gambar III. 37 Grafik Capaian *On Time Performance* Angkutan SDP Terhadap Target Renstra Tahun 2022

B. TRANSPORTASI LAUT

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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

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

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

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

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 (%);

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

- 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 (%);

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

- 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 (%).

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

Target pencapaian *On Time Performance* pada Tahun 2023 sebesar 83,000% yang berarti bahwa *On Time Performance* tahun

2022 diharapkan dapat mencapai 83,000% dari standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan.

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

Capaian AT Pelabuhan	=	$\frac{85,000\%}{83,000\%}$	X 100%	=	102,409%
Capaian WT Pelabuhan	=	$\frac{67,000\%}{83,000\%}$	X 100%	=	80,722%
Capaian (ET:BT) Pelabuhan	=	$\frac{84,000\%}{83,000\%}$	X 100%	=	101,204%

Sehingga diperoleh:

OTP Angkutan Laut	=	$\frac{85,000\% + 67,000\% + 84,000\%}{3}$	X 100%	=	78,667%
% Capaian	=	$\frac{102,409\% + 80,722\% + 101,204\%}{3}$	x 100%	=	94,780%

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.

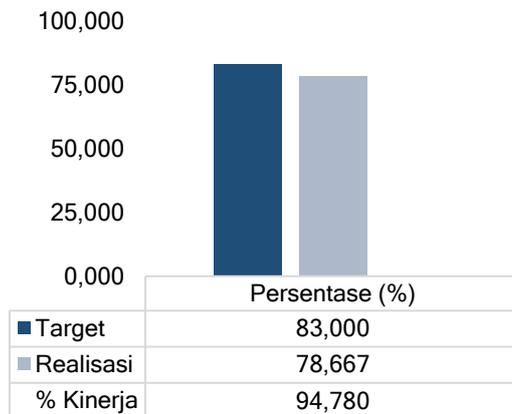
OTP transportasi laut Tahun 2022 belum mencapai target, Kementerian Perhubungan senantiasa meningkatkan pelayanan *OTP* pada Transportasi Laut melalui:

- 1) Kegiatan bimbingan teknis standar kinerja operasional pelabuhan

untuk meningkatkan angka realisasi yang tercatat;

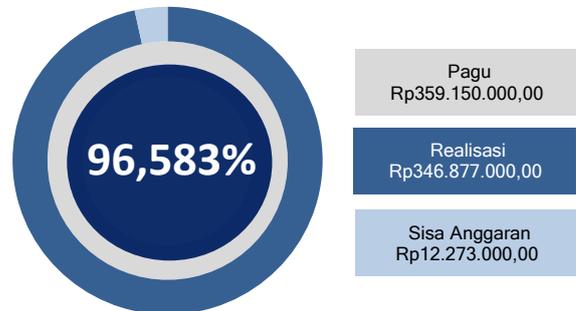
- 2) Sarana prasarana dalam rangka untuk mengoptimisasi kegiatan pelayanan operasional pelabuhan. Anggaran kegiatan bimbingan teknis standar kinerja operasional pelabuhan untuk mendukung *OTP* Transportasi Laut Tahun 2022 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan Kepelabuhanan Pusat (dapat dilihat pada **Lampiran 7**) adalah senilai Rp359.150.000,00 (Tiga Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp346.877.000,00 (Tiga Ratus Empat Puluh Enam Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Tujuh Ribu Rupiah) atau 96,583%, yang dimanfaatkan untuk melaksanakan evaluasi standar kinerja operasional pelabuhan.

Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.38 dan III.39 berikut:



Gambar III. 38 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2022

Data WT, AT, dan ET:BT diperoleh dari realisasi pelayanan pemanduan di pelabuhan dan data tersebut diambil dari Aplikasi *Sirani* (Sistem Informasi Pelaporan Elektronik) posisi 12 Januari 2023. Ketersediaan Tenaga Pandu dan kondisi geografis alur pelayaran mempengaruhi tingkat pelayanan pandu. Permintaan pemanduan secara bersamaan namun tidak didukung oleh ketersediaan tenaga pandu akan menghambat capaian WT, sedangkan kondisi alur pelayaran yang berkelok serta arus pasang surut juga dapat menghambat capaian AT. Nilai ET:



Gambar III. 39 Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Laut Tahun 2022

BT merupakan perbandingan waktu kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal (ET) dengan waktu kapal tambat di dermaga (BT). Pencapaian ET:BT sangat dipengaruhi oleh faktor cuaca dan tenaga kerja di pelabuhan. Saat terjadi hujan, maka aktifitas kegiatan bongkar muat akan dihentikan sementara. Penggunaan tenaga kerja di pelabuhan masih dominan, sehingga aktifitas bongkar muat di pelabuhan akan terhambat dengan menurunnya produktifitas Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja *on time performance (OTP)* transportasi laut Tahun 2022 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:

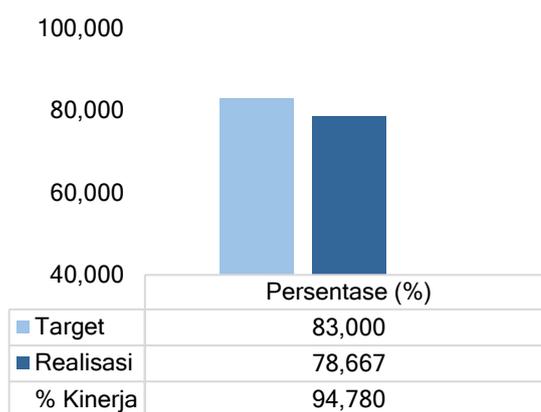
Tabel III. 21 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Laut

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	OTP Layanan Transportasi Laut	%	2020	81,000	97,220	120,025
			2021	82,000	85,443	104,199
			2022	83,000	78,667	94,780

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Laut pada Tahun 2022 memiliki target 83,000% dan telah terealisasi 78,667% sehingga capaian kinerja sebesar 94,780% karena *recovery* dari kondisi pandemi *COVID-19* yang berdampak pada pelayanan masing-masing terminal di pelabuhan yang menyebabkan adanya perubahan layanan yang diberikan, sebagaimana pada Gambar III.40 berikut:



Gambar III. 40 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Laut Terhadap Target Renstra Tahun 2022



Gambar III. 41 Peresmian Terminal Pelabuhan Kijing, Mempawah, Kalimantan Barat oleh Presiden RI (09 Agustus 2022)

C. TRANSPORTASI UDARA

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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

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

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 perioda tahun berjalan. Tingkat ketepatan waktu penerbangan diukur pada tujuh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Tahun 2022, yakni: PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Sriwijaya Air.

Dengan total penerbangan yang tepat waktu sebanyak 254.079 penerbangan dari jumlah total penerbangan 331.629 penerbangan, maka didapatkan hasil nilai OTP transportasi udara adalah sebesar 76,615% yang setara dengan capaian kinerja sebesar 87,603% dari target OTP yang ditetapkan Tahun 2022 sebesar 88,000%.

$$\text{OTP Transportasi Udara} = \frac{254.079 \text{ Penerbangan}}{331.629 \text{ Penerbangan}} \times 100\% = 76,615\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{76,615\%}{88,000\%} \times 100\% = 87,063\%$$

Rincian penerbangan sepanjang Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel III. 22 Jumlah Penerbangan Pada 7 Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) Niaga Berjadwal

No	Airlines	Total Penerbangan	Tepat Waktu		Keterlambatan		Pembatalan	
			Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1	PT. Batik Air Indonesia	77.517	63.585	82,027%	13.903	17,935%	29	0,037%
2	PT. Citilink Indonesia	71.196	49.615	69,688%	20.188	28,356%	1.393	1,957%
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	36.230	31.913	88,084%	4.317	11,916%	-	0,000%
4	PT. Indonesia Air Asia	12.614	8.185	64,888%	4.262	33,788%	167	1,324%
5	PT. Lion Mentari Airlines	116.269	87.822	75,533%	28.402	24,428%	45	0,039%
6	PT. Nam Air	5.957	4.161	69,851%	1.615	27,111%	181	3,038%
7	PT. Sriwijaya Air	11.846	8.798	74,270%	2.989	25,232%	59	0,498%
TOTAL		331.629	254.079	76,615%	75.676	22,819%	1.874	0,565%

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2023

Keterlambatan dan pembatalan penerbangan disebabkan oleh empat hal, yakni: faktor teknis operasional, management airlines, cuaca, dan faktor lain. Berdasarkan jumlah waktu, keterlambatan penerbangan dikategorikan menjadi empat kelompok waktu, yakni: Kategori I (16 s.d. 30 menit), Kategori II (31 s.d. 120 menit), Kategori III (121 s.d. 240 menit), dan Kategori IV (lebih dari 240 menit).

Pada tahun 2022 target *On Time Performance* tidak tercapai dan terjadi penurunan capaian dibandingkan Tahun 2021 yang disebabkan beberapa faktor sebagai berikut:

1. Rotasi pesawat sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki BUAU Niaga;
2. Kondisi di bandara keberangkatan yang menyebabkan keterlambatan penerbangan (*VVIP, VIP, traffic*, kondisi cuaca di bandara keberangkatan);
3. Banyaknya *event* strategis dan internasional yang menyebabkan keterlambatan, yaitu: *World Super Bike*, MotoGP Mandalika dan G20.

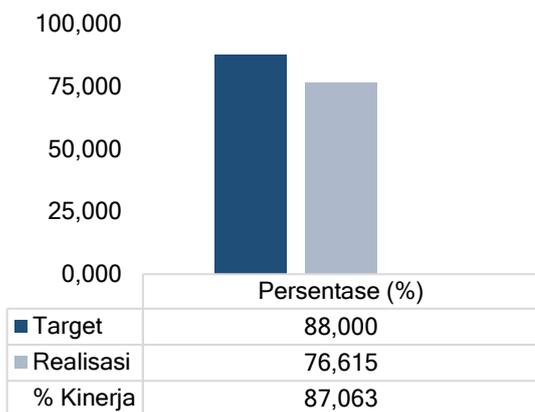
Adapun pagu anggaran terkait *OTP* transportasi udara Tahun 2022 adalah senilai Rp563.724.685.000,00 (Lima Ratus Enam Puluh Tiga Milyar Tujuh Ratus Dua Puluh Empat Juta Enam Ratus Delapan Puluh Lima Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada Lampiran 7, yang telah terealisasi senilai Rp558.481.360.961,00 (Lima Triliun Lima Ratus Delapan Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Tiga Belas Juta Enam Ratus Sembilan Ribu Enam Ratus Sepuluh Rupiah) atau penyerapan sebesar 99,070%, yang dimanfaatkan untuk:

1. Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara meliputi monitoring serta evaluasi operasional angkutan udara;
2. Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan meliputi monitoring serta evaluasi armada angkutan udara;
3. Pemenuhan standar pelayanan minimal dalam penyelenggaraan bandar udara;
4. Kegiatan pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi *air traffic flow management* dan

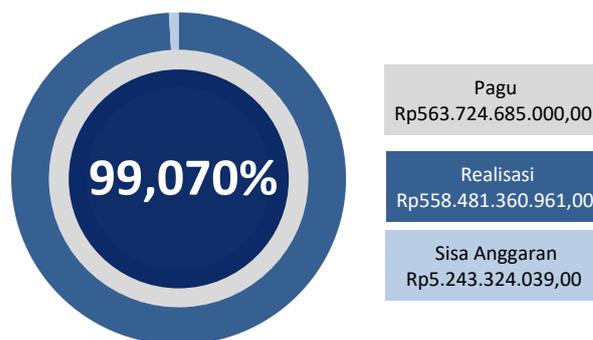
Airport Collaborative Decision Making, yaitu kolaborasi antara operator bandara, penyedia jasa navigasi penerbangan, maskapai,

penyedia jasa *ground handling* dan *stakeholder* lainnya guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam operasional penerbangan.

Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.42 dan III.43 berikut:



Gambar III. 42 Grafik Capaian *On Time Performance* Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 43 Realisasi Anggaran *On Time Performance* Transportasi Udara Tahun 2022

Dalam rangka meningkatkan *OTP* transportasi udara, Kementerian Perhubungan melaksanakan pengawasan dan pengendalian kepada BUAU, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara. Selain itu Kementerian Perhubungan berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait melaksanakan berbagai upaya, yakni:

1. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara) melakukan upaya:
 - 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 pemeriksaan 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 sefisien dalam operasional penerbangan.
2. Penyelenggara Bandar Udara perlu menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara

berfungsi dengan baik, serta memenuhi fasilitas *pre flight* dan *post flight* sesuai jumlah penerbangan;

3. Penyelenggara Navigasi Penerbangan perlu mengoptimalkan *Airport Collaborative Decision Making*.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja *on time performance (OTP)* sektor transportasi udara Tahun 2022 mengalami penurunan bila dibandingkan dengan Tahun 2020. Pencapaian ini sebagaimana tabel berikut:

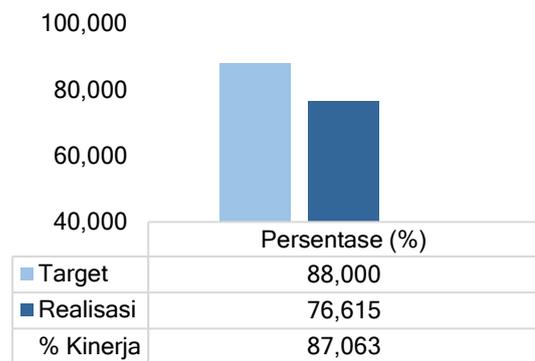
Tabel III. 23 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi Udara	%	2020	86,000	86,006	100,007
			2021	87,000	81,570	93,759
			2022	88,000	76,615	87,063

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Udara pada Tahun 2022 memiliki target 88,000% dan telah terealisasi 76,615% sehingga capaian kinerja sebesar 87,063%, sebagaimana pada Gambar III.44 berikut:



Gambar III.44 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Udara Terhadap Target Renstra Tahun 2022



D. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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

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

Performance (OTP) transportasi kereta api yang ditetapkan pada Perjanjian Kinerja tahun 2022 sebesar 91,000%. Realisasi persentase capaian OTP Tahun 2022 sebesar 90,560% diperoleh

realisasi kedatangan dan keberangkatan KA penumpang dan barang tepat waktu sebanyak 625.749 KA dibandingkan dengan total kedatangan KA penumpang dan barang sebanyak 690.974 KA:

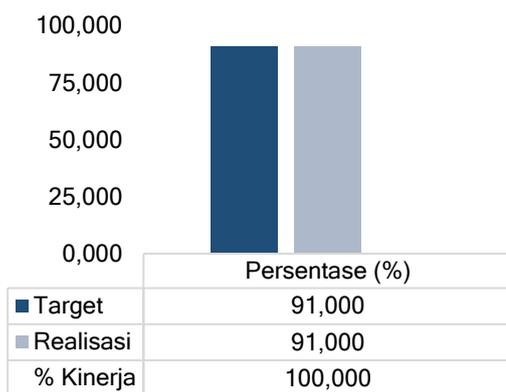
$$\text{OTP Transportasi Perkeretaapian} = \frac{625.749 \text{ Keberangkatan dan Kedatangan KA Penumpang dan Barang}}{690.974 \text{ Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang}} \times 100\% = 91,000\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{91,000\%}{91,000\%} \times 100\% = 100,000\%$$

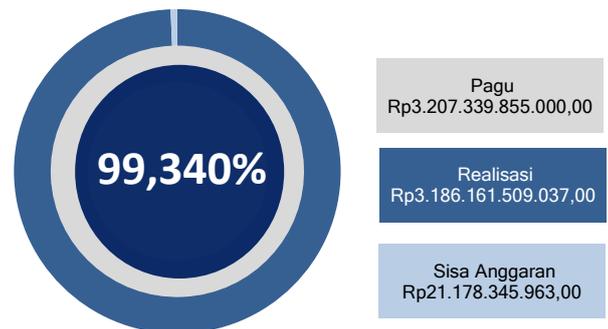
Untuk mencapai target OTP transportasi perkeretaapian Tahun 2022 dialokasikan anggaran senilai Rp3.207.339.855.000,00 (Tiga Triliun Dua Ratus Tujuh Miliar Tiga Ratus Tiga Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Lima Puluh Lima Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**, dengan realisasi senilai Rp3.186.161.509.037,00 (Tiga Triliun Seratus Delapan Puluh Enam Miliar Seratus Enam Puluh Satu Juta Lima Ratus Sembilan Ribu Tiga Puluh Tujuh Rupiah) atau 99,340%, yang dimanfaatkan untuk:

1. Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan KA (subsidi perintis dan monitoring PSO, penetapan, pemantauan dan evaluasi GAPEKA);
2. Kegiatan pembangunan dan pengelolaan prasarana serta fasilitas pendukung kereta api (pembangunan jalur ganda kereta api dan fasilitas prasarana lainnya);
3. Kegiatan pembangunan dan pengelolaan bidang sarana perkeretaapian (rehabilitasi sarana angkutan penumpang milik negara).

Pencapaian ini tergambar pada Gambar III. 45 dan III.46 berikut:



Gambar III. 45 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2022



Gambar III. 46 Realisasi Anggaran *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2022

Rincian *OTP* kedatangan KA tepat waktu Tahun 2022 dapat dilihat pada **Lampiran 41**. Realisasi *On Time Performance* (*OTP*) transportasi kereta api pada tahun 2022 cenderung fluktuatif dengan tren naik dari Januari 2022. Hal ini dikarenakan keterlambatan kereta api yang didominasi faktor alam (cuaca ekstrim/longsor/amblesan/banjir) dan eksternalitas dapat diatasi dengan melakukan identifikasi penyebab keterlambatan, kemudian dilakukan upaya meminimalisir dan menghilangkan gangguan penyebab keterlambatan. Faktor keberhasilan lainnya adalah pemanfaatan dan pengoperasian hasil pembangunan/ peningkatan prasarana perkeretaapian Tahun 2021-2022 diantaranya peningkatan jalur kereta api di wilayah Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Jawa Timur, peningkatan fasilitas operasi di wilayah Sumbagsel dan Jabodetabek, pembangunan jalur ganda kereta api di wilayah Jawa Barat, dan kegiatan lainnya. Pengawasan realisasi GAPEKA oleh regulator juga telah dilakukan

secara intensif (setiap triwulan) terhadap Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian (operator). Koordinasi dengan operator terkait pelaksanaan pekerjaan pembangunan/peningkatan prasarana perkeretaapian yang membutuhkan *window time* telah intensif dilaksanakan sehingga tidak mengganggu perjalanan kereta api. Faktor lainnya adalah terdapatnya efisiensi waktu dalam menangani keterlambatan kereta api dengan adanya susulan atau percepatan perjalanan kereta api di lintas yang dilakukan oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA). Selain itu, juga dilakukan analisa perbandingan dengan capaian kinerja *On Time Performance (OTP)* pada beberapa negara lain mengacu pada data Asean Railways dan Publikasi Pemerintah Britania Raya. Berdasarkan data tersebut diperoleh *OTP* di beberapa negara lain diuraikan pada tabel berikut:

Tabel III.24 Capaian *On Time Performance (OTP)* Perkeretaapian

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	OTP (%)
1	Malaysia	1.799	96,68%
2	Britania Raya	15.935	73,18%
3	Indonesia	6.671	91,00%

Sumber No.1 : Portal Asean Railways

Sumber No.2 : Office of Rail and Road Publication

Berdasarkan data di atas, apabila dibandingkan dengan OTP operasional kereta api di Indonesia masih lebih tinggi dari OTP Britania Raya namun lebih rendah dari OTP Malaysia.

Upaya untuk memperbaiki dan meningkatkan capaian kinerja pada periode berikutnya antara lain:

1. Penyelesaian pembangunan jalur ganda kereta api (Mojokerto-Sepanjang, Bandung-Cicalengka), peningkatan jalur kereta api (Medan-Labuan) dan fasilitas operasi (wilayah

Jabodetabek dan Padalarang-Bandung);

2. Meningkatkan pemeriksaan kondisi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian khususnya dalam penyelenggaraan kereta api barang sehingga dapat mengurangi potensi gangguan yang dapat mengakibatkan penurunan ketepatan waktu;
3. Melakukan pemantauan dan evaluasi GAPEKA secara berkala sehingga mendorong operator kereta api menjalankan jadwal perjalanan kereta api secara tepat waktu, termasuk koordinasi dengan penyelenggara angkutan barang di wilayah Sumatera Selatan terkait *Train Loading System (TLS)* Tanjung Enim Baru agar tidak menghambat operasional kereta api.

Rincian OTP Transportasi Perkeretaapian sebagaimana Lampiran 45.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja *on time performance (OTP)* layanan transportasi perkeretaapian Tahun 2022 sudah optimal bila dibandingkan dengan target tahun 2022 dan meningkat bila dibandingkan kinerja tahun 2021. Hal ini menunjukkan kinerja Kementerian Perhubungan semakin membaik. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

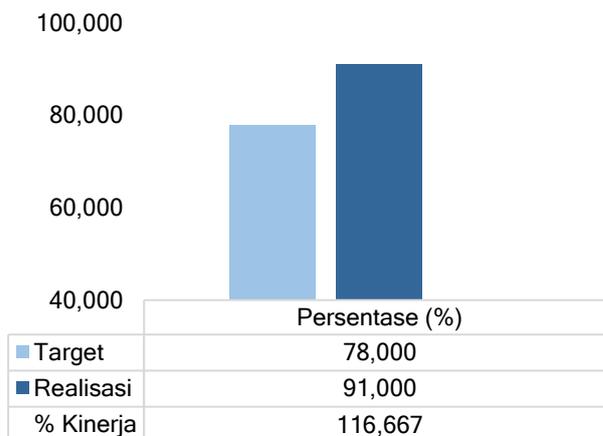
Tabel III. 25 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 *On Time Performance (OTP)* Layanan Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi KA	%	2020	72,000	78,601	109,168
			2021	78,000	90,723	116,312
			2022	91,000	91,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024**

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, *On Time Performance* (OTP) Layanan Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2022 memiliki target 78,000% dan telah terealisasi 91,000% sehingga capaian kinerja sebesar 116,667%, sebagaimana pada Gambar III.47 berikut:



Gambar III. 47 Grafik Capaian *On Time Performance* Layanan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target Renstra Tahun 2022



Gambar III. 48 *Soft Launching* Reaktivasi KA Cibatu - Garut oleh Menteri Perhubungan bersama Menteri BUMN (24 Maret 2022)

III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2022 Pada Sasaran Strategis Ketiga

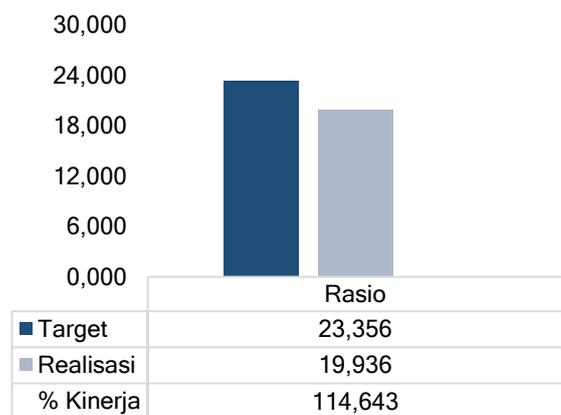
Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi, yang diukur dengan IKSS rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan. IK ini merupakan rata-rata dari capaian transportasi darat (baik transportasi jalan maupun penyeberangan), transportasi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

IKSS 3

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan ini telah cukup baik dikarenakan telah mencapai target yang ditetapkan, yaitu: target 23,356 dan realisasi 19,936 sehingga capaian 114,643%. Pencapaian ini tergambar pada Gambar III.49 dan Tabel III.24:



Gambar III. 49 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2022

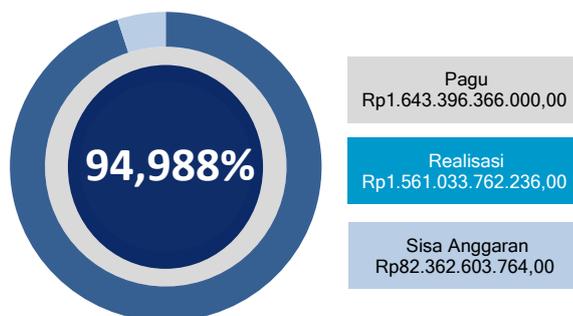
Tabel III. 26 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2022

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	%
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	23,356	19,934	114,634
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Jalan per 10.000 keberangkatan		0,015	0	200,000
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Penyeberangan per 10.000 pelayaran		0,039	0	200,000

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	%
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Laut per 10.000 pelayaran		1,090	0,995	108,716
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Udara per 1 juta penerbangan		2,150	0	200,000
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transp. Perkeretaapian per 1 juta km tempuh		0,230	0,180	121,739

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Anggaran yang terkait dengan pencapaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2022 ini adalah senilai



Rp1.643.396.366.000,00 (Satu Triliun Enam Ratus Empat Puluh Tiga Miliar Tiga Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Tiga Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7**, dengan realisasi senilai Rp1.561.033.762.236,00 (Satu Triliun Lima Ratus Enam Puluh Satu Miliar Tiga Puluh Tiga Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Dua Ribu Dua Ratus Tiga Puluh Enam Rupiah) atau realisasi 94,988%, sebagaimana Gambar III.50 berikut:

Gambar III. 50 Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Tahun 2022

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Rasio kejadian kecelakaan transportasi dalam 1 juta keberangkatan pada Tahun 2022 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan capaian Tahun 2021, meskipun masih terjadi kecelakaan transportasi laut dan perkeretaapian. Pencapaiannya adalah sebagaimana berikut:

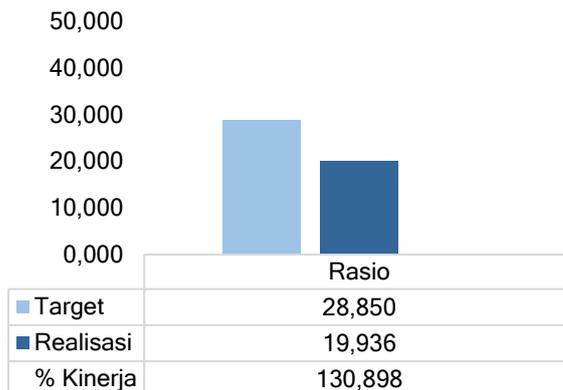
Tabel III. 27 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	2020	27,238	23,102	134,580
			2021	26,768	24,531	104,513
			2022	23,356	19,936	114,643

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024**

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan pada Tahun 2022 memiliki target 28,850 dan realisasi 19,936 atau mencapai 130,898%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.51 berikut:



Gambar III. 51 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2022

A. TRANSPORTASI DARAT

1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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). Sedangkan, data kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di jalan merupakan data kecelakaan yang menonjol yang dicatat oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP

dan/atau angkutan perintis adalah data kecelakaan lalu lintas menonjol merupakan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia paling sedikit delapan orang yang didapatkan melalui pencatatan yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.

Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2021 sesuai Renstra

Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, yakni *baseline* realisasi Tahun 2020 sebesar 0,020, dan diharapkan dapat terjadi penurunan sebesar 4% per tahun. Dengan asumsi terjadi penurunan kejadian kecelakaan transportasi jalan pada Tahun 2022, maka rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2022 dapat diturunkan menjadi 0,015 rasio.

Jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan realisasi penyelenggaraan subsidi angkutan keberintisan Tahun 2022 sebanyak 3.890.106 keberangkatan, yang terdiri dari 3.600.500 bus AKAP dan 289.606 bus perintis. Berdasarkan data yang

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

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{3.890.106 \text{ keberangkatan}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} = 0$$

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.

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,015 - (0 - 0,015)}{0,015} = 200,000\%$$

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

1. Adanya pelaksanaan pembinaan teknis 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. Pelaksanaan pembinaan teknis manajemen batas kecepatan;
5. Adanya sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media;

diolah dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), dari jumlah keberangkatan tersebut, tidak terjadi kecelakaan kecelakaan menonjol yang melibatkan angkutan umum di jalan yang terdiri dari layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN.

Pada periode sampai dengan Tahun 2022, berdasarkan data yang dihimpun dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis adalah sebanyak nol kejadian kecelakaan.

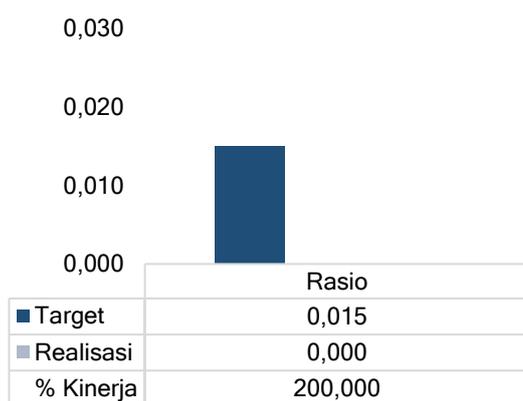


6. Regulasi di bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah mengalami peningkatan kepatuhan;
7. Peningkatan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum di daerah melalui Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB);
8. Adanya sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan melalui berbagai media.

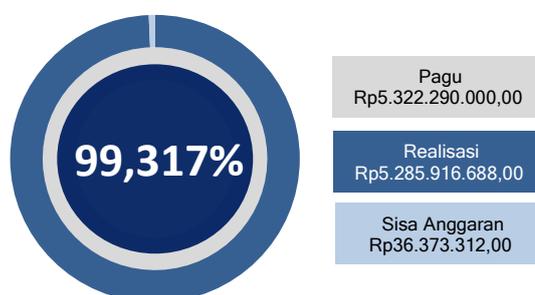
Meskipun capaian kinerja pada indikator ini telah mencapai target, namun masih terdapat beberapa hal yang dapat berpotensi menjadi kendala keselamatan transportasi jalan, yakni: perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit. Dari kurang lebih 22.102 perusahaan angkutan umum hanya 72 perusahaan yang memiliki Sertifikat SMK. Hal tersebut dikarenakan belum diterapkannya sanksi bagi

perusahaan angkutan yang belum menerapkan SMK, dan juga minimnya jumlah Penilai Dokumen SMK PAU juga menyebabkan kurangnya pendampingan bagi perusahaan-perusahaan angkutan umum dalam menyiapkan SMK.

Adapun pagu anggaran terkait rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2022 yaitu senilai Rp5.322.290.000,00 (Lima Miliar Tiga Ratus Dua Puluh Dua Juta Dua Ratus Sembilan Puluh Ribuan Rupiah) yang dapat dilihat pada **Lampiran 7** dan terealisasi sebanyak senilai Rp5.285.916.688,00 (Lima Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Enam Belas Ribuan Enam Ratus Delapan Puluh Delapan Rupiah) atau 99,317%, meliputi pembinaan teknis terkait keselamatan transportasi jalan meliputi investigasi kecelakaan, manajemen kecepatan, monitoring dan evaluasi, maupun pembinaan SDM terkait. Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.52 dan III.53 berikut:



Gambar III. 52 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 53 Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2022

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 (SMK) pada perusahaan angkutan umum 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 perusahaan angkutan umum untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya dengan melakukan asistensi atau pendampingan dalam penerapan SMK;
 - d. Penyusunan rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang rencana aksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan Kementerian Perhubungan.
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 *awarness* masyarakat terhadap keselamatan jalan;
3. Implementasi atau Penyelenggaraan
 - a. Melaksanakan pembekalan dan pendampingan penyusunan dokumen sistem manajemen keselamatan terhadap perusahaan angkutan umum, baik AKAP/Pariwisata maupun angkutan barang khusus Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);
 - b. Melaksanakan bimbingan teknis penilai sistem manajemen keselamatan angkutan umum, dengan mengikut sertakan 25 Balai Pengelola Transportasi Darat, staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan dan Dinas Perhubungan Provinsi Seluruh Indonesia;
 - c. Melaksanakan program aksi peningkatan kualitas mental dan disiplin pengemudi angkutan umum;
 - d. Melaksanakan *Training Of Trainer (TOT)* Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam

- rangka meningkatkan kompetensi SDM Penilai SMK PAU;
- e. Melaksanakan *ramp check* angkutan umum;
 - f. Melaksanakan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bidang keselamatan jalan harmonisasi RUNK;
 - g. Melaksanakan verifikasi kepada perusahaan angkutan umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3) yang telah menerapkan dan menyusun sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum;
 - h. Melaksanakan pembinaan teknis tentang manajemen batas kecepatan kepada perusahaan angkutan umum dan Dinas Perhubungan.
4. Monitoring dan Evaluasi
- a. Monitoring dan evaluasi keselamatan transportasi jalan;
 - b. Melakukan monitoring pembinaan angkutan umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3) yang telah dinyatakan lulus Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
5. Teknologi Informasi
- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum Elektronik Sistem

Manajemen Keselamatan (*e-SMK*) yang nantinya akan diintegrasikan dengan Sistem Informasi Perizinan *Online* Angkutan dan Multimoda (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;

- b. Optimalisasi aplikasi Terminal *Online* Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- c. Integrasi aplikasi *rampcheck* dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

Berdasarkan data *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2020 didapatkan data perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang. Berikut merupakan perbandingan beberapa negara di Asia dengan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 10.000 orang.

Tabel III. 28 Perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang

No	Negara	Nilai	Rangking
1	China	15,09	96
2	Indonesia	11,88	115
3	Singapore	1,69	181

Sumber : World Health Organization (WHO) 2020, ROAD TRAFFIC ACCIDENTS ASIA CAUSE OF DEATH (worldlifeexpectancy.com)

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa Indonesia menempati rangking ke-115 di Dunia mengenai angka kematian per 100.000 orang dengan nilai sebesar 11,88. Apabila dibandingkan dengan negara di Asia yaitu China, Indonesia memiliki angka kematian per 100.000 orang lebih baik

dibandingkan China yaitu dengan perbedaan sebesar 3,21, sedangkan apabila dibandingkan dengan Singapore, Indonesia memiliki angka kematian per 100.000 orang lebih buruk yaitu dengan perbedaan sebesar 8,67.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2022 sudah optimal karena mencapai target dan tidak terjadi kecelakaan transportasi jalan, sebagaimana tabel berikut:

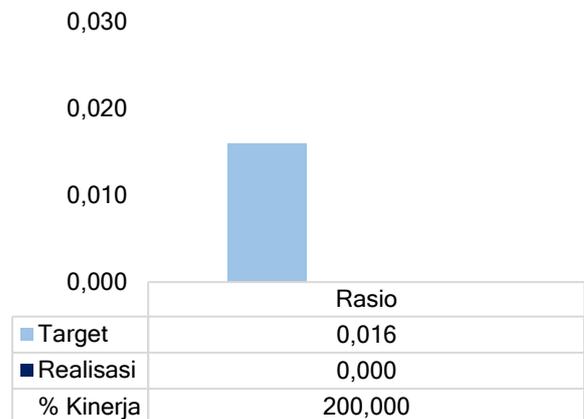
Tabel III. 29 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	2020	0,020	0,004	181,264
			2021	0,019	0,012	135,769
			2022	0,015	0	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada Tahun 2022 memiliki target 0,016 dan telah terealisasi 0 sehingga capaian kinerja sebesar 200,000%, sebagaimana pada Gambar III.54 berikut:



Gambar III. 54 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Terhadap Target Renstra Tahun 2022



2) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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:

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

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.

Pada tahun 2022 tidak terdapat kejadian kecelakaan pelayaran yang menyebabkan kapal karam, kapal terbakar, dan terdapat korban meninggal dunia (MD) dengan data diperoleh dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, BPTD, *media online*.

penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2022 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. Dengan asumsi terjadi penurunan kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan pada Tahun 2022, maka rasio kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2022 dapat diturunkan menjadi 0,085 rasio.

Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada Tahun 2022 sebanyak 593.553 pelayaran, dan tidak terjadi kecelakaan transportasi penyeberangan.

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

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{593.553 \text{ Pelayaran}} \times 10.000 \text{ Pelayaran} = 0$$

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,039 - (0 - 0,039)}{0,039} = 200,000\%$$

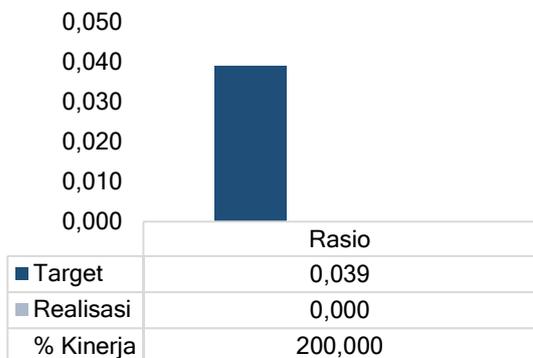
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran mencapai target dengan didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut:

1. Sumber daya manusia yang berkompentensi mengalami peningkatan pada tahun 2022 seperti penambahan marine inspektur sungai danau dan penyeberangan, penambahan ahli ukur kapal, penambahan auditor keselamatan kapal, penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (LLASDP), dll;
2. Adanya bimbingan teknis dan sosialisasi di bidang keselamatan sungai, danau dan penyeberangan kepada 25 BPTD;
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 Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan (TSDP) yang sudah mengalami peningkatan pnaatan.

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. Adanya kerusakan alat navigasi kapal saat sedang beroperasi.

Adapun pagu anggaran terkait rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2022 yaitu senilai Rp317.500.000,00 (Tiga Ratus Tujuh Belas Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) dapat dilihat pada Lampiran 7) dengan realisasi hingga senilai Rp317.494.371,00 (Tiga Ratus Tujuh Belas Juta Empat Ratus Sembilan Puluh Empat Ribu Tiga Ratus Tujuh Puluh Satu Rupiah) atau mencapai 99,998%, yang dialokasikan untuk inspeksi keselamatan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.55 dan Gambar III.56 berikut:



Gambar III. 55 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 56 Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

Di 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 SPB;
- b) Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data *realtime* cuaca pada lintas penyeberangan dan berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca;
- c) Melaksanakan monitoring dan evaluasi inspeksi keselamatan transportasi penyeberangan (*rampcheck*) dan monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan operasional penyeberangan;
- d) Mengadakan bimbingan teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 BPTD;
- e) Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan koordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;
- f) Pemberian bantuan teknis perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 25 BPTD;
- g) Perumusan aturan manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;
- h) Penyusunan kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
- i) Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
- j) Melakukan Pengawasan tertib berlayar;
- k) Pemberian webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada 25 BPTD.

Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization/IMO*) merupakan badan khusus di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa dibentuk pada tahun 1948, yang awalnya dikenal sebagai *International Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). IMO merupakan otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan hidup maritim yang terkait dengan pelayaran internasional. IMO saat ini beranggotakan 174 negara serta 3 *associate members* dengan kantor pusat berada di London, Inggris yang mana Indonesia sudah jadi anggota IMO sejak 1961 dan telah meratifikasi *Convention on the Establishment of the International Maritime Consultative Organization 1948* (IMO Convention 1948) dengan Surat Pejabat Presiden Kepada Sekretaris Jenderal IMO No. 9796/1960 tanggal 7 Mei 1960 serta Keputusan Presiden Republik Indonesia No.14 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Amendments To The Convention on The International Maritime Organization (Institutionalization of The Facilitation Committee), To The Convention on The International*

Maritime Organization 1993 (Amandemen Konvensi Organisasi Maritim Internasional, 1993).

Konvensi yang dihasilkan oleh IMO berkaitan dengan banyak aspek antara lain: pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional dapat ditemukan dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* tahun 1974 dan 1978; *Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* tahun 1973; dan *Standards of*

Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) tahun 1978. Sedangkan konvensi yang mengatur mengenai komunikasi keadaan darurat dan keselamatan adalah *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)* tahun 1990.

Dalam struktur keanggotaan IMO selain anggota regular, beberapa diantaranya juga dipilih untuk masuk sebagai anggota dewan yang terdiri atas Anggota Dewan A, B dan C, dimana Indonesia termasuk dalam kategori C pada struktur keanggotaan IMO.

Tabel III. 30 Tabel Struktur Keanggotaan *International Maritime Organization (IMO)*

Struktur Dewan IMO	Uraian	Nama Negara Anggota
Kategori A	Mewakili armada pelayaran niaga internasional terbesar dan sebagai penyedia angkutan laut internasional terbesar	Jepang, Republic of Korea, Italia, China, Yunani, Panama, Inggris, Norwegia, Amerika Serikat, dan Federasi Rusia
Kategori B	Mewakili kepentingan terbesar dalam "International Seaborne Trade"	Australia, Jerman, Prancis, Brazil, Spanyol, India, Kanada, Uni Emirat Arab, Brazil dan Argentina
Kategori C	Perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis	Malta, Malaysia, Cyprus, Indonesia, Bahama, Afrika Selatan, Mexico, Chili, Belgia, Mesir, Peru, Maroko, Denmark, Turki, Thailand, Jamaica, Filipina, Kuwait, dan Kenya

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2023

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian rasio kejadian kecelakaan transportasi penyeberangan per 10.000 pelayaran Tahun 2022 mencapai target dan sudah optimal karena tidak terjadi kecelakaan transportasi penyeberangan sepanjang Tahun 2022 sebagaimana berikut:



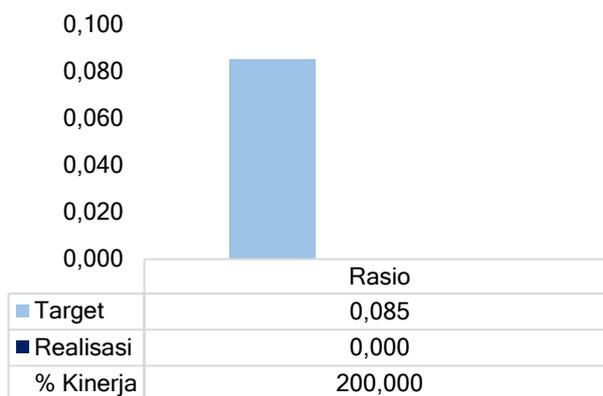
Tabel III. 31 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	2020	0,088	0,129	52,899
			2021	0,089	0,039	154,088
			2022	0,039	0	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada Tahun 2022 memiliki target 0,085 dan telah terealisasi 0 sehingga capaian kinerja sebesar 200,000%, sebagaimana pada Gambar III.57.



Gambar III. 57 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2022

B. TRANSPORTASI LAUT

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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:

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

Pada tahun 2022 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sebanyak 1.085.515 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut sebanyak seratus delapan kejadian, yang disebabkan oleh faktor alam

(45 kejadian), manusia (lima belas kejadian) dan kesalahan teknis (48 kejadian), yang mengakibatkan korban jiwa meninggal/hilang sebanyak 82 orang, yakni pada berikut:

Tabel III. 32 Jumlah Kejadian Kecelakaan Dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2022

No	Bulan	Faktor Penyebab			Jumlah Triwulan	SPB Diterbitkan	
		Alam	Manusia	Teknis		Jumlah Bulanan	Jumlah Triwulan
1	Januari	7	2	3	24	133.000	262.000
2	Februari	5	1	1		35.000	
3	Maret	2	0	3		94.000	
4	April	0	0	4	30	94.883	219.860
5	Mei	9	4	2		78.097	
6	Juni	6	1	4		46.880	
7	Juli	9	1	7	27	170.605	346.253
8	Agustus	2	1	3		91.996	
9	September	0	3	1		83.652	
10	Oktober	3	2	1	27	114.065	257.402
11	November	1	0	5		85.942	
12	Desember	1	0	14		133.000	
TOTAL		45	15	48	108	877.000	1.085.515

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2023

Rincian kejadian kecelakaan transportasi laut sepanjang Tahun 2022 dan SPB yang diterbitkan adalah sebagaimana **Lampiran 46 dan 47**. Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2022, yaitu sebanyak

1.085.515 SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2022 sebesar 0,995 atau mencapai 108,716% dari target, yakni:

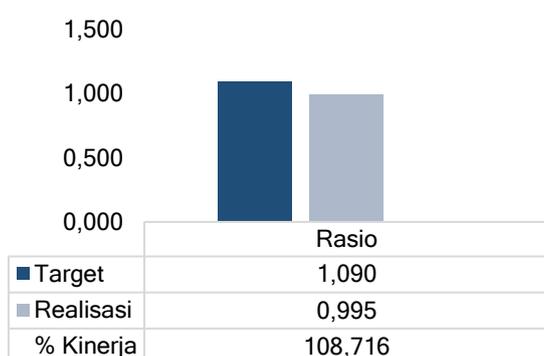
$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran} = \frac{108 \text{ Kejadian}}{1.085.515 \text{ SPB}} \times \frac{10.000 \text{ Pelayaran}}{1} = 0,995$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{1,090 - (0,995 - 1,090)}{1,090} \times 100\% = 108,716\%$$

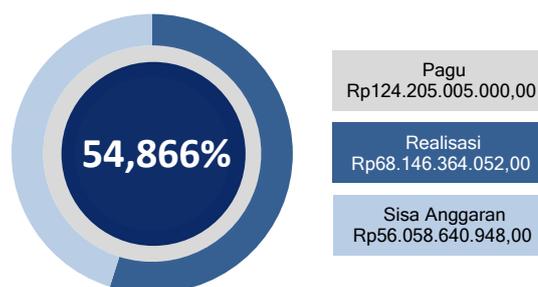
Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2022 yang tercantum dalam DIPA Satker Peningkatan KPLP Pusat adalah senilai Rp124.205.005.000,00 (Seratus Dua Puluh Empat Miliar Dua Ratus Lima Juta Lima Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp68.146.364.052,00 (Enam Puluh Delapan Miliar Seratus Empat Puluh Enam Juta Tiga Ratus Enam Puluh Empat Ribu Lima Puluh Dua Rupiah) atau mencapai 54,866%. Pemanfaatan anggaran ini merupakan akumulasi alokasi

kegiatan Asistensi/ monitoring dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal, Monitoring terkait permasalahan Surat Persetujuan Berlayar, Monitoring terkait kegiatan kapal di Pelabuhan, Monitoring dan evaluasi pengawasan kapal berbendera Indonesia yang akan melakukan pelayaran internasional, Sosialisasi keselamatan pelayaran, dan Pembangunan Kapal Patroli. Untuk kegiatan monitoring terkait permasalahan SPB dengan realisasi.

Pencapaiannya adalah sebagaimana Gambar III.58 dan III.59 berikut:



Gambar III. 58 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 59 Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Tahun 2022

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

- 1) Penerbitan peringatan kewaspadaan cuaca ekstrim (Maklumat Pelayaran) secara berkala;
- 2) Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
- 3) Evaluasi atas kinerja perwira jaga dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- 4) Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- 5) Pelaksanaan monitoring dan evaluasi pemeriksaan

kecelakaan kapal ke Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

- 6) Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kelaiklautan 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 (UPT); dan

- 8) Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang banyak melayani kapal pelayaran rakyat.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Realisasi rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2022 meningkat dibanding realisasi dan capaian Tahun 2021, karena jumlah kecelakaan transportasi laut

menurun (**Lampiran 45**). Hal ini menunjukkan bahwa kinerja peningkatan transportasi laut lebih baik dari tahun sebelumnya sebagaimana tabel berikut:

Tabel III. 33 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 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	2020	1,230	1,020	117,073
			2021	1,210	1,140	105,764
			2022	1,090	0,995	108,716

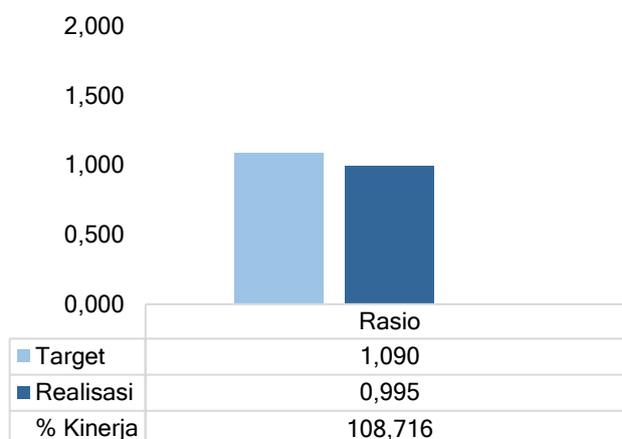
Sumber: Hasil Analisis, 2023



Gambar III. 60 Pelabuhan Penyeberangan Bias Munjul, Bali

c) **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024**

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 pelayaran Tahun 2022 terhadap target Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dengan rasio sebesar 1,090 telah tercapai rasio sebesar 0,995 sehingga pencapaiannya sebesar 108,716%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.61 berikut:



Gambar III. 61 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut per 10.000 Pelayaran Terhadap Target Renstra Tahun 2022

C. TRANSPORTASI UDARA

a) **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022**

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:

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

Dimana:

- ✓ 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)

Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang boleh terjadi dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak dua kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai dua kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.

Pada Tahun 2022 diperoleh nilai capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan sebesar 200,000 %, dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{0 \text{ Kejadian}}{533.394 \text{ Pergerakan}} \times 1.000.000 = 0$$

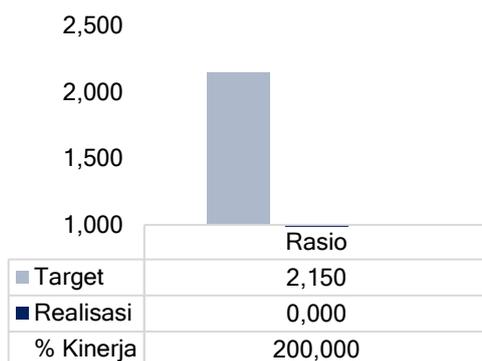
$$\% \text{ Capaian} = \frac{2,150 - (0 - 2,150)}{2,150} = 200,000\%$$

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2022 adalah senilai Rp691.209.312.000,00 (Enam Ratus Sembilan Puluh Satu Miliar Dua Ratus Sembilan Juta Tiga Ratus Dua Belas Ribu Rupiah) yang terealisasi sebesar 96,683% atau persentase penyerapan anggaran senilai Rp668.281.942.991,00 (Enam Ratus Enam Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Satu Juta Sembilan Ratus Empat Puluh Dua Ribu Sembilan Ratus Sembilan Puluh Satu Rupiah) yang dimanfaatkan untuk:

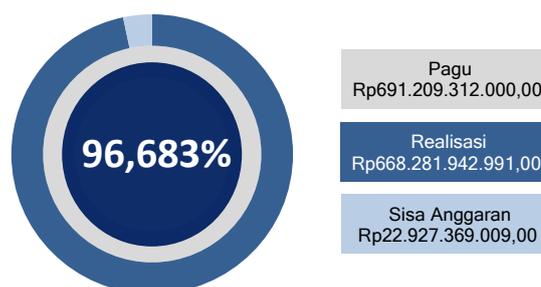
- a. Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance*, *ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara;
- b. Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi

- bandar udara dan lain sebagainya;
- c. Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
 - d. Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.

Pencapaiannya sebagaimana Gambar III.62 dan III.63 berikut:



Gambar III. 62
Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 63
Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Tahun 2022

Hal-hal mitigasi guna mendukung keselamatan transportasi udara yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

- 1) Melakukan pemeriksaan terhadap bengkel pesawat udara untuk memastikan terpenuhinya persyaratan kemampuan dalam melaksanakan perawatan pesawat udara;
- 2) Melakukan sosialisasi secara rutin berdasarkan hasil monitoring dan evaluasi terhadap:
 - a) Penanganan kerusakan pesawat udara yang berulang;
 - b) Pelaksanaan training bagi pilot dalam penanganan kondisi darurat selama penerbangan.
- 3) Menitikberatkan area *maintenance record*,
- 4) Penerapan program pengawasan berbasis resiko (*risk based surveillance*) melalui pengumpulan dan analisa data hasil audit, *surveillance*, *ramp check* dan inspeksi.
- 5) Melakukan evaluasi pengecualian selama *COVID-19*, sesuai dengan panduan ICAO "*back to new normal operations*".

Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, dilakukan upaya sebagai berikut:

- 1) Pelaksanaan *special audit* terhadap organisasi penerbangan;
- 2) Peningkatan kuantitas dan kualitas jumlah SDM Inspektur penerbangan;
- 3) Peningkatan frekuensi *ramp check* pesawat udara;
- 4) Melakukan pembaruan regulasi penerbangan terkait keselamatan;
- 5) Peningkatan pengawasan dan pembinaan terhadap operator penerbangan;
- 6) Pelaksanaan penegakan hukum terhadap tindak pelanggaran yang menyangkut keselamatan penerbangan
- 7) Pemenuhan dokumen register/Sertifikat Bandar Udara (SBU).

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan transportasi udara Tahun 2022 mengalami peningkatan, karena tidak terjadi kecelakaan transportasi udara sehingga capaian sudah optimal yakni 200,000%. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

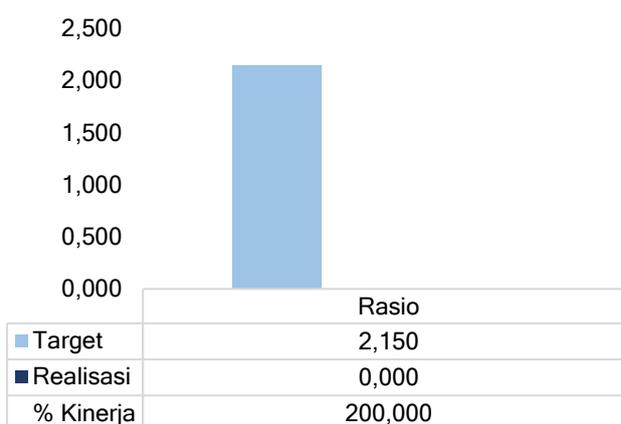
Tabel III. 34 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan	Rasio	2020	2,150	0,000	200,000
			2021	2,150	3,226	49,953
			2022	2,150	0,000	200,000

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan Tahun 2022 terhadap target Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 teralisasi sebesar 200,000% rasio target 2,150 karena tidak ada realisasi kejadian kecelakaan. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.64 berikut:



Gambar III. 64 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta Penerbangan Terhadap Target Renstra Tahun 2022





Gambar III. 65 Terminal VVIP Bandara Halim Perdana Kusuma, DKI Jakarta

D. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022

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 (anjlokkan, 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:

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

Jumlah kecelakaan Transportasi Perkeretaapian adalah jumlah kejadian kecelakaan kereta api pada lintas operasional yang

meliputi anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar;

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.

Target rasio kejadian kecelakaan kereta api (*rate of accident*) berdasarkan Perjanjian Kinerja tahun 2022 sebesar 0,230 kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh. Realisasi pada tahun 2022 terdapat

kejadian kecelakaan kereta api sebanyak tiga belas kejadian (tabrakan KA dengan KA sebanyak satu kejadian, anjlokkan sebanyak sepuluh kejadian, dan terbakar sebanyak dua kejadian) dengan jumlah panjang km tempuh sebesar 72.116.439 Km. Dengan perhitungan menggunakan formula di atas maka diperoleh rasio kejadian kecelakaan sebesar 0,180 kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh.

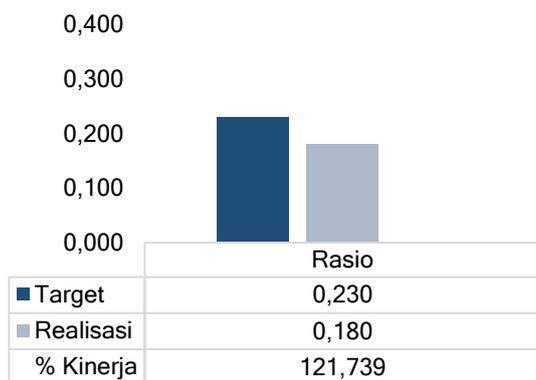
$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh} = \frac{13 \text{ Kejadian}}{72.116.439 \text{ km}} \times 1.000.000 = 0,180$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,230 - (0,180 - 0,230)}{0,230} = 121,739\%$$

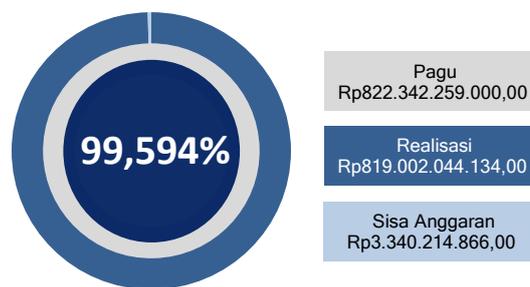
Alokasi anggaran untuk Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh adalah senilai Rp822.342.259.000,00 (Delapan Ratus Dua Puluh Dua Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Dua Juta Dua Ratus Lima Puluh Sembilan Ribu Rupiah) dengan realisasi sampai dengan 31 Desember 2022 senilai Rp819.002.044.134,00 (Delapan Ratus Sembilan Belas Miliar Dua

Juta Empat Puluh Empat Ribu Seratus Tiga Puluh Empat Rupiah) atau persentase penyerapan anggaran sebesar 99,594% sebagaimana **Lampiran 7**, yang dimanfaatkan untuk kegiatan pendukung keselamatan (*Safety Assessment*, Pengujian dan sertifikasi SDM, sarana dan prasarana perkeretaapian) termasuk pelaksanaan kegiatan IMO.

Pencapaiannya adalah sebagaimana Gambar III.66 dan III.67 berikut:



Gambar III. 66 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 67 Realisasi Anggaran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2022

Rincian kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2022 adalah sebagaimana **Lampiran 47**.

Kejadian kecelakaan transportasi kereta api tahun 2022 mayoritas berupa anjlokkan. Beberapa kejadian kecelakaan telah diidentifikasi penyebabnya yaitu faktor kondisi sarana, kondisi prasarana dan faktor eksternal (alam/longsor/banjir/dll). Faktor keberhasilan tercapainya target diantaranya pelaksanaan kegiatan pendukung oleh Direktorat dan Balai di lingkungan Ditjen Perkeretaapian pada tahun 2022 antara lain:

1. Pelaksanaan perawatan prasarana perkeretaapian termasuk melalui penyelenggaraan IMO tahun 2022;
2. Pelaksanaan safety assessment, inspeksi keselamatan, pemeriksaan termasuk rampcheck dan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana serta kompetensi SDM yang dilaksanakan oleh Direktorat teknis dan Balai sesuai fungsi dan kewenangan;
3. Koordinasi dengan operator dan Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan program peningkatan keselamatan perkeretaapian, termasuk penanganan perlintasan sebidang;
4. Pelaksanaan sosialisasi keselamatan dan keamanan penyelenggaraan perkeretaapian kepada masyarakat dan stakeholders bidang perkeretaapian;
5. Pencegahan dan pengawasan pelanggaran di bidang perkeretaapian termasuk Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan Peredaran Gelap Narkotika (P4GN);
Meningkatnya kinerja rasio kejadian kecelakaan juga dikarenakan meningkatnya km-tempuh kereta api pada tahun 2022 yang disebabkan meningkatnya frekuensi perjalanan KA seiring dengan pelanggaran PPKM.

Selain itu, juga dilakukan analisa perbandingan dengan capaian kinerja keselamatan pada beberapa negara lain mengacu pada data *Forum Asean Japan Transportation Partnership* (AJTP). Terkait jumlah kejadian kecelakaan kereta api di negara Malaysia, Myanmar dan Filipina jauh lebih tinggi apabila dibandingkan dengan di Indonesia dimana mencapai 114 kejadian di Malaysia, 138 di Myanmar dan 296 di Filipina, sedangkan di Indonesia dalam dua tahun terakhir terjadi tiga belas kecelakaan pertahun. Namun terkait data tersebut, perlu dikaji

kesamaan definisi jenis kejadian kecelakaan kereta api dimana di Indonesia kecelakaan kereta api meliputi tabrakan KA dengan KA, anjlok, terguling dan lain-lain (terbakar).

Apabila dibandingkan dengan 1 juta Km-Tempuh untuk memperoleh rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian, di Indonesia masih berkinerja lebih baik. Sebagai contoh di Myanmar nilai rasio kejadian kecelakaan 0,39 jauh lebih besar dibandingkan di Indonesia pada tahun 2022 sebesar 0,180.

Upaya yang telah dilakukan untuk menurunkan kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2022 antara lain:

1. Monitoring dan evaluasi aspek keselamatan pada pelaksanaan pembangunan atau peningkatan prasarana perkeretaapian;
2. Rapat Koordinasi Teknis untuk optimalisasi tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian terkait peningkatan keselamatan perkeretaapian, alternatif pendanaan peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang, serta harmonisasi kewenangan dalam penataan perlintasan sebidang;
3. Peningkatan kompetensi SDM regulator perkeretaapian dengan pelatihan dan sertifikasi pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian (diantaranya Inspektur, Penguji, Auditor Perkeretaapian);
4. *Workshop* dan bimbingan teknis kepada Balai Teknik Perkeretaapian terkait penyusunan rencana keselamatan, identifikasi daerah rawan bencana alam/kecelakaan kereta api, serta peningkatan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan kereta api;
5. Sosialisasi dan promosi dalam bentuk pemberian award serta pembuatan buletin terkait keselamatan perkeretaapian;
6. Pelaksanaan rampcheck kesiapan prasarana, sarana dan SDM perkeretaapian pada masa angkutan Lebaran Tahun 2023 guna mendukung keselamatan perjalanan kereta api.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2022

Capaian kinerja rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian Tahun 2022 mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2021, meskipun jumlah kecelakaan yang terjadi sama dengan km tempuh yang lebih banyak. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

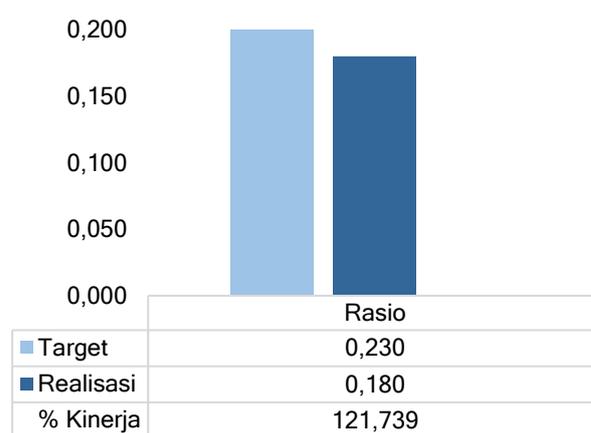
Tabel III. 35 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2022 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km Tempuh

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh	Rasio	2020	0,240	0,188	121,667
			2021	0,190	0,234	76,988
			2022	0,230	0,180	121,739

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2022 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Capaian kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Tahun 2022 terhadap target Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 telah melebihi target, yaitu mencapai 121,739% dari target yakni 0,230 rasio, yakni sebesar 0,180. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.68 berikut:



Gambar III. 68 Grafik Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh Terhadap Target Renstra Tahun 2022



Gambar III. 69 Peresmian Stasiun Cikarang, Bekasi, Jawa Barat Bersama Menteri Keuangan (31 Maret 2022)

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 TA.2022 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2022, sebagaimana pada Gambar III.69 berikut:



Gambar III. 70 Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Untuk mencapai kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2022 telah melakukan upaya efisiensi pemanfaatan anggaran, yakni:

1. Terwujudnya Konektivitas Nasional, dilakukan efisiensi sebesar 3,293%, dimana capaian kinerja sebesar 100,865 5% dengan realisasi anggaran sebesar 97,572%;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan, telah dilakukan efisiensi sebesar 3,719%, dimana capaian kinerja sebesar 103,355 % dengan realisasi anggaran sebesar 99,636%;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi, telah dilakukan efisiensi sebesar 19,655%, dimana capaian kinerja sebesar 114,643% dengan realisasi anggaran sebesar 94,988%.

Rincian efisiensi capaian kinerja dan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 adalah sebagaimana **Lampiran 49**.

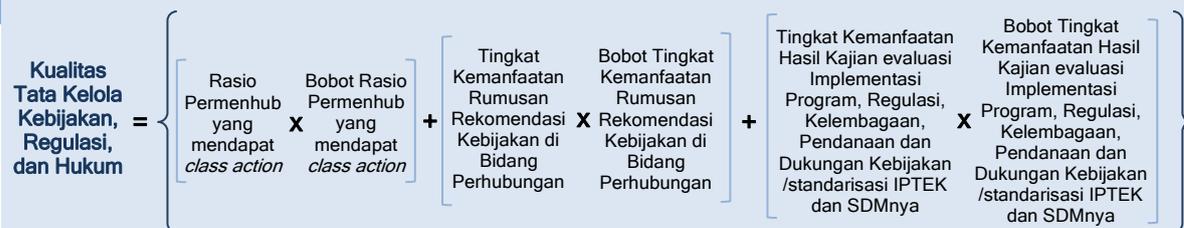
III.4. Capaian Lainnya Tahun 2022

Selain pencapaian empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2022 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 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%).

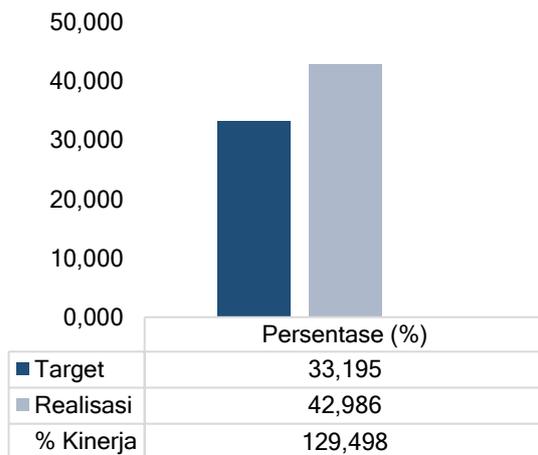
Capaian kinerja IKSp Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum adalah sebesar 129,498%, yakni mencapai 42,986% dari target 33,195%. Hal ini disebabkan oleh realisasi seluruh unsur IKSp yang melebihi target masing-masing. Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSp ini adalah senilai Rp6.185.170.188,00 (Enam Miliar Seratus Delapan Puluh Lima Juta Seratus Tujuh Puluh Ribu Seratus Delapan Puluh Delapan Rupiah) dengan realisasi senilai Rp6.160.653.460,00 (Enam Miliar Seratus Enam Puluh Juta Enam Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Empat Ratus Enam Puluh Rupiah) atau realisasi 99,604%.



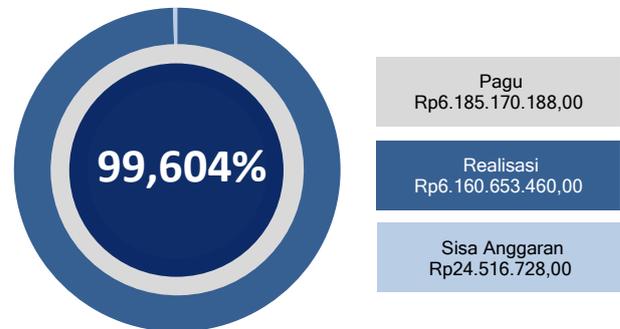
$$\text{Realisasi} = (0 \times 65\%) + (113,122 \times 25\%) + (147,059 \times 10\%) = 42,986$$

$$\% \text{ Capaian} = (200,000 \times 0,650) + (119,237 \times 0,250) + (156,250 \times 0,100) = 129,498\%$$

Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.71 dan Gambar III.72 berikut:



Gambar III. 71 Grafik Capaian Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 72 Realisasi Anggaran Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Tahun 2022

Rincian komponen pembentuk IKSp dimaksud sebagai berikut:

1. Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action*

Rasio Permenhub yang mendapat *class action* dari masyarakat merupakan kontribusi dari Sekreatariat Jenderal, yang diukur melalui:

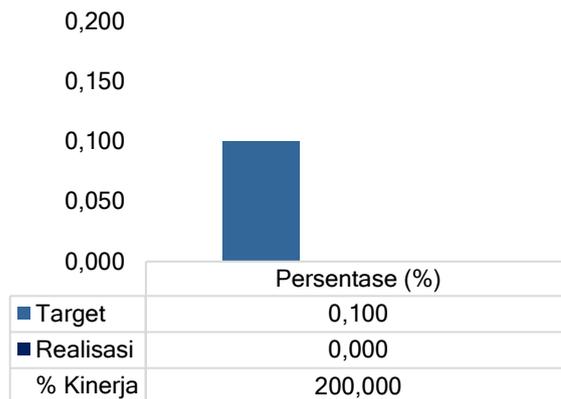
$$\text{Rasio Permenhub yang mendapat } \textit{class action} \text{ dari masyarakat} = \frac{\text{Jumlah Permenhub yang mendapat } \textit{class action}}{\text{Jumlah Permenhub yang diterbitkan}}$$

$$\text{Realisasi} = \frac{0 \text{ Peraturan}}{39 \text{ Peraturan}} = 0$$

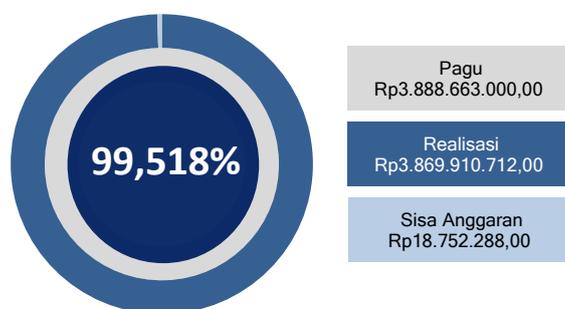
$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target})}{\text{Target}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,100 - (0 - 0,100)}{0,100} = 200,000\%$$

Pada Tahun 2022 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang ditetapkan sebanyak 39 peraturan, dimana dari peraturan yang ditetapkan tersebut tidak ada peraturan yang mendapat *class action* dari masyarakat sehingga realisasinya menjadi 0, namun capaian kinerja sangat baik mencapai 200% Pencapaiannya adalah sebagaimana Gambar III.73.



Gambar III. 73 Grafik Capaian Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 74 Realisasi Anggaran Rasio Permenhub yang Mendapat *Class Action* Tahun 2022

Adapun anggaran terkait Rasio Permenhub yang mendapat *class action* adalah senilai Rp3.888.663.000,00 (Tiga Miliar Delapan Ratus Delapan Puluh Delapan Juta Enam Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Rupiah) untuk kegiatan penyusunan peraturan dan harmonisasi peraturan, dengan realisasi senilai Rp3.869.910.712,00 (Tiga Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Sepuluh Ribu Tujuh Ratus Dua Belas Rupiah) atau 99,518%, sebagaimana pada Gambar III.74.

Daftar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia yang diterbitkan selama Tahun 2022 adalah sebagaimana **Lampiran 50**.

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 Republik Indonesia 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 diserahkan 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 2020.

Untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian tahun 2020 yang telah diserahkan kepada pengguna, Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 telah melakukan identifikasi melalui monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil penelitian. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Badan Kebijakan Transportasi terhadap tindak lanjut pemanfaatan hasil penelitian pada tahun 2020.

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:

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan} = \frac{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan Stakeholder pada (t-2)}}{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang Diajukan pada (t-2)}} \times 100\%$$



Perhitungan Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan pada (t-2) yaitu tahun 2020. Pada Tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi telah melakukan monitoring terhadap 34 judul penelitian

tahun 2020 dan didapatkan lima belas hasil penelitian yang ditindaklanjuti oleh pengguna atau *Stakeholder* sehingga diperoleh realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan sebesar 44,118%. secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel III. 36 Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2022

No	Bidang Penelitian/Kebijakan	Jumlah Penelitian	Realisasi Rekomendasi Kebijakan
1.	Transportasi Antarmoda / Keselamatan dan Keamanan Transportasi	8	3
2.	Transportasi Jalan dan Perkeretaapian / Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	13	5
3.	Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan / Sarana Transportasi	5	3
4.	Transportasi Udara / Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	8	4
TOTAL		34	15

Sumber: Baketrans, 2022

Untuk memperoleh persentase realisasi, dilakukan dengan membandingkan antara realisasi dengan target akhir periode renstra 2020 - 2024 pada indikator tersebut yaitu sebesar 39% sehingga diperoleh persentase realisasi sebesar 113,123%.

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan} = \frac{15 \text{ Penelitian}}{34 \text{ Penelitian}} \times 100 \% = 44,118\%$$

$$\% \text{ Realisasi} = \frac{44,118\%}{39,000\%} \times 100 \% = 113,122\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{113,122\%}{94,872\%} = 119,237\%$$

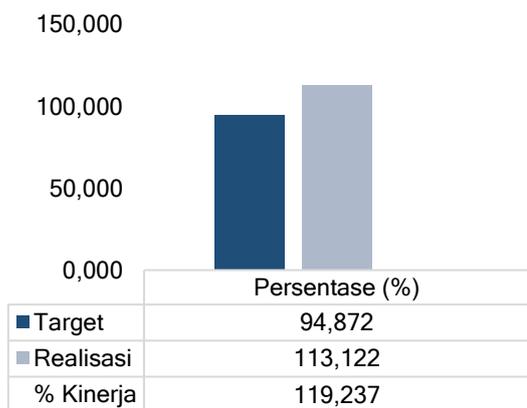


Persentase capaian diperoleh dengan membandingkan antara persentase realisasi dengan target Perjanjian Kinerja (PK) tahun 2022 yaitu sebesar 94,872% sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 119,237%. Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada Tahun 2022 dilihat pada **Lampiran 51**.

Sedangkan untuk Judul Penelitian yang Menghasilkan Rekomendasi Kebijakan Sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang Diajukan Pada 2020 pada **Lampiran 52**.

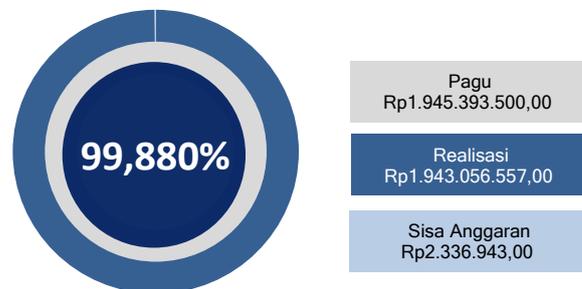
Adapun anggaran yang digunakan dalam mendukung indikator kinerja program terkait Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan adalah anggaran kegiatan monitoring hasil penelitian. Capaian anggaran tersebut menunjukkan tingkat capaian yang cukup baik sebesar 99,880% atau dari nilai pagu sebesar senilai Rp1.945.393.500,00 (Satu Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Lima Juta Tiga Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Lima Ratus Rupiah) telah terealisasi sebesar senilai Rp1.943.056.557,00. (Satu Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Tiga Juta Lima Puluh Enam Ribu Lima Ratus Lima Puluh Tujuh Rupiah).

Pencapaian ini tergambar pada Gambar III.75 dan III.76.



Gambar III. 75

Grafik Capaian Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 76

Realisasi Anggaran Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan Tahun 2022

Faktor keberhasilan tercapainya target dari indikator ini yaitu dilaksanakannya monitoring tindak lanjut hasil penelitian oleh Badan Litbang Perhubungan secara rutin,

untuk mengetahui pemanfaatan dari rekomendasi kebijakan yang telah diserahterimakan kepada para pengguna jasa penelitian dan pengembangan.

3. Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya
Indikator kinerja ini diukur dengan formula:

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya} = \frac{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi Iptek dan SDM yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan Stakeholder pada (t-2)}}{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi yang Diajukan}} \times 100\%$$

Perhitungan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Kebijakan Transportasi pada (t-2) yaitu tahun 2020. Pada Tahun 2022, Kebijakan Transportasi telah melakukan monitoring terhadap 24 judul penelitian

tahun 2020 dan didapatkan dua belas hasil penelitian yang telah ditindaklanjuti oleh pengguna atau *Stakeholder* sehingga diperoleh realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya pada Tahun 2022 sebesar 147,059%. secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel III. 37 Rekapitulasi Target dan Realisasi Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2022

No	Bidang Penelitian	Jumlah Hasil Rekomendasi Yang Diajukan	Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi
1.	Transportasi Antarmoda / Keselamatan dan Keamanan Transportasi	11	7
2.	Transportasi Jalan dan Perkeretaapian/Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	3	1
3.	Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan/Sarana Transportasi	2	1
4.	Transportasi Udara/Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	8	3
TOTAL		24	12

Sumber: Baketrans, 2022

Untuk memperoleh persentase realisasi, dilakukan perbandingan antara realisasi sebesar 50% dengan target akhir periode Renstra 2020-2024 yaitu sebesar 34% sehingga diperoleh persentase realisasi sebesar 147,059%.

$$\text{Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya} = \frac{12 \text{ Penelitian}}{24 \text{ Penelitian}} \times 100 \% = 50,000\%$$

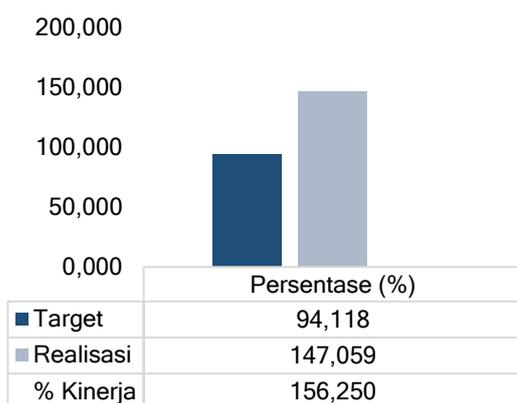
$$\% \text{ Realisasi} = \frac{50,000\%}{34,000\%} \times 100 \% = 147,059\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{147,059\%}{94,118\%} = 156,250\%$$

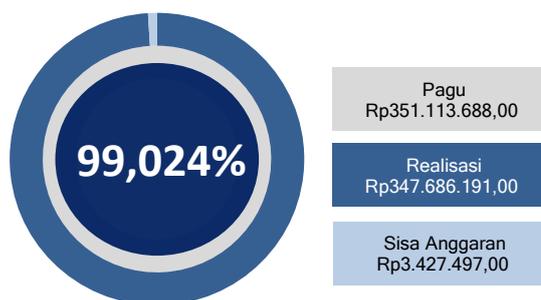
Untuk memperoleh persentase capaian, dilakukan perbandingan antara persentase realisasi dengan pembobotan yang didapatkan dari persentase target tahun 2022 sebesar 32% dibagi dengan 34% target akhir periode Renstra 2020-2024 pada Indikator Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya dilakukan pada penelitian yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan pada (t-2).

Kemanfaatan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya yang dihasilkan Badan Kenijakan Transportasi pada tahun 2020 adalah dalam **Lampiran 53**.

Sedangkan Judul Penelitian Yang Menghasilkan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Yang Diajukan Pada 2020 pada **Lampiran 54**.



Gambar III. 77 Grafik Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan SDMnya Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 78 Realisasi Anggaran Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan SDMnya Tahun 2022

Adapun anggaran yang digunakan dalam mendukung indikator kinerja program terkait Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/standarisasi IPTEK dan SDMnya adalah anggaran kegiatan monitoring hasil penelitian. Capaian anggaran tersebut menunjukkan tingkat capaian yang cukup baik dengan prosentase capaian anggaran pada tahun 2022 sebesar 99,024% atau dari nilai pagu senilai Rp351.113.688,00 (Tiga Ratus Lima Puluh Satu Juta Seratus Tiga Belas Ribu Enam Ratus

Delapan Puluh Delapan Rupiah) telah terealisasi senilai Rp347.686.191,00. (Tiga Ratus Lima Puluh Satu Juta Seratus Tiga Belas Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Delapan Rupiah).

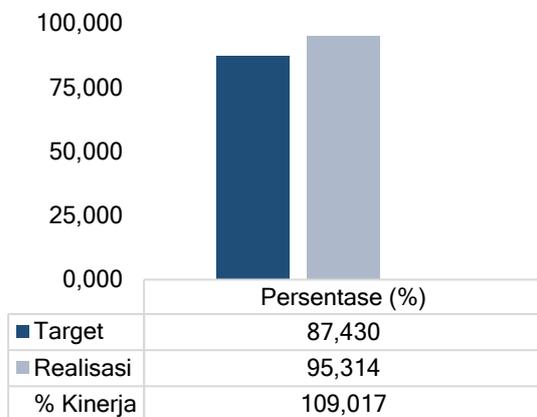
Faktor keberhasilan tercapainya target dari indikator ini yaitu dilaksanakannya monitoring tindak lanjut hasil penelitian oleh Badan Kebijakan Transportasi, untuk mengetahui pemanfaatan dari rekomendasi kebijakan yang telah diserahkan kepada para pengguna jasa penelitian dan pengembangan.

III.4.2 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

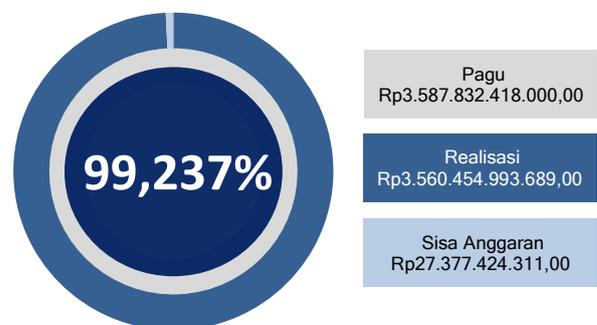
Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSp Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten, yang merupakan komposit dari pengukuran dari dua unsur, yaitu: Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan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

Dengan total alokasi anggaran senilai Rp3.587.832.418.000,00 (Tiga Triliun Lima

Ratus Delapan Puluh Tujuh Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Dua Juta Empat Ratus Delapan Belas Ribu Rupiah) yang terealisasi sebesar 99,237% yaitu senilai Rp3.560.454.993.689,00 (Tiga Triliun Lima Ratus Enam Puluh Miliar Empat Ratus Lima Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah) telah tercapai kinerja sebesar 109,017% yaitu mencapai 95,314% dari target 87,430%. Pencapaian ini sebagaimana Gambar III.79 dan III.80 di bawah ini:



Gambar III. 79 Grafik Capaian Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2022



Gambar III. 80 Realisasi Anggaran Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2022

Tabel III. 38 Perbandingan Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima Tahun 2020 - 2022

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022		
		Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
SSp 5. Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi Yang Kompeten										
IKSp 5. Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten	%	88,260	91,340	103,490	85,850	87,840	102,320	87,430	95,314	109,017
a) Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi	%	93,140	117,6400	126,300	93,880	127,650	135,970	91,150	134,782	147,868
b) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi	%	85,000	73,800	86,820	80,500	61,300	76,150	84,950	69,002	81,227
Rata - Rata Capaian Sasaran		103,490			102,320			109,017		

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2023

Pada Tabel III.38 dapat dilihat adanya kenaikan pencapaian sasaran strategis program kelima pada tahun 2022 yang cukup signifikan dibandingkan tahun sebelumnya dimana pada tahun 2020 dan 2021 terdampak pandemi *COVID-19*.

1. Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi

Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan merupakan persentase jumlah lulusan Diklat Pembentukan Tahun 2021 yang telah mendapat pekerjaan pada Tahun 2022 dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dari keseluruhan lulusan Diklat Pembentukan yang lulus pada Tahun 2021, yang secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

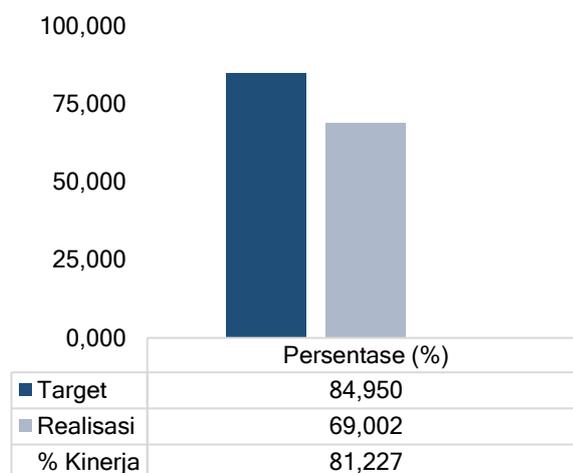
$$\text{Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{\text{Jumlah Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun yang Telah Mendapat Pekerjaan pada tahun } n+1 < 1 \text{ tahun}}{\text{Jumlah Keseluruhan Lulusan Diklat Pembentukan pada tahun } n} \times 100 \%$$

Pencapaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada tahun 2022 ini belum mencapai target yang ditetapkan, yaitu dengan realisasi sebesar 69,002% dari target PK Tahun 2021 sebesar 84,950%. Sehingga persentase capaian kinerja terhadap PK Tahun 2021 sebesar 81,227%.

$$\% \text{ Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan} = \frac{3.851 \text{ orang}}{5.581 \text{ orang}} \times 100 \% = 69,002\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{69,002\%}{84,950\%} \times 100\% = 81,227\%$$

Pencapaian target kinerja adalah sebagaimana Gambar III.81



Gambar III. 81 Grafik Capaian Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022

Pencapaian saat ini masih belum optimal mencapai target yang ditetapkan, dan harus ditingkatkan kembali untuk tahun-tahun berikutnya. Berikut tabel rincian realisasi IKU Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada tabel berikut:

Tabel III. 39 Penyerapan SDM Lulusan Diklat Transportasi Pembentukan pada Tahun 2022

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2021 (Orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2022 (orang)			%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	981	767	81	848	86,442
2	SDM Transportasi Laut	3.151	268	1.938	2206	70,009
3	SDM Transportasi Udara	1.449	626	171	797	55,003
TOTAL		5.581	1.661	2.190	3.851	69,002

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2023

Persentase capaian kinerja tersebut di atas berasal dari capaian peserta yang selesai belajar ss 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 pengembangan SDM dalam hal ketersediaan kuantitas, *skill* SDM dan finansial.

Bila dilihat dari realisasi penyerapan lulusan untuk semua mata tidak mencapai target yang telah ditetapkan karena adanya pandemi *COVID-19* yang baru berakhir di awal tahun 2023 dengan pencabutan kebijakan PPKM oleh pemerintah menyebabkan penurunan pertumbuhan ekonomi di Indonesia selama tahun 2022 maupun dunia dimana sedikitnya lowongan pekerjaan yang tersedia serta adanya PHK di beberapa perusahaan. Untuk SDM Transportasi Udara yang capaiannya paling rendah, disebabkan oleh beberapa hal, yaitu:

- a. Sebagian besar perusahaan penerbangan dan *stakeholder* kementerian Perhubungan (mata udara) sedang mengalami kendala finansial dikarenakan kondisi *COVID-19* yang berkepanjangan yang berimbas langsung ke dunia transportasi udara khususnya penerbangan dimana mereka membatasi, bahkan tidak membuka rekrutmen bagi lulusan baru;
- b. Rencana rekrutmen oleh PT. Angkasa Pura II dan LPPNPI karena pandemi *COVID-19* diundur sampai kondisi perusahaan kembali normal;
- c. Rencana kunjungan Konjen RI Jeddah dalam rangka kerjasama pendidikan, karena pandemi diundur sampai kondisi dinyatakan normal kembali;
- d. Rencana rekrutmen oleh MLIT Jepang melalui jalur *Specified Skilled Workers (SSW)*, karena pandemi *Covid-19* juga diundur;
- e. Pemutusan hubungan kerja oleh sebagian maskapai khususnya untuk posisi penerbang dan teknisi pesawat udara yang ada di Indonesia berdampak bertambahnya pesaing pencari kerja di industri penerbangan.

Upaya tindak lanjut yang akan dilakukan pada mata udara adalah:

- a. Menawarkan kerjasama dengan perusahaan penerbangan untuk penerimaan pegawai baru seiring membaiknya perekonomian yang menunjang transportasi udara;
- b. Berkomunikasi dua arah secara berkesinambungan untuk progress/perkembangan formasi (lowongan) yang dibutuhkan oleh masing-masing perusahaan penerbangan/*stakeholder* serta persyaratan pegawai, misalnya dengan PT. Angkasa Pura II dan LPPNPI;
- c. Intensifikasi kerjasama secara maksimal untuk penyerapan lulusan dengan negosiasi lebih lanjut;
- d. Menindaklanjuti saran/masukan dari perusahaan penerbangan/*stakeholder* terkait kompetensi yang belum dimiliki oleh lulusan;
- e. Kolaborasi dan harmonisasi pemenuhan SDM dengan perusahaan pertambangan swasta yang melayani penerbangan.

Penyebab belum maksimalnya serapan lulusan pada mata darat adalah masih banyaknya lulusan tahun - tahun sebelumnya yang ikut mendaftar formasi pekerjaan pada tahun 2022, sehingga terjadi persaingan yang ketat dengan lulusan tahun 2021 dengan formasi pekerjaan yang terbatas. Untuk mengatasi penyebab belum maksimalnya serapan lulusan pada mata darat maka disusunlah alternatif solusi sebagai berikut:

- a. Melakukan kerjasama dengan pemerintah daerah/kota untuk melakukan program pola pembibitan;
- b. Mengusulkan formasi pusat melalui BPSDM dengan meminta data pada

- direktorat terkait tentang kebutuhan pegawai untuk formasi pusat;
- c. Melakukan kerjasama dengan pihak Swasta dan BUMN/BUMD untuk melakukan Program Diklat Pembentukan
 - d. Melakukan kajian menyeluruh terutama terkait kurikulum apakah sudah sesuai atau *link and match* dengan kebutuhan industri dan regulator.

Sedangkan penyebab belum maksimalnya serapan lulusan pada matra laut adalah :

- a. Pelaksanaan wisuda Diklat Pembentukan tidak berbarengan dengan jadwal selesainya kontrak *crew* kapal yang sedang berlayar, sehingga ada jeda waktu untuk menunggu dalam melamar pekerjaan ke perusahaan pelayaran;
- b. Belum semua lulusan Diklat Pembentukan setelah wisuda sudah menerima ijazah kompetensi pelaut (ANT/ATT);

Untuk mengatasi penyebab belum maksimalnya serapan lulusan pada matra laut maka disusunlah alternatif solusi sebagai berikut:

- a. Melakukan kerjasama ikatan dinas calon lulusan dengan perusahaan pelayaran khususnya perusahaan tempat praktek darat maupun praktek laut;
- b. Seluruh sekolah matra laut agar lebih mempersiapkan tarunanya bisa melengkapi persyaratan dan ujian kompetensi yang dipersyaratkan untuk mendapatkan ijazah kompetensi pelaut (ANT/ATT) sebelum wisuda;
- c. Bekerjasama dengan industri pelayaran, sehingga memiliki jadwal pergantian *crew* yang dapat dimanfaatkan taruna untuk mulai melamar kerja;
- d. Melakukan kajian terutama terkait kurikulum apakah sudah sesuai atau *link and match* dengan kebutuhan industri dan regulator untuk meningkatkan kualitas lulusannya dan *updating*.

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:

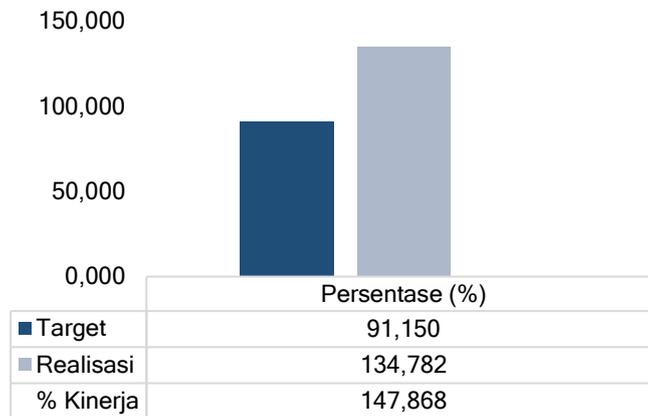
$$\text{Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}}{\text{Jumlah Target Lulusan Diklat yang Bersertifikat Kompetensi}} \times 100 \%$$

Pencapaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi melebihi target yang ditetapkan, yaitu dengan realisasi sebesar 134,782% dari target PK Tahun 2022 sebesar 91,150%. Sehingga persentase capaian kinerja terhadap PK Tahun 2022 sebesar 147,868%.

$$\% \text{ Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi} = \frac{511.470 \text{ orang}}{379.479 \text{ orang}} \times 100 \% = 134,782\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{134,782\%}{91,150\%} \times 100\% = 147,868\%$$

Pencapaian target kinerja adalah sebagaimana Gambar III.81



Gambar III. 82 Grafik Capaian Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi Terhadap Target PK Tahun 2022

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:

Tabel III. 40 Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi Tahun 2022

Matra	Target PK Lulusan Tahun 2022			Realisasi Lulusan Tahun 2022		
	Target Jumlah lulusan (org)	Target PK lulusan (org)	%	Realisasi Jumlah lulusan (org)	Target PK lulusan (org)	%
SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	13.294	14.560	91,305	12.375	13.294	93,087
SDM Transportasi Laut	353.379	388.069	91,061	486.160	353.379	137,575
SDM Transportasi Udara	12.806	13.675	93,645	12.935	12.806	101,007
Total	379.479	416.304	91,150	511.470	379.479	134,782

Sumber: BPSDM Perhubungan, 2022

Berdasarkan dengan tabel diatas, SDM matra transportasi darat dan perkeretaapian belum mencapai target yang telah ditetapkan, disebabkan beberapa diklat yang bersumber dana dari BLU tidak bisa dilaksanakan, mengingat jumlah pendaftar belum

memenuhi kuota minimal pelaksanaan diklat. Untuk itu, perlu disusun peraturan yang mewajibkan operator bidang transportasi darat memiliki sertifikasi keahlian melalui diklat kompetensi. Sedangkan matra laut dan udara telah melebihi target yang telah ditetapkan.

III.4.3 Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan, yang diukur dengan IKSp Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi.

Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan merupakan koordinator sektor bagi tercapainya target Indikator Kinerja Utama Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi, yang bertugas untuk melakukan pendampingan, koordinasi, pemantauan, evaluasi dan pelaporan mitigasi perubahan iklim dalam upaya penurunan emisi GRK sektor transportasi dilaksanakan oleh masing-masing sub sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian.

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

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

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

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

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

Keterangan: Penambahan perubahan rumus dalam emisi tahun x sesuai moda transportasi berdasarkan usulan mitigasi

Pada Tahun 2022 target Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi sebesar 81,106% dari 5,13 Juta ton CO₂e yakni 4,160 Juta ton CO₂e. Sepanjang Tahun 2022 telah dilakukan pengumpulan data aktivitas, perbaikan dan pengusulan beberapa metodologi baru

(aksi metodologi sub sektor perkeretaapian) ke panel metodologi Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), serta perbaikan mekanisme pengumpulan data aktivitas guna mencapai pelaporan yang lebih transparan, akurat dan lengkap.

Pandemi *COVID-19* dan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) yang juga diterapkan pada pembatasan operasional sarana prasarana (aksi mitigasi sektor transportasi), banyak berpengaruh terhadap pelaksanaan aksi mitigasi dan

juga perolehan update data aktivitasnya. Perhitungan dan pengolahan data aksi mitigasi perubahan iklim baru dapat dilakukan setelah data signifikan terkumpul. Adapun rincian capaian aksi mitigasi dari masing-masing sub sektor pada Tahun 2022, sebagai berikut:

Tabel III. 41 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022

No	Sub Sektor	Capaian Aksi Mitigasi	%
1	Transportasi Darat	815.596,54	56,418%
2	Transportasi Laut	217.137,28	15,020%
3	Transportasi Udara	169.387,65	11,717%
4	Transportasi Perkeretaapian	243.520,53	16,845%
Total Capaian Penurunan Aksi Mitigasi GRK		1.445.642,00	

Sumber: PPTB, 2022

Pada awal Tahun 2022, dilaporkan bahwa penurunan emisi GRK Tahun 2021 adalah 2.866,219,77 ton CO₂e, yang kemudian diverifikasi oleh Kementerian PPN/Bappenas meningkat sejumlah 507.592,34 ton CO₂e sehingga menjadi 3.373.812,11 ton CO₂e dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III. 42 Hasil Verifikasi Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2021

No	Sub Sektor	Kementerian Perhubungan	Kementerian PPN/Bappenas
1	Transportasi Darat	712.734,97	771.268,63
2	Transportasi Laut	66.778,12	66.972,19
3	Transportasi Udara	644.542,48	646.704,24
4	Transportasi Perkeretaapian	1.442.164,20	1.888.867,05
Total Capaian Penurunan Aksi Mitigasi GRK		2.866.219,77	3.373.812,11

Sumber: PPTB, 2022

$$\% \text{ Penurunan Emisi} = \frac{3.373.812,11 \text{ ton CO}_2\text{e}}{5.130.000,00 \text{ ton CO}_2\text{e}} \times 100 \% = 65,770\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{65,766\%}{81,092\%} \times 100\% = 81,106\%$$

Penurunan Aksi Mitigasi GRK Tahun 2022 sejumlah 3.373.812,11 ton CO₂e merupakan kontribusi dari:

1. Transportasi Darat sebesar 771.268,63 ton CO₂e, yakni:
 - a. Mendorong pembinaan dan pengembangan Sistem Transit-*Bus Rapid Transit (BRT)*/semi BRT mencapai 607.536,85 ton CO₂e;
 - b. Pemanfaatan teknologi lalu lintas untuk kelancaran lalu lintas di jalan nasional (*Area Traffic Control System/ATCS*) mencapai 147.573,94 ton CO₂e;
 - c. Pemanfaatan Penerangan Jalan Umum (PJU) *Sollar Cell* mencapai 13.090,75 ton CO₂e;
 - d. Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan mencapai 879,77 ton CO₂e;
 - e. Implementasi *Long Distance Ferry (LDF)* mencapai 2.187,32 ton CO₂e.
 2. Transportasi Laut, sebesar 66.972,19 ton CO₂e, yakni:
 - a. Pemanfaatan teknologi solar cell pada SBNP, dengan potensi penurunan emisi GRK mencapai 2.317,18 ton CO₂e;
 - b. Modernisasi Kapal (Pemanfaatan Kapal Navigasi Baru mencapai 64.300,61 ton CO₂e;
 - c. Efisiensi Manajemen Operasional Pelabuhan (Pemanfaatan Shore Connection) mencapai 354,40 ton CO₂e.
 3. Transportasi Udara sebesar 646.704,24 ton CO₂e, yakni:
 - a. Peremajaan armada angkutan udara mencapai 280.029,48 ton CO₂e;
 - b. Pemanfaatan energi baru terbarukan berupa pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Surya mencapai 9.181,53 ton CO₂e;
 - c. Pemanfaatan energi baru terbarukan berupa pemanfaatan solar cell untuk penerangan Jalan mencapai 38.563,66 ton CO₂e;
 - d. Penghijauan lingkungan bandar udara mencapai 308.651,00 ton CO₂e;
 - e. Penggunaan lampu tipe LED untuk penerangan bandara dan rambu navigasi penerbangan mencapai 10.278,57 ton CO₂e.
 4. Transportasi Perkeretaapian, sebesar 1.888.867,05 ton CO₂e, yakni:
 - a. Pemanfaatan jalur ganda lintas Utara Jawa dan Kereta Api Sumatera mencapai 1.790.881,55 ton CO₂e;
 - b. Pemanfaatan akses jalur kereta yang terdiri dari Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta mencapai 914,03 ton CO₂e;
 - c. Pemanfaatan Kereta Rangkaian Listrik (KRL) Perkotaan Jabodetabek mencapai 97.071,47 ton CO₂e.
- Kurang optimalnya pencapaian target kinerja Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi disebabkan oleh beberapa hal, yakni:
1. Data aktivitas aksi mitigasi tahun 2022 yang digunakan untuk perhitungan belum 100% terkumpul pada akhir tahun pelaksanaan, beberapa data aktivitas masih harus melewati proses validasi oleh masing-masing unit pelaksana;
 2. Guna memenuhi prinsip TACCC yaitu *Transparency, Accuracy, Completeness, Comparability, Consistency* dalam perhitungan GRK, terdapat upaya Kementerian Perhubungan untuk memperbaiki metodologi perhitungan untuk diajukan ke panel Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) yang diharapkan mendapatkan perbaikan perhitungan, sehingga terdapat beberapa kegiatan yang mengalami perbaikan perhitungan;
 3. Terjadi penurunan untuk beberapa data aktivitas yang menyebabkan berkurangnya angka penurunan emisi

gas rumah kaca, hal ini terjadi terutama pada aksi mitigasi yang berbasis *shifting* (perpindahan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum).

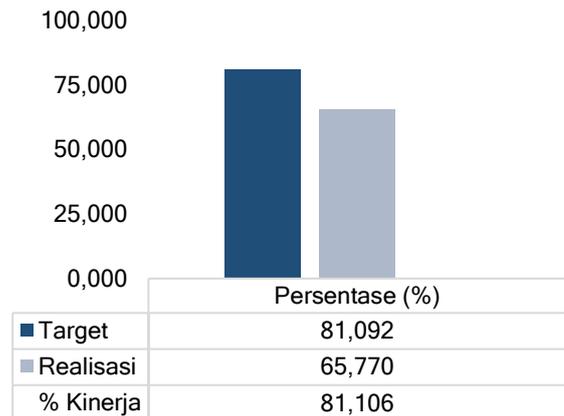
Untuk meningkatkan pencapaian target kinerja Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi akan dilakukan upaya sebagai berikut:

- Melakukan monitoring pelaksanaan aksi/ koordinasi dengan penanggung jawab dan unit pelaksana aksi mitigasi GRK;
- Melakukan koordinasi inventarisasi data aktivitas untuk masing-masing aksi mitigasi GRK;
- Melakukan koordinasi (dapat dalam bentuk pendampingan) dalam perhitungan aksi mitigasi GRK dengan penanggung jawab aksi (Direktorat terkait di Kementerian Perhubungan, BUMN, atau stakeholder terkait) dan dengan Kementerian/Lembaga Terkait (Kementerian ESDM, KemenLHK dan Kementerian PPN/Bappenas);
- Melakukan diskusi/ penyusunan/ perbaikan/ pengusulan metodologi perhitungan aksi mitigasi GRK;
- Penyusunan revisi Keputusan Menteri terkait RAN GRK, dan SOP pengukuran, monitoring, perhitungan dan evaluasi aksi mitigasi GRK.

Adapun anggaran terkait Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022 adalah senilai Rp449.780.000,00, (Empat Ratus Empat Puluh Sembilan Juta Tujuh Ratus Delapan Puluh Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp449.778.759,00 (Empat Ratus Empat Puluh Sembilan Juta Tujuh Ratus Tujuh

Puluh Delapan Ribu Tujuh Ratus Lima Puluh Sembilan Rupiah) atau terserap sebesar 100,000% yang dimanfaatkan untuk kegiatan Monitoring dan Penyusunan Capaian Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi.

Realisasi kinerja dan anggaran sebagaimana Gambar III.83 dan III.84.



Gambar III. 83 Grafik Capaian Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2022



Gambar III. 84 Realisasi Anggaran Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Tahun 2022

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".

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2004 tentang Pemeriksaan dan Pengelolaan Tanggung Jawab Keuangan Negara, mengamanatkan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) sebagai lembaga negara yang bebas dan mandiri untuk memeriksa pengelolaan dan pertanggungjawaban keuangan negara diantaranya Pemerintah Pusat/Daerah dan lembaga negara lainnya. 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. Maka dari itu memperoleh predikat opini WTP menjadi keharusan bagi suatu instansi pemerintah untuk mendapat kepercayaan masyarakat. Opini atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan tahun 2021 adalah Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) yang sampaikan melalui surat Anggota I BPK nomor: 3/S/III/05/2022 tanggal 27 Mei 2022 tentang Laporan Hasil Pemeriksaan atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2021. Namun demikian, hingga akhir Tahun 2022, belum ada hasil penilaian BPK atas Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2022. Capaian ini juga merupakan

perolehan WTP dalam sembilan tahun berturut-turut.

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 APBN yang berujung kepada kualitas Laporan Keuangan (LK) Kementerian Perhubungan;
2. Sistem Pengendalian Intern (SPI) adalah untuk meningkatkan dan memperbaiki SPI yang telah diimplementasikan masih terdapat celah penyimpangan;
3. Kepatuhan terhadap peraturan perundang adalah penilai terhadap kepatuhan unit kerja terhadap peraturan perundangan berlaku dalam transparansi keuangan;
4. Tindak Lanjut LHP BPK
Penyelesaian Rekomendasi Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) BPK yang ditindaklanjuti di lingkungan Kementerian Perhubungan, dengan realisasi sebesar 82,65%. Realisasi tersebut merupakan capaian kinerja diatas nilai rata-rata nasional yang dikeluarkan oleh BPK-RI sesuai IHSP Semester I Tahun 2022 yaitu sebesar 77,38%.

Selama empat tahun terakhir realisasi capaian kinerja Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK di lingkungan Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

Tahun 2019	73,8%
Tahun 2020	78,2%
Tahun 2021	76,5%
Tahun 2022	82,6%

Upaya/Langkah yang telah dilakukan Inspektorat Jenderal sehingga TL BPK dapat melebihi capaian kinerja rata-rata nasional sesuai IHSP Semester I Tahun 2022 adalah: telah dilakukan tujuh kali kegiatan monitoring Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK selama tahun 2022 dan dua kali kegiatan Pemutakhiran Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan BPK selama tahun 2022 serta dilakukan berbagai pendampingan tindak lanjut lainnya secara daring maupun luring.

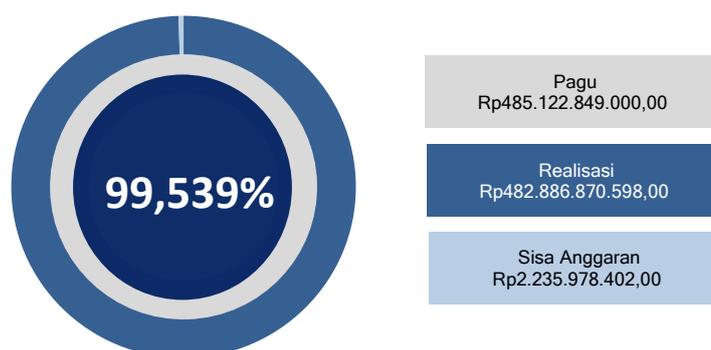
5. Reviu Laporan Keuangan (LK)

Reviu LK dilaksanakan untuk memberikan keyakinan terbatas bahwa LK telah disusun berdasarkan sistem pengendalian intern yang memadai dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintahan. Selama empat

tahun terakhir kegiatan Reviu Laporan Keuangan pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

Tahun 2019	33 Kegiatan
Tahun 2020	31 Kegiatan
Tahun 2021	39 Kegiatan
Tahun 2022	26 Kegiatan

Untuk menunjang tercapainya target Opini BPK Wajar Tanpa Pengecualian melalui pengawasan pengelolaan keuangan Kementerian Perhubungan Tahun 2022 oleh Inspektorat Jenderal dialokasikan anggaran senilai Rp485.122.849.000,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Seratus Dua Puluh Dua Juta Delapan Ratus Empat Puluh Sembilan Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp482.886.870.598,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Delapan Ratus Delapan Puluh Enam Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Lima Ratus Sembilan Puluh Delapan Rupiah) atau sebesar 99,539%, pada Gambar III.85



Gambar III. 85 Realisasi Anggaran Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Tahun 2022

III.4.5 Pencapaian Sasaran Strategis Program Kedelapan

Kementerian Perhubungan yang kedelapan adalah Meningkatkan 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. Hingga akhir Tahun 2022, Kementerian PAN-RB masih melaksanakan evaluasi terhadap Kementerian Perhubungan.



Gambar III. 86 Sosialisasi RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022 (22 Juli 2022)

Namun demikian, Kementerian Perhubungan telah melakukan beberapa hal sebagai upaya untuk meningkatkan indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022, diantaranya:

1. Penyusunan Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022;
2. Menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 101 Tahun 2022 tentang Program Percepatan (*Quick Wins*) Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022;
3. Menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 105 Tahun 2022 tentang Penetapan Agen Perubahan Reformasi Birokrasi Di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2022;
4. Telah dilaksanakan sosialisasi dan internalisasi reformasi birokrasi dan pembangunan Zona Integritas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
5. Pelaksanaan *Exit Meeting* nilai Reformasi Birokrasi Kementerian PAN-RB Tahun 2022 pada tanggal 17 Mei 2022 dengan nilai indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2021 sebesar 79,20, yakni:

No	Komponen Penilaian	Nilai Max	Nilai RB 2021
	INDEKS RB		79,20
A	Pengungkit	60,00	45,17
I	Pemenuhan	20,00	17,86
II	Hasil Antara Area Perubahan	10,00	6,73
III	Reform	30,00	20,58
B	Hasil	40,00	34,03
1	Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10,00	8,29
2	Kualitas Pelayanan Publik	10,00	9,10
3	Pemerintahan yang Bersih dari KKN	10,00	8,20
4	Kinerja Organisasi	10,00	8,44

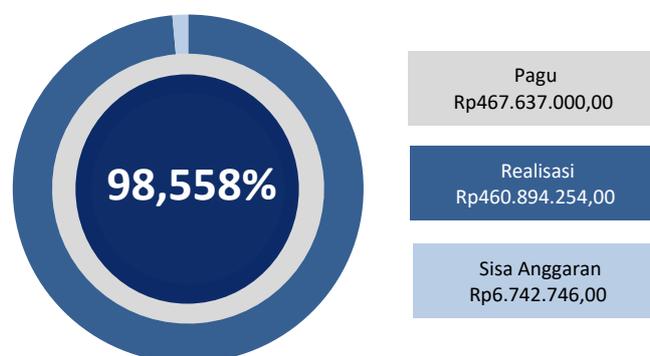
Sumber: Surat Menteri PAN-RB Nomor: B/78/M.RB.06/2022 tanggal 7 Maret 2022

6. Telah dilaksanakan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Tahun 2022 oleh Inspektur Jenderal dan Sekretaris Jenderal dan telah disampaikan kepada Kementerian PAN-RB dengan nilai sebesar 86,48:

No	Komponen Penilaian	Nilai Max	Nilai PMPRB 2022
	INDEKS PMPRB		86,48
A	Pengungkit	60,00	52,44
I	Pemenuhan	20,00	18,86
1	Manajemen Perubahan	2,00	1,92
2	Penataan Peraturan Perundang-undangan	2,00	1,54
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	3,00	2,99
4	Penataan Tatalaksana	2,50	2,23
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	3,00	2,97
6	Penguatan Akutabilitas	2,50	2,50
7	Penguatan Pengawasan	2,50	2,39
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	2,50	2,32
II	Hasil Antara Area Perubahan	10,00	6,92
I	Reform	30,00	26,65
1	Manajemen Perubahan	3,00	2,81
2	Penataan Peraturan Perundang-undangan	3,00	2,52
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	4,50	4,13
4	Penataan Tatalaksana	3,75	3,48
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	4,50	3,60
6	Penguatan Akutabilitas	3,75	3,07
7	Penguatan Pengawasan	3,75	3,41
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	3,75	3,64
B	Hasil	40,00	34,04
1	Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10,00	8,40
2	Kualitas Pelayanan Publik	10,00	9,40
3	Pemerintahan yang Bersih dari KKN	10,00	8,40
4	Kinerja Organisasi	10,00	8,04

7. Telah dilaksanakan evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2022 (*entry meeting*) oleh Tim Evaluator Kementerian PAN-RB melalui video *conference zoom meeting* pada 27 September 2022;
8. Kementerian Perhubungan mendapatkan predikat Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) melalui unit kerja sebanyak tiga unit kerja, yakni Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Guntur Melati BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat, Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar, dan Politeknik Transportasi Darat Bali.

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022 adalah senilai Rp467.637.000,00 (Empat Ratus Enam Puluh Tujuh Juta Enam Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan peningkatan koordinasi dan pemenuhan dokumen dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2022, dengan realisasi senilai Rp460.894.254,00 (Empat Ratus Enam Puluh Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Empat Ribu Dua Ratus Lima Puluh Empat Rupiah) atau sebesar 98,558%, seperti Gambar III.87.



Gambar III. 87 Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2022

III.4.6 Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2022

Sepanjang 2022, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

1. Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” dari BPK atas Laporan Keuangan Tahun 2021 (9 kali berturut-turut);
2. Penghargaan sebagai Kementerian dengan Indeks Maturitas Kategori Tinggi dari Komisi Aparatur Sipil Negara;
3. Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM;
4. Predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Penyiaran Publik;
5. Predikat Terbaik Kategori Pengelolaan Komunikasi dan Media Massa dalam ajang TMA 2022 yang diadakan oleh Tempo Group;
6. Penghargaan Bhumandala Simpul Jaringan Informasi Geospasial Tahun 2022 Simpul Jaringan Terbaik kategori Kementerian/Lembaga (Bhumandala Ariti);
7. Penghargaan Bhumandala Nama Rupabumi atas penyediaan Informasi Geospasial yang Akurat, Mutakhir dan Berkepastian Hukum kategori K/L;
8. Predikat WBK dari Kementerian PAN-RB kepada 3 UPT Terminal Guntur Melati Garut Jawa Barat, Kantor OP Utama Makassar, dan Poltrada Bali;
9. Penghargaan penilaian kepatuhan standar pelayanan publik dari Ombudsman kepada Direktorat LLAKA, Prasarana dan Keselamatan Ditjen Perkeretaapian;
10. Penghargaan Satuan Kerja Pengelola SBSN Terbaik 2022 dari Kementerian Keuangan kepada BPTD Wil. XVIII Sultra, BTP Jabar dan KSOP Muntok;
11. Penghargaan sertifikasi terbanyak kepada Sesditjen Perkeretaapian antar lembaga di lingkungan Kanwil ATR-BPN Jawa Tengah dan Sumatera Utara;

12. BPKARSS meraih Predikat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik Kategori Pelayanan Prima K/L Umum dari Kementerian PAN-RB;
13. Penghargaan Predikat Transportasi Publik Ramah Anak Layanan Buy The Service (BTS) BISKITA Transpakuan di Kota Bogor;
14. Apresiasi KPK atas Komitmen dan Kontribusi dalam Aksi Pemangkasan Birokrasi dan Peningkatan Layanan di Kawasan Pelabuhan Tahun 2021-2022;
15. Nominasi 10 Besar pada Festival Film Anti Korupsi 2022;
16. *Top CEO on Digital Implementation 2022* Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi. Diselenggarakan Majalah *IT Works*;
17. Pusdatin memperoleh Sertifikasi ISO 270001 untuk Penerapan Sistem Manajemen Keamanan Informasi (2 kali berturut-turut);
18. Unit Kearsipan I Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai Unit Kearsipan terakreditasi A (sangat baik) oleh Kepala Arsip Nasional;
19. KNKT memperoleh predikat “Menuju Informatif” untuk kategori lembaga non-struktural oleh Komisi Informasi Pusat;
20. Apresiasi dari berbagai pihak atas penyelenggaraan mudik yang aman dan lancar setelah 2 tahun tidak dilaksanakan.

III.4.7 Pencapaian Target Sektor Transportasi Tahun 2022 dalam RPJM Nasional 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.

1. TRANSPORTASI DARAT

Uraian	Jumlah
Pelabuhan Penyeberangan baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2020-2024	36
Realisasi s.d 2020	7
Realisasi s.d 2021	11
Realisasi s.d 2022	11

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. Sampai dengan tahun 2022 telah dibangun sebelas pelabuhan penyeberangan baru yaitu Pulau Telo (Nias), Bias Munjul, Sampalan, Siompu, Kadatua, Leti (Maluku), Weda, Kaimana, Batanta, Salawati, dan Bade.

2. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Uraian	Jumlah
Panjang Jalur Kereta Api (Km'sp)	
Target 2020-2024	7.451
Realisasi s.d 2020	6.326
Realisasi s.d 2021	6.466
Realisasi s.d 2022	6.642

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 2022 adalah 6.642 km'sp.

Uraian	Jumlah
Kondisi Jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) Kategori 1 dan 2 (%)	
Target 2020-2024	94,0
Realisasi s.d 2020	82,83
Realisasi s.d 2021	90,36
Realisasi s.d 2022	91,37

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 2022 adalah sebesar 91,37%. Nilai TQI berdasarkan hasil pengukuran menggunakan kereta ukur yang dikoordinasikan dengan PT. KAI.

3. TRANSPORTASI LAUT

Uraian	Jumlah
Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi standar (lokasi)	
Target 2020-2024	7
Realisasi s.d 2020	1
Realisasi s.d 2021	2
Realisasi s.d 2022	4

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 2022, terdapat empat pelabuhan utama yang memenuhi standar yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar *New Port* dan Pelabuhan Belawan.

Uraian	Jumlah
Jumlah rute subsidi tol laut (rute)	
Target 2020-2024	25
Realisasi s.d 2020	26
Realisasi s.d 2021	32
Realisasi s.d 2022	33

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. Sampai dengan tahun 2022 jumlah rute subsidi tol laut telah terealisasi sebanyak 33 rute.

4. TRANSPORTASI UDARA

Uraian	Jumlah
Jumlah bandara udara baru yang dibangun (lokasi)	
Target 2020-2024	21
Realisasi s.d 2020	8
Realisasi s.d 2021	10
Realisasi s.d 2022	10

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 2022, telah terbangun sepuluh bandara baru yaitu Bandara Mandailing Natal, Bandara Singkawang, Bandara Pohuwato, Bandara Bolaang Mongondow, Bandara Nabire Baru, Bandara Banggai Laut, Bandara Siboru, Bandara Ngloram, Bandara Sobaham, dan Bandara Buntutunik. dua bandara diantaranya telah beroperasi yaitu Bandara Ngolram dan Bandara Buntutunik.

Uraian	Jumlah
Jumlah rute jembatan udara (rute)	
Target 2020-2024	43
Realisasi s.d 2020	28
Realisasi s.d 2021	39
Realisasi s.d 2022	42

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 2022 terdapat 42 rute jembatan udara

5. TRANSPORTASI PERKOTAAN

Uraian	Jumlah
Jumlah kota metropolitan dengan Sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota)	
Target 2020-2024	6
Realisasi s.d 2020	3
Realisasi s.d 2021	6
Realisasi s.d 2022	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, baik transportasi darat maupun perkeretaapian. Sampai dengan tahun 2022, terdapat enam kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan transportasi perkeretaapian berupa angkutan penumpang yang dibangun dan dikembangkan, yakni: Medan, Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Sedangkan untuk sistem angkutan umum

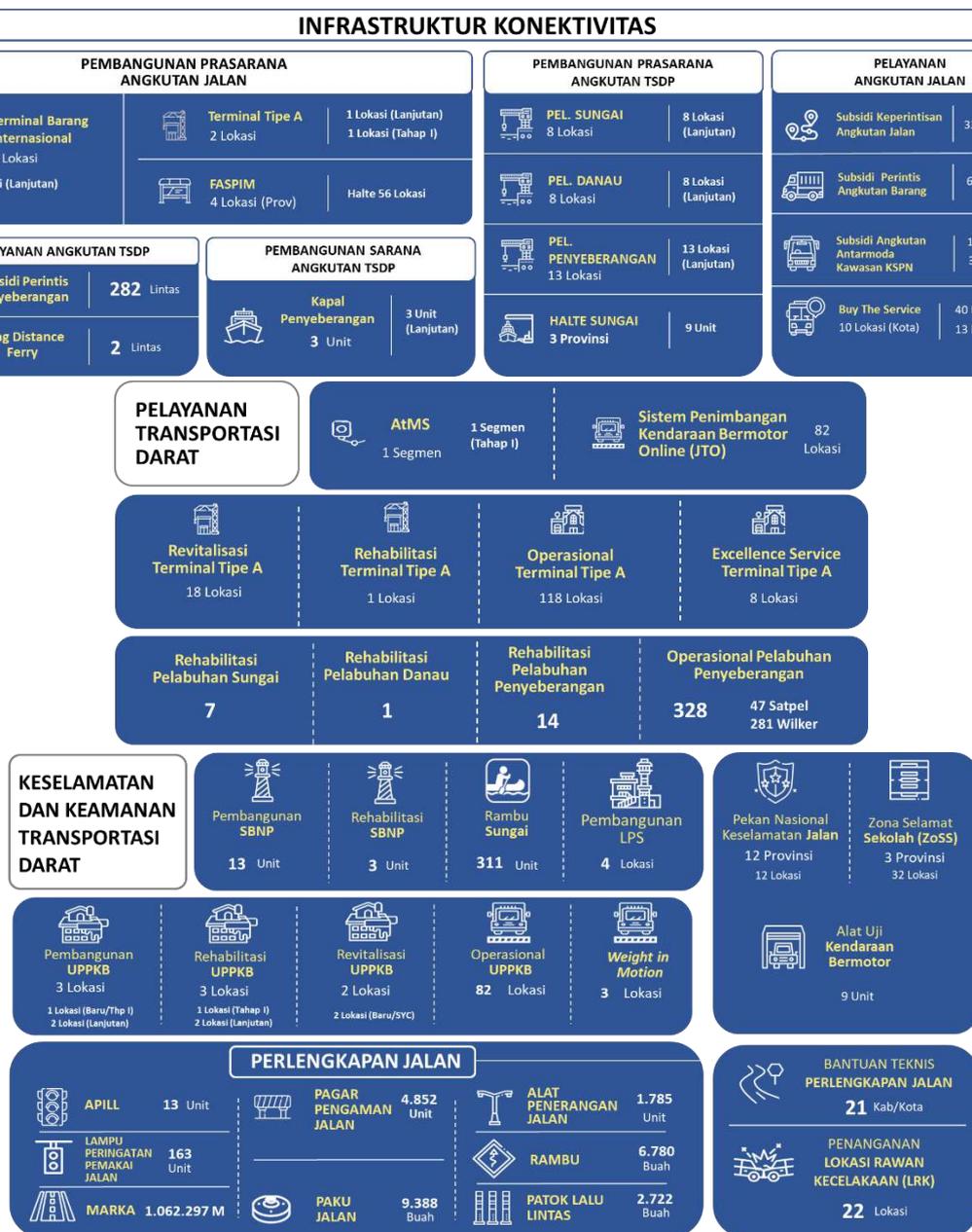
massal perkotaan transportasi darat yang dibangun dan dikembangkan telah memenuhi semua target, yaitu di Medan, Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang dan Makassar.

III.4.8 Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2022

Selain penghargaan atas kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 tersebut di atas, berbagai capaian pembangunan bidang sarana dan prasarana transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2022 adalah:

1. TRANSPORTASI DARAT

Pembangunan infrastruktur transportasi darat tahun 2022 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 2022.



2. TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Hasil pembangunan transportasi perkeretaapian dalam rangka peningkatan konektivitas, pelayanan dan keselamatan. Adapun hasil pembangunan prasarana perkeretaapian tahun 2022 meliputi:

	Pembangunan Jalur KA termasuk Jalur Ganda dan Reaktivitasi	176,11 Km'sp
	Peningkatan dan Rehabilitasi/Perawatan Jalur KA	73,171 Km'sp
	Elektrifikasi Jalur KA	6,24 Km
	Pembangunan/Modernisasi Stasiun KA	14 Unit

WILAYAH JAWA

Pembangunan:

Jalur MRT Jakarta NS Phase I (PSN)
 Jalur LRT Jakarta Phase I (PSN)
 Jalur LRT Jabodebek Tahap I (PSN)
 DDT Manggarai – Cikarang
 Jalur KA Cianjur – Ciranjang – Cipatat
 Jalur Ganda KA Bogor – Sukabumi (PSN)
 Jalur Ganda KA Gedebage-Haurpugur (PSN)
 Jalur KA Solo – Bandara Adi Sumarmo (PSN)
 Jalur KA *Elevated* Solo–Kadipiro
 Jalur Ganda KA Purwokerto – Kroya (PSN)
 Jalur Ganda KA Kroya – Kutoarjo (PSN)
 Jalur Ganda KA Solo – Kedungbanteng (PSN)
 Jalur Ganda KA Kedungbanteng – Madiun (PSN)
 Jalur Ganda KA Madiun – Jombang (PSN)
 Jalur Ganda KA Jombang – Mojokerto (PSN)
 Jalur Ganda KA Mojokerto-Sepanjang (PSN)
 Jalur KA Kedundang – YIA (PSN)
 Jalur Ganda KA Solo – Semarang Fase I
 Jalur Kereta Cepat Jakarta- Bandung

Peningkatan/Rehabilitasi:

Jalur KA Rangkasbitung – Serang – Merak
 Jalur KA Bandung – Banjar
 Jalur KA Banjar – Kroya
 Jalur KA Brumbung – Tanggung – Kedungjati
 Jalur KA Bangil – Probolinggo
 Jalur KA Malang – Sumberpucung

Elektrifikasi Jalur KA:

MRT Jakarta NS Phase I (PSN)
 LRT Jakarta Phase I (PSN)
 Bekasi – Cikarang
 Yogyakarta – Solo Balapan
 Solo Balapan – Palur

Pelayanan KA Perintis:

Subsidi Perintis KA Lintas
 Purwosari – Wonogiri (operasi)

WILAYAH SUMATERA

Pembangunan:

Jalur KA Krueng Geukeuh – Paloh
 Jalur KA Binjai – Besitang – Seiliput
 Jalur Ganda & Layang KA Medan – Bandar Khalifah
 Jalur KA Bandar Tinggi–Kuala Tanjung (PSN)
 Jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 (PSN)
 Jalur KA Padang – Pulau Aer
 Jalur KA Langsa - Besitang

Peningkatan/Rehabilitasi:

Jalur KA Medan – Binjai
 Jalur KA Araskabu – Siantar
 Jalur KA Padang – Pariaman
 Jalur KA Batu Tabal – Kacang
 Jalur KA Lahat – Bungamas – Lubuklinggau

WILAYAH SULAWESI

Pembangunan:

Jalur KA Makassar – Parepare (PSN)

Pelayanan KA Perintis:

Subsidi Perintis KA Makassar - Parepare
 Lintas Barru - Maros (operasi terbatas)

Selain pembangunan transportasi KA, subsidi perintis KA juga telah di lakukan tujuh layanan subsidi perintis pada:

- Subsidi Perintis KA Lintas Krueng Geukeuh - Kuta Blang (operasi)
- Subsidi Perintis KA Lintas Tebing Tinggi - Bandar Tinggi - Kuala Tanjung (operasi)
- Subsidi Perintis Solo - Wonogiri (operasi)
- Subsidi Perintis KA Lintas Lubuk Alung - Kayu Tanam - BIM (operasi)
- Subsidi Perintis KA Bandara Internasional Minangkabau - Padang - Pulo Aer (operasi)
- Subsidi Perintis LRT Sumatera Selatan (operasi)
- Subsidi Perintis KA makassar-Parepare Lintas baru-Maros (operasi terbatas)

3. TRANSPORTASI LAUT

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut tahun 2022 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.

Adapun pembangunan sarana dan prasarana transportasi laut tahun 2022 sebagai berikut:

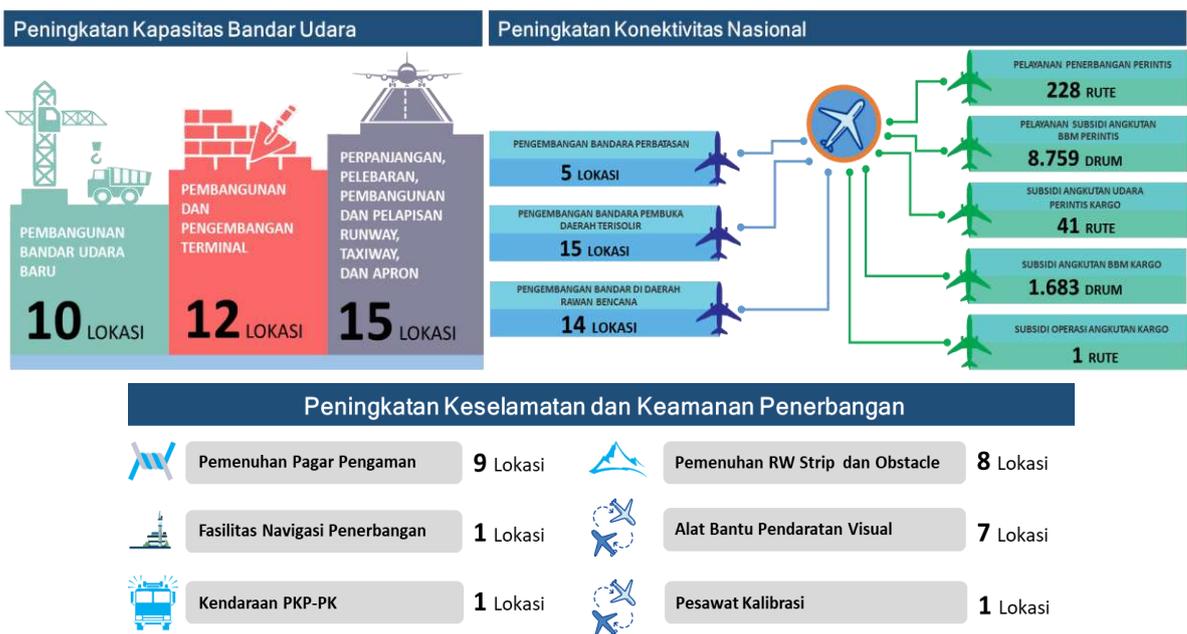


4. TRANSPORTASI UDARA

Terdapat 10 (sepuluh) pembangunan bandar udara baru di tahun 2022, meliputi Bandara Mandailing Natal, Bandara Singkawang, Bandara Puhwato, Bandara Bolaang Mongondow, Bandara Nabire Baru,

Bandara Banggai Laut, Bandara Siboru, Bandara Ngloram, Bandara Sobaham, dan Bandara Buntukunik. 2 (dua) diantaranya telah beroperasi yaitu Bandara Ngolram dan Bandara Buntukunik.

Capaian pembangunan pada sektor transportasi udara terdiri dari peningkatan kapasitas bandar udara, peningkatan konektivitas nasional, dan peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan. Adapun rincian sebagai berikut:



5. 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 Perhubungan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, Pemerintah beserta stake holder terkait menyelenggarakan layanan transportasi dengan skema *Buy The Service* (BTS).

Sesuai target pada RPJMN tahun 2020-2024, pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan direncanakan terhadap 6 kota dan pada tahun 2022 pengembangan tersebut telah terealisasi di adalah 6 kota yang salah satunya adalah Jabodetabek.

Pembangunan pada Transportasi Jabodetabek terdiri dari infrastruktur konektivitas transportasi Jabodetabek, Pelayanan transportasi Jabodetabek dan Keselamatan transportasi Jabodetabek. Pengembangan transportasi perkotaan Jabodetabek

juga dilakukan dengan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok,

Tangerang, dan Bekasi. Adapun rincian pembangunan Transportasi Jabodetabek sebagai berikut:

INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI JABODETABEK

-  Pembangunan Skybridge Stasiun Bojong Gede ke Terminal Bojong Gede
-  Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg

KESELAMATAN TRANSPORTASI JABODETABEK

-  Rambu Lalu Lintas **337** Unit
-  Lampu Penerangan Jalan Umum **806** Unit
-  Marka Jalan **898.862** m
-  Warning Light **137** Unit
-  ATCS **78** Titik

PELAYANAN TRANSPORTASI JABODETABEK

-  Instalasi Panel Surya di Terminal Pondok Cabe, Kota Tangerang Selatan **1** Lokasi
-  Perizinan Trans Jabodetabek **1022** Bus
-  Perizinan JRC Angkutan Pemukiman **217** Bus
-  Perizinan JAC Angkutan Bandara **480** Bus
-  Layanan Buy The Service (BTS) BISKITA

Kota Bogor	
4 Koridor	
49 Bus	
11.799 Rata2 pnp/hari	
115,93% Load Factor	

6. SUMBER DAYA MANUSIA TRANSPORTASI

Capaian pembangunan terkait SDM Transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2022 terdiri atas peserta diklat transportasi dan lulusan diklat transportasi tahun 2022.

Target peserta diklat transportasi tahun 2022 sebanyak 454.958 orang dengan realisasi peserta diklat transportasi sebesar 523.098 orang atau mencapai 114,98% dari target. Adapun rincian terkait peserta diklat transportasi adalah sebagai berikut:



Target lulusan diklat transportasi tahun 2022 sebanyak 397.406 orang dengan realisasi lulusan diklat transportasi sebesar 495.618 orang atau mencapai 124,71% dari target. Adapun rincian terkait lulusan diklat transportasi adalah sebagai berikut:



6. PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN

Terdapat 44 (empat puluh empat) Rekomendasi Kebijakan telah diselesaikan dan disampaikan kepada Menteri Perhubungan pada Tahun 2022.

Rekomendasi Kebijakan tersebut terdiri dari rekomendasi bidang sarana transportasi, rekomendasi bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan, rekomendasi bidang prasarana transportasi dan rekomendasi bidang keselamatan dan keamanan. Adapun rincian terkait rekomendasi kebijakan sektor transportasi:

6

Bidang Sarana Transportasi

1. Supply Armada Pesawat Udara;
2. Program Subsidi dan Keperintisan;
3. Angkutan Pemadu Moda;
4. Pendanaan Alternatif LN;
5. Skema Pengusahaan Angkutan Umum;
6. Rekomendasi Penataan TERSUS/TUKS.

17

Bidang Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan

1. Pengendalian Pergerakan Orang (Lebaran & Nataru);
2. Sistem Transportasi IKN;
3. Jaringan dan Rute Penerbangan;
4. Angkutan Perkotaan Buy The Service (BTS);
5. Penyesuaian Harga Tiket Angkutan Udara;
6. Angkutan penyeberangan Merak Bakauheni;
7. Penghapusan Syarat Tes PCR/Antigen untuk Perjalanan Transportasi Udara;
8. Penyesuaian Tarif OJOL;
9. Penerapan *Weight In Motion* (WIM);
10. Penyusunan Tatrawil;
11. Evaluasi Kebijakan *Red Zone Marking*;
12. Evaluasi Kebijakan Penanganan Terminal Bayangan;
13. Dukungan Perubahan Regulasi Transportasi Jalan;
14. Rekomendasi Kebijakan Tentang P3DN;
15. Kebijakan Kendaraan Listrik;
16. Rekomendasi Perumusan Kebijakan LRT;
17. Rekomendasi Kebijakan MRT.



13

Bidang
Prasarana
Transportasi

1. Penetapan *Military Training Area* (MTA);
2. Optimalisasi Sumber Daya Airnav;
3. Dukungan Transportasi Udara untuk Ekspor perikanan;
4. Pemanfaatan *Sustainable Aviation Fuel* (SAF);
5. Optimalisasi Aset di Transportasi Udara;
6. Penetapan Kriteria *Mhulti-Airport System* (MAS);
7. Dukungan Transportasi Udara untuk pemulihan ekonomi;
8. Percepatan penyelesaian PSN;
9. Mitigasi Keterbatasan Supply Armada Pesawat Udara;
10. Pola Pengembangan Operasi HEMS di Indonesia;
11. Efisiensi Biaya Perusahaan Penerbangan;
12. Urgensi Implementasi Upset Prevention And Recovery Training (UPRT) dalam Mendukung Keselamatan Penerbangan;
13. Pola Pengembangan Kebijakan Jaringan.



8

Bidang
Keselamatan dan
Keamanan

1. Penetapan posisi Bandar udara IKN;
2. Pengawasan Kru Penerbangan;
3. Evaluasi IM.8 Tahun 2021 (Pelayanan Angkutan Penyebrangan);
4. Pariwisata yang berkeselamatan;
5. Optimalisasi Angkutan Pemadu Moda;
6. Evaluasi Efektivitas Pengoperasian Bus Feeder;
7. Solusi Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas;
8. Strategi Skema Kebijakan Dalam Mendukung Implementasi *Green Logistic*.



Gambar III. 88 Perjanjian Kerjasama Penyediaan Infrastruktur Proyek KPBU Pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB, Bekasi, Jawa Barat (31 Oktober 2022)

III.5. Realisasi Anggaran

Secara umum, penyusunan anggaran Kementerian Perhubungan TA 2022 telah memedomani ketentuan penyusunan anggaran yang berlaku secara nasional yaitu: Peraturan Pemerintah Nomor 90 tahun 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 Republik Indonesia Nomor 208/PMK.02/2019 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:



Gambar III. 89 Kementerian Perhubungan Meraih Peringkat Pertama Terbaik pada Penganugerahan Layanan Investasi 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM (Oktober 2022)

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
3. Surat Sekretaris Jenderal Nomor KU.103/12/PHB 2022 tanggal 4 Januari 2022 tentang Langkah-Langkah Strategis Pelaksanaan Anggaran Tahun Anggaran 2022.

III.5.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2022

Sesuai Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022, dana DIPA yang semula diperoleh Kementerian Perhubungan senilai Rp32.938.320.363.000,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Sembilan Ratus Tiga Puluh Delapan Miliar Tiga Ratus Dua Puluh Juta Tiga Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Rupiah). Dalam pelaksanaan anggaran Tahun 2022 Kementerian Perhubungan beberapa kali mengalami perubahan pagu sehingga dana yang diperoleh Kementerian Perhubungan menjadi senilai Rp33.478.235.915.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Belas Ribu Rupiah). Perubahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Adanya luncturan anggaran sumber dana SBSN/PHLN senilai Rp482.009.431.000,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Sembilan Juta Empat Ratus Tiga Puluh Satu Ribu Rupiah);
2. Adanya luncturan anggaran sumber dana SBSN senilai Rp191.933.653.000,00 (Seratus Sembilan Puluh Satu Miliar Sembilan Ratus Tiga Puluh Tiga Juta Enam Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Rupiah);
3. Luncturan anggaran sumber dana PHLN senilai Rp290.075.778.000,00 (Dua Ratus Sembilan Puluh Miliar Tujuh Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Rupiah);
4. Penggunaan saldo awal BLU serta penambahan pagu PNBPNP senilai Rp486.490.644.000,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Enam Miliar Empat Ratus Sembilan Puluh Juta Enam Ratus Empat Puluh Empat Ribu Rupiah);
5. Pergeseran Anggaran Bagian Anggaran 999.08 BA-BUN Pengelolaan Belanja Lainnya ke BA Kementerian Perhubungan untuk stimulus transportasi dalam rangka Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) pada Ditjen Perhubungan Udara senilai Rp569.428.584.000,00 (Lima Ratus Enam Puluh Sembilan Miliar Empat Ratus Dua Puluh Delapan Juta Lima Ratus Delapan Puluh Empat Ribu Rupiah);
6. Hibah Luar Negeri senilai Rp17.651.866.000,00 (Tujuh Belas Miliar Enam Ratus Lima Puluh Satu Juta Delapan Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah);
7. Pembayaran Ganti Kerugian Pengadaan Tanah oleh LMAN sebagai pencatatan penambahan Belanja Modal pada Ditjen Perkeretaapian dan Ditjen Perhubungan Laut senilai Rp372.587.637.000,00 (Tiga Ratus Tujuh Puluh Dua Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Tujuh Juta Enam Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Rupiah);
8. Pengurangan akibat pergeseran *Automatic Adjustmen* ke BA BUN senilai Rp1.110.511.105.000,00 (Satu Triliun Seratus Sepuluh Miliar Lima Ratus Sebelas Juta Seratus Lima Ribu Rupiah);
9. Pengurangan akibat pergeseran anggaran dari Badan Kebijakan Publik ke Badan Riset Inovasi Nasional senilai Rp67.216.875.000,00 (Enam Puluh Tujuh Miliar Dua Ratus Enam Belas Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah);
10. Pengurangan pagu PNBPNP/BLU di lingkungan Ditjen Perhubungan udara dan BPSDM di wilayah senilai Rp210.524.630.000,00 (Dua Ratus Sepuluh Miliar Lima Ratus Dua Puluh Empat Juta Enam Ratus Tiga Puluh Ribu Rupiah).

Tabel III.43 Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022

(dalam rupiah)

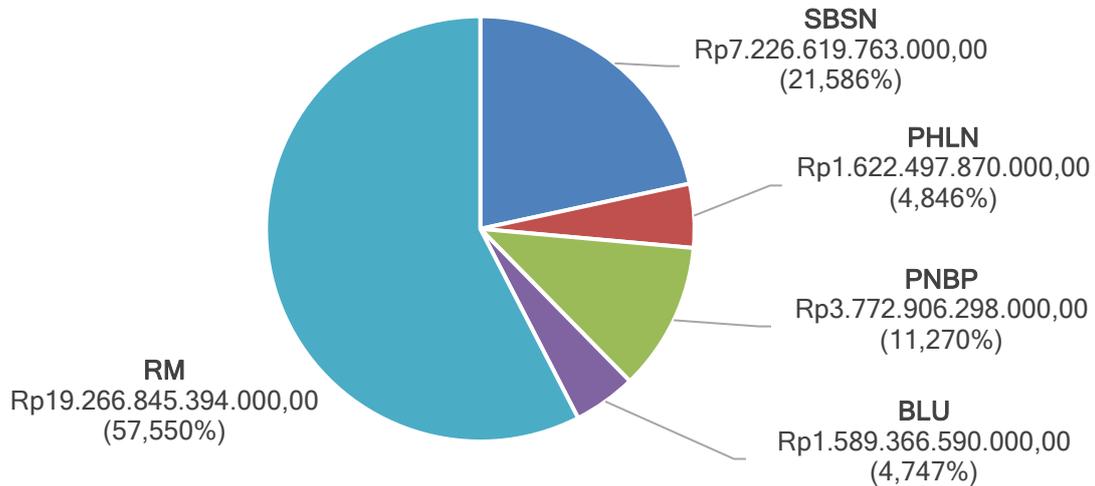
NO	UNIT KERJA	PAGU AWAL	REKOMPOSISI Dukman			LUNCURAN		SALDO AWAL BLU/PNBP	PEN BA BUN	HLN	LMAN	PERGESERAN AA KE BA BUN		PERGESERAN BKT KE BRIN	PENGURANGAN PAGU PNBP/BLU	PAGU AKHIR
			BEL. PEGAWAI & COVID ITJEN	BEL. PEGAWAI BPTJ	KEB. SETJEN	SBSN	PHLN					TAHAP I	TAHAP II			
1	Setjen	505.368.589.000	-	-	447.148.000	-	-	-	-	-	-	(20.692.888.000)	-	-	485.122.849.000	
2	Itjen	87.604.744.000	9.923.393.000	-	(447.148.000)	-	-	-	-	-	-	(9.944.546.000)	-	-	87.136.443.000	
3	Ditjen Hubdat	5.395.244.597.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30.347.257.000)	-	-	5.364.897.340.000	
4	Ditjen Hubla	8.954.904.496.000	(4.626.648.000)	-	-	74.386.000	146.214.411.000	271.179.903.000	-	17.651.866.000	170.000.598.000	(154.119.889.000)	(116.217.015.000)	-	-	9.285.062.108.000
5	Ditjen Hubud	7.035.785.248.000	-	-	-	12.586.158.000	100.000.000.000	47.282.601.000	569.428.584.000	-	-	-	(210.078.653.000)	-	(36.398.413.000)	7.518.605.525.000
6	Ditjen KA	6.728.720.521.000	(5.296.745.000)	-	-	179.273.109.000	43.861.367.000	-	-	-	202.587.039.000	-	(341.008.825.000)	-	-	6.808.136.466.000
7	Baketrans	174.302.325.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(9.785.827.000)	(67.216.875.000)	-	97.299.623.000
8	BPSDMP	3.771.559.511.000	-	(1.188.361.000)	-	-	-	168.028.140.000	-	-	-	-	(176.440.655.000)	-	(174.126.217.000)	3.587.832.418.000
9	BPTJ	284.830.332.000	-	1.188.361.000	-	-	-	-	-	-	-	-	(41.875.550.000)	-	-	244.143.143.000
JUMLAH		32.938.320.363.000	-	-	-	191.933.653.000	290.075.778.000	486.490.644.000	569.428.584.000	17.651.866.000	372.587.637.000	(154.119.889.000)	(956.391.216.000)	(67.216.875.000)	(210.524.630.000)	33.478.235.915.000

Sumber: Biro Keuangan, 2023



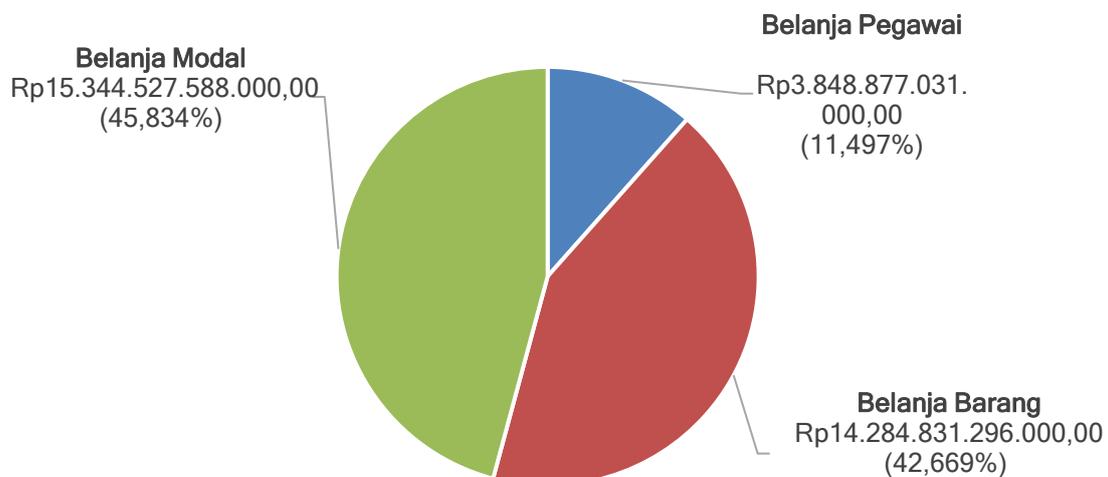
Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 sebesar 57,550% bersumber dari Rupiah Murni (RM), 21,586% bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), 4,846% bersumber dari Pinjaman Hibah Luar

Negeri (PHLN), 11,270% bersumber dari Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), dan 4,747% bersumber dari Badan layanan Umum (BLU), sebagaimana Gambar III.90 berikut:



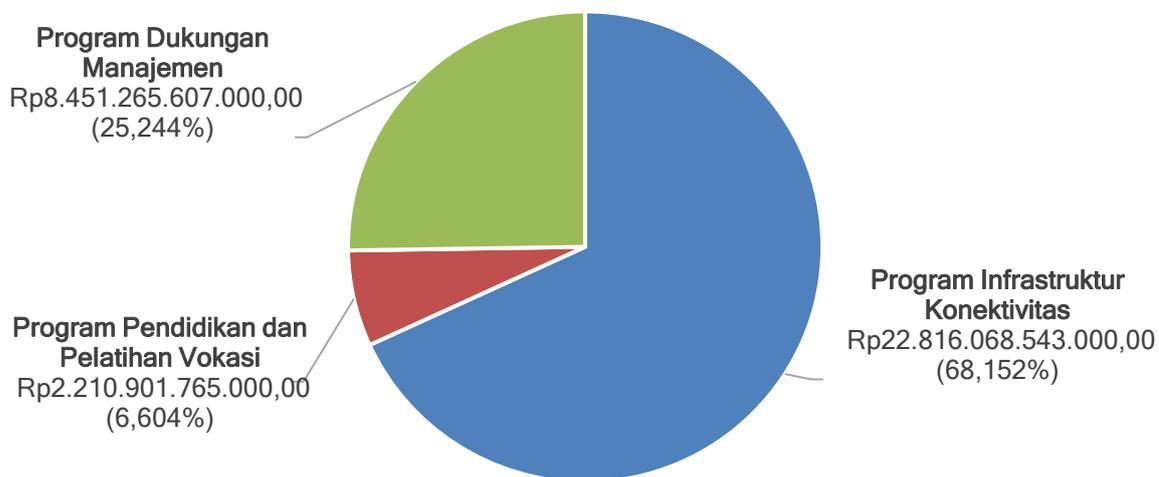
Gambar III. 90 Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana
Sumber: Biro Keuangan, 2023

Bila diklasifikasikan berdasarkan jenis belanja total pagu akhir Kementerian Perhubungan Tahun 2022 terdiri dari: Belanja Pegawai senilai Rp3.848.877.031.000,00 (Tiga Triliun Delapan Ratus Empat Puluh Delapan Miliar Delapan Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Tiga Puluh Satu Ribu Rupiah), Belanja Barang senilai Rp14.284.831.296.000,00 (Empat Belas Triliun Dua Ratus Delapan Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Satu Juta Dua Ratus Sembilan Puluh Enam Ribu Rupiah) dan Belanja Modal senilai Rp15.344.527.588.000,00 (Lima Belas Triliun Tiga Ratus Empat Puluh Empat Miliar Lima Ratus Dua Puluh Tujuh Juta Lima Ratus Delapan Puluh Delapan Ribu Rupiah) sebagaimana Gambar III.91.



Gambar III. 91 Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja
Sumber: Biro Keuangan, 2023

Mengacu pada RSPP, anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 terdistribusi pada Program Infrastruktur Konektivitas sebesar 68,152%, Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi sebesar 25,244%, dan Program Dukungan Manajemen sebesar 6,604%, yakni:



Gambar III. 92 Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP
 Sumber: Biro Keuangan, 2023

Rincian penganggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSPP Tahun 2022 adalah sebagaimana Tabel III.44 Tabel III.45 dan Tabel III.46

Tabel III. 44 Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana

(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	RM	PHLN	PNBP	BLU	SBSN	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	485.122.849.000,00	-	-	-	-	485.122.849.000,00
2	Inspektorat Jenderal	87.136.443.000,00	-	-	-	-	87.136.443.000,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	3.990.666.872.000,00	50.000.000.000,00	626.543.058.000,00	3.489.000.000,00	694.198.410.000,00	5.364.897.340.000,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	4.881.426.289.000,00	1.212.396.503.000,00	2.423.533.235.000,00	8.475.000.000,00	759.231.081.000,00	9.285.062.108.000,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	4.261.544.406.000,00	242.000.000.000,00	680.054.912.000,00	315.973.153.000,00	2.019.033.054.000,00	7.518.605.525.000,00
6	Ditjen Perkeretaapian	2.975.053.262.000,00	118.101.367.000,00		20.824.619.000,00	3.694.157.218.000,00	6.808.136.466.000,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	97.299.623.000,00	-				97.299.623.000,00
8	BPSDM Perhubungan	2.244.452.507.000,00	-	42.775.093.000,00	1.240.604.818.000,00	60.000.000.000,00	3.587.832.418.000,00
9	BPTJ	244.143.143.000,00	-	-	-	-	244.143.143.000,00
Jumlah		19.266.845.394.000,00	1.622.497.870.000,00	3.772.906.298.000,00	1.589.366.590.000,00	7.226.619.763.000,00	33.478.235.915.000,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Tabel III. 45 Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja

(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	Belanja Pegawai	Belanja Barang	Belanja Modal	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	133.736.430.000,00	321.835.095.000,00	29.551.324.000,00	485.122.849.000,00
2	Inspektorat Jenderal	42.614.677.000,00	41.169.634.000,00	3.352.132.000,00	87.136.443.000,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	503.919.106.000,00	2.924.854.923.000,00	1.936.123.311.000,00	5.364.897.340.000,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	1.803.175.538.000,00	4.070.950.641.000,00	3.410.935.929.000,00	9.285.062.108.000,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	878.927.791.000,00	2.486.063.738.000,00	4.153.613.996.000,00	7.518.605.525.000,00
6	Ditjen Perkeretaapian	129.758.784.000,00	1.576.200.504.000,00	5.102.177.178.000,00	6.808.136.466.000,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	30.945.758.000,00	63.782.782.000,00	2.571.083.000,00	97.299.623.000,00
8	BPSDM Perhubungan	298.693.418.000,00	2.647.889.527.000,00	641.249.473.000,00	3.587.832.418.000,00
9	BPTJ	27.105.529.000,00	152.084.452.000,00	64.953.162.000,00	244.143.143.000,00
Jumlah		3.848.877.031.000,00	14.284.831.296.000,00	15.344.527.588.000,00	33.478.235.915.000,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Tabel III. 46 Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP

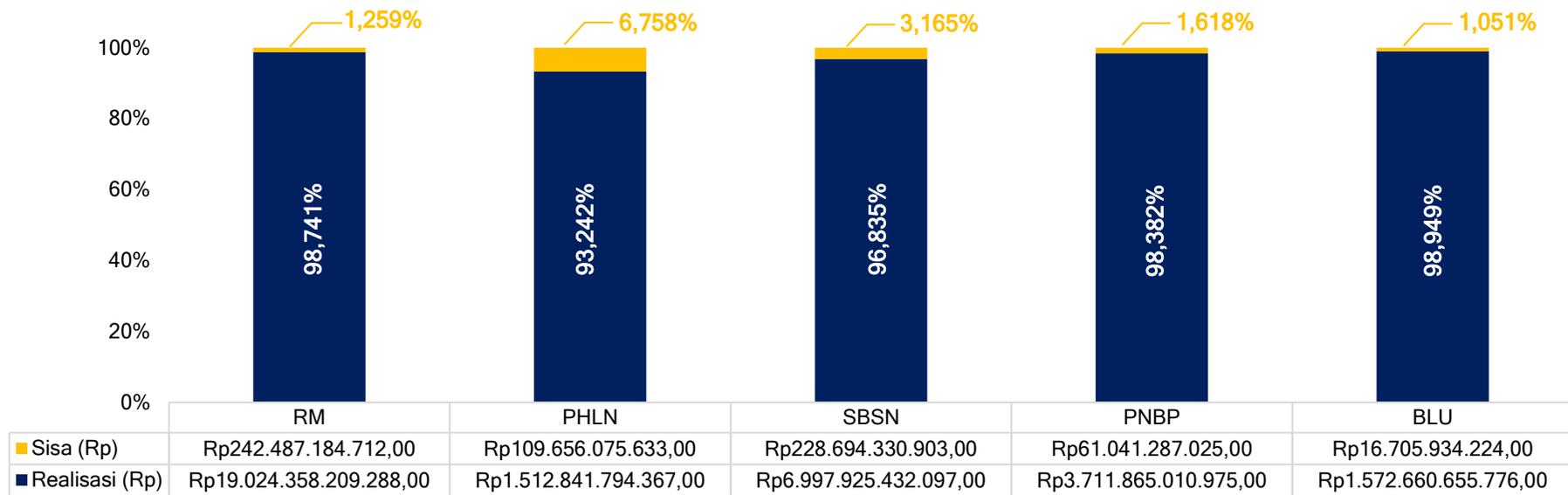
(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	Infrastruktur Konektivitas (GA)	Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL)	Dukungan Manajemen (WA)	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	-	-	485.122.849.000,00	485.122.849.000,00
2	Inspektorat Jenderal	-	-	87.136.443.000,00	87.136.443.000,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	4.432.516.459.000,00	-	932.380.881.000,00	5.364.897.340.000,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	6.263.628.253.000,00	-	3.021.433.855.000,00	9.285.062.108.000,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	5.636.938.328.000,00	-	1.881.667.197.000,00	7.518.605.525.000,00
6	Ditjen Perkeretaapian	6.308.124.389.000,00	-	500.012.077.000,00	6.808.136.466.000,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	-	-	97.299.623.000,00	97.299.623.000,00
8	BPSDM Perhubungan	-	2.210.901.765.000,00	1.376.930.653.000,00	3.587.832.418.000,00
9	BPTJ	174.861.114.000,00	-	69.282.029.000,00	244.143.143.000,00
Jumlah		22.816.068.543.000,00	2.210.901.765.000,00	8.451.265.607.000,00	33.478.235.915.000,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023

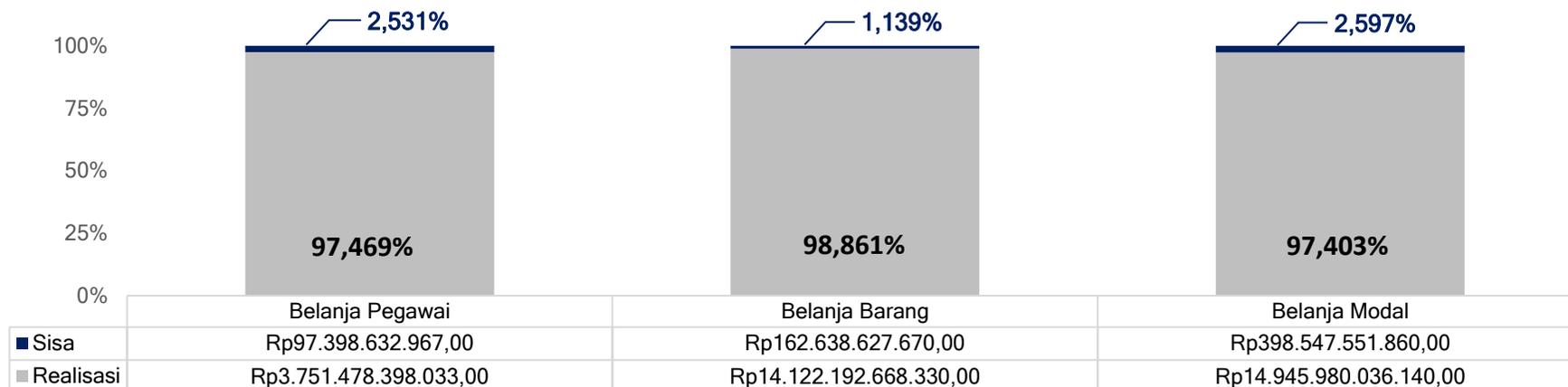


Pada masa pemulihan ekonomi akibat pandemi *COVID-19*, kinerja anggaran Kementerian Perhubungan meningkat menjadi 98,033% bila dibandingkan dengan Tahun 2021 yang mencapai 97,210%. Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 tersebut telah terealisasi senilai Rp32.819.651.102.503,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Delapan Ratus Sembilan Belas Miliar Enam Ratus Lima Puluh Satu Juta Seratus Dua Ribu Lima Ratus Tiga Rupiah), sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp658.584.812.497,00 (Enam Ratus Lima Puluh Delapan Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Empat Juta Delapan Ratus Dua Belas Ribu Empat Ratus Sembilan Puluh Tujuh Rupiah) atau sebesar 1,967%.

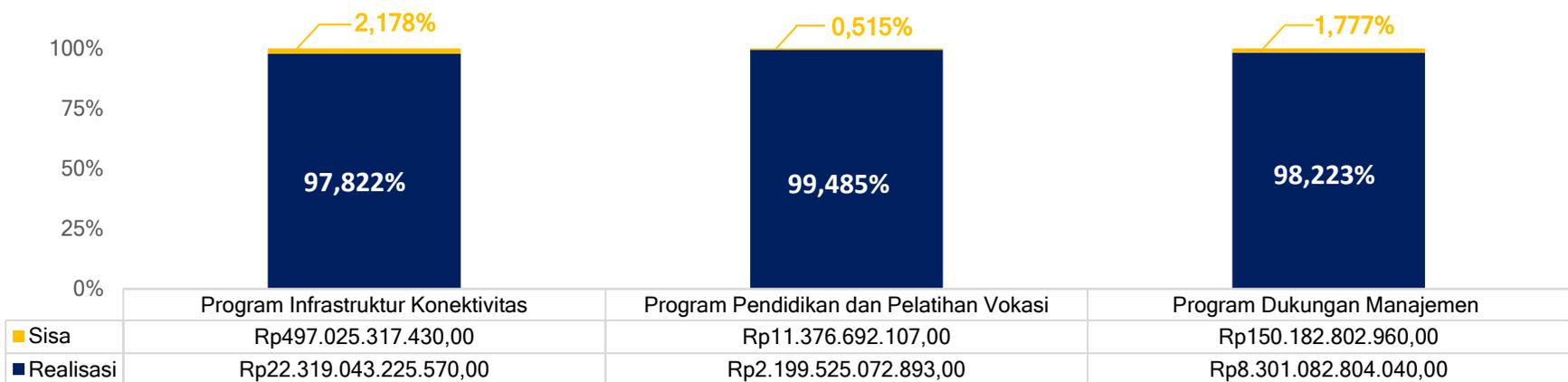


Gambar III. 93 Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana
Sumber: Biro Keuangan, 2023





Gambar III. 94 Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja
Sumber: Biro Keuangan, 2023



Gambar III. 95 Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP
Sumber: Biro Keuangan, 2023



Rincian realisasi anggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSPB Tahun 2022 adalah sebagaimana Tabel III.47 Tabel III.48 dan Tabel II.49 berikut:

Tabel III. 47 Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	485.122.849.000,00	482.886.870.598,00	99,539%	2.235.978.402,00	0,461%
	RM	485.122.849.000,00	482.886.870.598,00	99,539%	2.235.978.402,00	0,461%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
2	Inspektorat Jenderal	87.136.443.000,00	86.157.763.714,00	98,877%	978.679.286,00	1,123%
	RM	87.136.443.000,00	86.157.763.714,00	98,877%	978.679.286,00	1,123%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
3	Ditjen Perhubungan Darat	5.364.897.340.000,00	5.285.235.546.125,00	98,515%	79.661.793.875,00	1,485%
	RM	3.990.666.872.000,00	3.969.474.665.916,00	99,469%	21.192.206.084,00	0,531%
	PHLN	50.000.000.000,00	1.382.777.589,000	2,766%	48.617.222.411,00	97,234%
	PNBP	626.543.058.000,00	618.171.822.417,00	98,664%	8.371.235.583,00	1,336%
	BLU	3.489.000.000,00	3.209.246.890,00	91,982%	279.753.110,00	8,018%
	SBSN	694.198.410.000,00	692.997.033.313,00	99,827%	1.201.376.687,00	0,173%
4	Ditjen Perhubungan Laut	9.285.062.108.000,00	9.042.086.939.709,00	97,383%	242.975.168.291,00	2,617%
	RM	4.881.426.289.000,00	4.790.186.974.897,00	98,131%	91.239.314.103,00	1,869%
	PHLN	1.212.396.503.000,000	1.162.709.017.775,000	95,902%	49.687.485.225,00	4,098%
	PNBP	2.423.533.235.000,00	2.393.116.643.895,00	98,745%	30.416.591.105,00	1,255%
	BLU	8.475.000.000,00	5.897.194.975,00	69,583%	2.577.805.025,00	30,417%
	SBSN	759.231.081.000,00	690.177.108.167,00	90,905%	69.053.972.833,00	9,095%
5	Ditjen Perhubungan Udara	7.518.605.525.000,00	7.314.785.436.765,00	97,289%	203.820.088.235,00	2,711%
	RM	4.261.544.406.000,00	4.200.330.431.900,00	98,564%	61.213.974.100,00	1,436%
	PHLN	242.000.000.000,000	240.043.326.906,000	99,191%	1.956.673.094,00	0,809%
	PNBP	680.054.912.000,00	658.130.792.645,00	96,776%	21.924.119.355,00	3,224%
	BLU	315.973.153.000,00	309.520.910.116,00	97,958%	6.452.242.884,00	2,042%
	SBSN	2.019.033.054.000,00	1.906.759.975.198,00	94,439%	112.273.078.802,00	5,561%



No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
6	Ditjen Perkeretaapian	6.808.136.466.000,00	6.706.862.722.392,00	98,512%	101.273.743.608,00	1,488%
	RM	2.975.053.262.000,00	2.931.165.527.190,00	98,525%	43.887.734.810,00	1,475%
	PHLN	118.101.367.000,000	108.706.672.097,000	92,045%	9.394.694.903,00	7,955%
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	20.824.619.000,00	18.999.207.686,00	91,234%	1.825.411.314,00	8,766%
	SBSN	3.694.157.218.000,00	3.647.991.315.419,00	98,750%	46.165.902.581,00	1,250%
7	Badan Kebijakan Transportasi	97.299.623.000,00	97.096.874.442,00	99,792%	202.748.558,00	0,208%
	RM	97.299.623.000,00	97.096.874.442,00	99,792%	202.748.558,00	0,208%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
8	BPSDM Perhubungan	3.587.832.418.000,00	3.560.454.993.689,00	99,237%	27.377.424.311,00	0,763%
	RM	2.244.452.507.000,00	2.222.975.145.562,00	99,043%	21.477.361.438,00	0,957%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	42.775.093.000,00	42.445.752.018,00	99,230%	329.340.982,00	0,770%
	BLU	1.240.604.818.000,00	1.235.034.096.109,00	99,551%	5.570.721.891,00	0,449%
	SBSN	60.000.000.000,00	60.000.000.000,00	100,000%	-	-
9	BPTJ	244.143.143.000,00	244.083.955.069,00	99,976%	59.187.931,00	0,024%
	RM	244.143.143.000,00	244.083.955.069,00	99,976%	59.187.931,00	0,024%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Tabel III. 48 Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	485.122.849.000,00	482.886.870.598,00	99,539%	2.235.978.402,00	0,461%
	Belanja Pegawai	133.736.430.000,00	132.926.042.461,00	99,394%	810.387.539,00	0,606%
	Belanja Barang	321.835.095.000,00	320.429.056.837,00	99,563%	1.406.038.163,00	0,437%
	Belanja Modal	29.551.324.000,00	29.531.771.300,00	99,934%	19.552.700,00	0,066%
2	Inspektorat Jenderal	87.136.443.000,00	86.157.763.714,00	98,877%	978.679.286,00	1,123%
	Belanja Pegawai	42.614.677.000,00	41.642.846.513,00	97,719%	971.830.487,00	2,281%
	Belanja Barang	41.169.634.000,00	41.163.077.401,00	99,984%	6.556.599,00	0,016%
	Belanja Modal	3.352.132.000,00	3.351.839.800,00	99,991%	292.200,00	0,009%
3	Ditjen Perhubungan Darat	5.364.897.340.000,00	5.285.235.546.125,00	98,515%	79.661.793.875,00	1,485%
	Belanja Pegawai	503.919.106.000,00	499.842.490.713,00	99,191%	4.076.615.287,00	0,809%
	Belanja Barang	2.924.854.923.000,00	2.905.805.518.502,00	99,349%	19.049.404.498,00	0,651%
	Belanja Modal	1.936.123.311.000,00	1.879.587.536.910,00	97,080%	56.535.774.090,00	2,920%
4	Ditjen Perhubungan Laut	9.285.062.108.000,00	9.042.086.939.709,00	97,383%	242.975.168.291,00	2,617%
	Belanja Pegawai	1.803.175.538.000,00	1.750.658.742.049,00	97,088%	52.516.795.951,00	2,912%
	Belanja Barang	4.070.950.641.000,00	4.017.116.319.788,00	98,678%	53.834.321.212,00	1,322%
	Belanja Modal	3.410.935.929.000,00	3.274.311.877.872,00	95,995%	136.624.051.128,00	4,005%
5	Ditjen Perhubungan Udara	7.518.605.525.000,00	7.314.785.436.765,00	97,289%	203.820.088.235,00	2,711%
	Belanja Pegawai	878.927.791.000,00	854.956.241.278,00	97,273%	23.971.549.722,00	2,727%
	Belanja Barang	2.486.063.738.000,00	2.436.684.496.561,00	98,014%	49.379.241.439,00	1,986%
	Belanja Modal	4.153.613.996.000,00	4.023.144.698.926,00	96,859%	130.469.297.074,00	3,141%
6	Ditjen Perkeretaapian	6.808.136.466.000,00	6.706.862.722.392,00	98,512%	101.273.743.608,00	1,488%
	Belanja Pegawai	129.758.784.000,00	122.305.107.728,00	94,256%	7.453.676.272,00	5,744%
	Belanja Barang	1.576.200.504.000,00	1.556.242.216.149,00	98,734%	19.958.287.851,00	1,266%
	Belanja Modal	5.102.177.178.000,00	5.028.315.398.515,00	98,552%	73.861.779.485,00	1,448%
7	Badan Kebijakan Transportasi	97.299.623.000,00	97.096.874.442,00	99,792%	202.748.558,00	0,208%
	Belanja Pegawai	30.945.758.000,00	30.944.134.813,00	99,995%	1.623.187,00	0,005%
	Belanja Barang	63.782.782.000,00	63.583.402.841,00	99,687%	199.379.159,00	0,313%
	Belanja Modal	2.571.083.000,00	2.569.336.788,00	99,932%	1.746.212,00	0,068%
8	BPSDM Perhubungan	3.587.832.418.000,00	3.560.454.993.689,00	99,237%	27.377.424.311,00	0,763%
	Belanja Pegawai	298.693.418.000,00	291.097.263.964,00	97,457%	7.596.154.036,00	2,543%
	Belanja Barang	2.647.889.527.000,00	2.629.142.663.289,00	99,292%	18.746.863.711,00	0,708%
	Belanja Modal	641.249.473.000,00	640.215.066.436,00	99,839%	1.034.406.564,00	0,161%
9	BPTJ	244.143.143.000,00	244.083.955.069,00	99,976%	59.187.931,00	0,024%
	Belanja Pegawai	27.105.529.000,00	27.105.528.514,00	100,000%	486,00	0,000%
	Belanja Barang	152.084.452.000,00	152.025.916.962,00	99,962%	58.535.038,00	0,038%
	Belanja Modal	64.953.162.000,00	64.952.509.593,00	99,999%	652.407,00	0,001%

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Tabel III. 49 Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSP

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	485.122.849.000,00	482.886.870.598,00	99,539%	2.235.978.402,00	0,461%
	Program Dukungan Manajemen	485.122.849.000,00	482.886.870.598,00	99,539%	2.235.978.402,00	0,461%
	Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	-	-
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
2	Inspektorat Jenderal	87.136.443.000,00	86.157.763.714,00	98,877%	978.679.286,00	1,123%
	Program Dukungan Manajemen	87.136.443.000,00	86.157.763.714,00	98,877%	978.679.286,00	1,123%
	Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	-	-
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
3	Ditjen Perhubungan Darat	5.364.897.340.000,00	5.285.235.546.125,00	98,515%	79.661.793.875,00	1,485%
	Program Dukungan Manajemen	932.380.881.000,00	926.331.960.541,00	99,351%	6.048.920.459,00	0,649%
	Program Infrastruktur Konektivitas	4.432.516.459.000,00	4.358.903.585.584,00	98,339%	73.612.873.416,00	1,661%
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
4	Ditjen Perhubungan Laut	9.285.062.108.000,00	9.042.086.939.709,00	97,383%	242.975.168.291,00	2,617%
	Program Dukungan Manajemen	3.021.433.855.000,00	2.952.941.839.667,00	97,733%	68.492.015.333,00	2,267%
	Program Infrastruktur Konektivitas	6.263.628.253.000,00	6.089.145.100.042,00	97,214%	174.483.152.958,00	2,786%
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
5	Ditjen Perhubungan Udara	7.518.605.525.000,00	7.314.785.436.765,00	97,289%	203.820.088.235,00	2,711%
	Program Dukungan Manajemen	1.881.667.197.000,00	1.839.233.202.362,00	97,745%	42.433.994.638,00	2,255%
	Program Infrastruktur Konektivitas	5.636.938.328.000,00	5.475.552.234.403,00	97,137%	161.386.093.597,00	2,863%
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
6	Ditjen Perkeretaapian	6.808.136.466.000,00	6.706.862.722.392,00	98,512%	101.273.743.608,00	1,488%
	Program Dukungan Manajemen	500.012.077.000,00	486.224.255.906,00	97,243%	13.787.821.094,00	2,757%
	Program Infrastruktur Konektivitas	6.308.124.389.000,00	6.220.638.466.486,00	98,613%	87.485.922.514,00	1,387%
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
7	Badan Kebijakan Transportasi	97.299.623.000,00	97.096.874.442,00	99,792%	202.748.558,00	0,208%
	Program Dukungan Manajemen	97.299.623.000,00	97.096.874.442,00	99,792%	202.748.558,00	0,208%
	Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	-	-
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-
8	BPSDM Perhubungan	3.587.832.418.000,00	3.560.454.993.689,00	99,237%	27.377.424.311,00	0,763%
	Program Dukungan Manajemen	1.376.930.653.000,00	1.360.929.920.796,00	98,838%	16.000.732.204,00	1,162%
	Program Infrastruktur Konektivitas	-	-	-	-	-
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	2.210.901.765.000,00	2.199.525.072.893,00	99,485%	11.376.692.107,00	0,515%
9	BPTJ	244.143.143.000,00	244.083.955.069,00	99,976%	59.187.931,00	0,024%
	Program Dukungan Manajemen	69.282.029.000,00	69.280.116.014,00	99,997%	1.912.986,00	0,003%
	Program Infrastruktur Konektivitas	174.861.114.000,00	174.803.839.055,00	99,967%	57.274.945,00	0,033%
	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	-	-	-	-	-

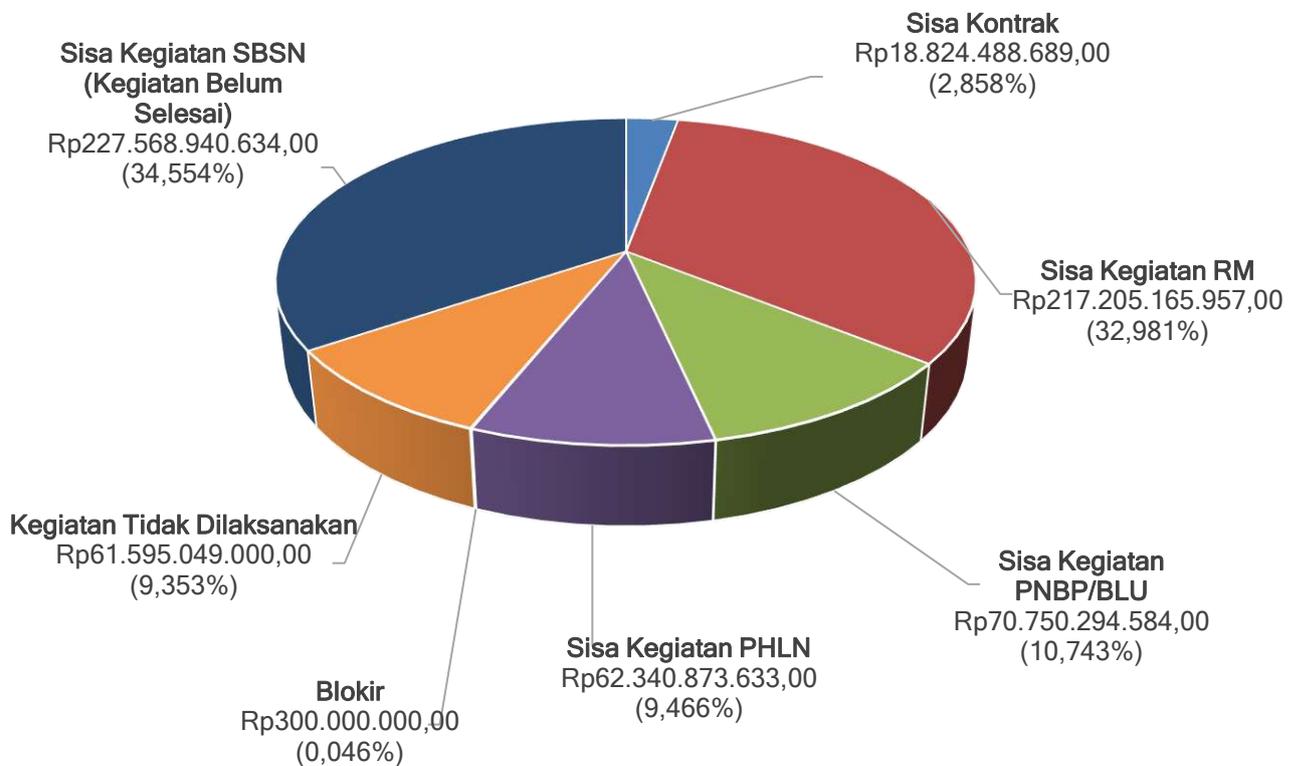
Sumber: Biro Keuangan, 2023



III.5.2 Alokasi Dana Yang Tidak Terserap

Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022 senilai Rp33.478.235.915.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Belas Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi senilai Rp32.819.651.102.503,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Delapan Ratus Sembilan Belas Miliar Enam Ratus Lima Puluh Satu Juta

Seratus Dua Ribu Lima Ratus Tiga Rupiah) atau sebesar 98,033%, sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp658.584.812.497,00 (Enam Ratus Lima Puluh Delapan Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Empat Juta Delapan Ratus Dua Belas Ribu Empat Ratus Sembilan Puluh Tujuh Rupiah) atau sebesar 1,967%, yakni sebagai berikut:



Gambar III. 96 Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Rincian sisa anggaran tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2022 adalah sebagaimana **Tabel III.50** berikut:

Tabel III. 50 Rincian Sisa Anggaran Tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2022 per Belanja dan Sumber Dana (dalam Rupiah)

KETERANGAN		JENIS BELANJA			JUMLAH	%
		PEGAWAI	BARANG	MODAL		
PAGU		3.848.872.960.000,00	14.284.835.367.000,00	15.344.527.588.000,00	33.478.235.915.000,00	100,000%
REALISASI		3.751.478.398.033,00	14.122.192.668.330,00	14.945.980.036.140,00	32.819.651.102.503,00	98,033%
EFISIENSI	SISA KONTRAK		13.975.648.136,00	4.848.840.553,00	18.824.488.689,00	1,103%
	SISA KEGIATAN RM	97.394.561.967,00	85.933.020.075,00	33.877.583.915,00	217.205.165.957,00	
	SISA KEGIATAN PNBP/BLU		60.971.123.048,00	9.779.171.536,00	70.750.294.584,00	
	SISA KEGIATAN PHLN		1.603.120.411,00	60.737.753.222,00	62.340.873.633,00	
NON EFISIENSI	BLOKIR			300.000.000,00	300.000.000,00	0,865%
	KEGIATAN TIDAK DILAKSANAKAN		159.787.000,00	61.435.262.000,00	61.595.049.000,00	
	SISA KEGIATAN SBSN (KEGIATAN BELUM SELESAI)			227.568.940.634,00	227.568.940.634,00	
JUMLAH ANGGARAN TIDAK TERSERAP		97.394.561.967,00	162.642.698.670,00	398.547.551.860,00	658.584.812.497,00	1,967%
%		2,530%	1,139%	2,597%	1,967%	

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Rincian anggaran tidak terserap masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSPP Tahun 2022 adalah sebagaimana Tabel III.51 Tabel III.52 dan Tabel III.53



Tabel III. 51 Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana

(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	RM	PHLN	PNBP	BLU	SBSN	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	2.235.978.402,00	-	-	-	-	2.235.978.402,00
2	Inspektorat Jenderal	978.679.286,00	-	-	-	-	978.679.286,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	21.192.206.084,00	48.617.222.411,00	8.371.235.583,00	279.753.110,00	1.201.376.687,00	79.661.793.875,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	91.239.314.103,00	49.687.485.225,00	30.416.591.105,00	2.577.805.025,00	69.053.972.833,00	242.975.168.291,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	61.213.974.100,00	1.956.673.094,00	21.924.119.355,00	6.452.242.884,00	112.273.078.802,00	203.820.088.235,00
6	Ditjen Perkeretaapian	43.887.734.810,00	9.394.694.903,00	-	1.825.411.314,00	46.165.902.581,00	101.273.743.608,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	202.748.558,00	-	-	-	-	202.748.558,00
8	BPSDM Perhubungan	21.477.361.438,00	-	329.340.982,00	5.570.721.891,00	-	27.377.424.311,00
9	BPTJ	59.187.931,00	-	-	-	-	59.187.931,00
Jumlah		242.487.184.712,00	109.656.075.633,00	61.041.287.025,00	16.705.934.224,00	228.694.330.903,00	658.584.812.497,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Tabel III. 52. Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Jenis Belanja

(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	Belanja Pegawai	Belanja Barang	Belanja Modal	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	810.387.539,00	1.406.038.163,00	19.552.700,00	2.235.978.402,00
2	Inspektorat Jenderal	971.830.487,00	6.556.599,00	292.200,00	978.679.286,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	4.076.615.287,00	19.049.404.498,00	56.535.774.090,00	79.661.793.875,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	52.516.795.951,00	53.834.321.212,00	136.624.051.128,00	242.975.168.291,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	23.971.549.722,00	49.379.241.439,00	130.469.297.074,00	203.820.088.235,00
6	Ditjen Perkeretaapian	7.453.676.272,00	19.958.287.851,00	73.861.779.485,00	101.273.743.608,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	1.623.187,00	199.379.159,00	1.746.212,00	202.748.558,00
8	BPSDM Perhubungan	7.596.154.036,00	18.746.863.711,00	1.034.406.564,00	27.377.424.311,00
9	BPTJ	486,00	58.535.038,00	652.407,00	59.187.931,00
Jumlah		97.398.632.967,00	162.638.627.670,00	398.547.551.860,00	658.584.812.497,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Tabel III. 53 Rincian Sisa Anggaran Unit Eselon I Tahun 2022 Berdasarkan Program RSPP

(dalam Rupiah)

No.	Unit Kerja	Infrastruktur Konektivitas (GA)	Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL)	Dukungan Manajemen (WA)	Jumlah
1	Sekretariat Jenderal	-	-	2.235.978.402,00	2.235.978.402,00
2	Inspektorat Jenderal	-	-	978.679.286,00	978.679.286,00
3	Ditjen Perhubungan Darat	73.612.873.416,00	-	6.048.920.459,00	79.661.793.875,00
4	Ditjen Perhubungan Laut	174.483.152.958,00	-	68.492.015.333,00	242.975.168.291,00
5	Ditjen Perhubungan Udara	161.386.093.597,00	-	42.433.994.638,00	203.820.088.235,00
6	Ditjen Perkeretaapian	87.485.922.514,00	-	13.787.821.094,00	101.273.743.608,00
7	Badan Kebijakan Transportasi	-	-	202.748.558,00	202.748.558,00
8	BPSDM Perhubungan	-	11.376.692.107,00	16.000.732.204,00	27.377.424.311,00
9	BPTJ	57.274.945,00	-	1.912.986,00	59.187.931,00
Jumlah		497.025.317.430,00	11.376.692.107,00	150.182.802.960,00	658.584.812.497,00

Sumber: Biro Keuangan, 2023



Rincian dana tidak terserap untuk tiap unit Eselon I adalah sebagai berikut:

1. Sekretariat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Sekretariat Jenderal adalah senilai Rp482.886.870.598,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Dua Miliar Delapan Ratus Delapan Puluh Enam Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Ribuh Lima Ratus Sembilan Puluh Delapan Rupiah) dari pagu senilai Rp485.122.849.000,00 (Empat Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Seratus Dua Puluh Dua Juta Delapan Ratus Empat Puluh Sembilan Ribuh Rupiah) atau sebesar 99,539% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp2.235.978.402,00 (Dua Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribuh Empat Ratus Dua Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp810.387.539,00 (Delapan Ratus Sepuluh Juta Tiga Ratus Delapan Puluh Tujuh Ribuh Lima Ratus Tiga Puluh Sembilan Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp1.406.038.163,00 (Satu Miliar Empat Ratus Enam Juta Tiga Puluh Delapan Ribuh Seratus Enam Puluh Tiga Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp19.552.700,00 (Sembilan Belas Juta Lima Ratus Lima Puluh Dua Ribuh Tujuh Ratus Rupiah).

2. Inspektorat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Inspektorat Jenderal adalah senilai Rp86.157.763.714,00 (Delapan Puluh Enam Miliar Seratus Lima Puluh Tujuh Juta Tujuh Ratus Enam Puluh Tiga Ribuh Tujuh Ratus Empat Belas Rupiah) dari pagu senilai Rp87.136.443.000,00 (Delapan Puluh Tujuh Miliar Seratus Tiga Puluh

Enam Juta Empat Ratus Empat Puluh Tiga Ribuh Rupiah) atau sebesar 98,877% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp978.679.286,00 (Sembilan Ratus Tujuh Puluh Delapan Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribuh Dua Ratus Delapan Puluh Enam Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp971.830.487,00 (Sembilan Ratus Tujuh Puluh Satu Juta Delapan Ratus Tiga Puluh Ribuh Empat Ratus Delapan Puluh Tujuh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp6.556.599,00 (Enam Juta Lima Ratus Lima Puluh Enam Ribuh Lima Ratus Sembilan Puluh Sembilan Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp292.200,00 (Dua Ratus Sembilan Puluh Dua Ribuh Dua Ratus Rupiah).

3. Ditjen Perhubungan Darat

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat adalah senilai Rp5.285.235.546.125,00 (Lima Triliun Dua Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Lima Ratus Empat Puluh Enam Ribuh Seratus Dua Puluh Lima Rupiah) dari pagu senilai Rp5.364.897.340.000,00 (Lima Triliun Tiga Ratus Enam Puluh Empat Miliar Delapan Ratus Sembilan Puluh Tujuh Juta Tiga Ratus Empat Puluh Ribuh Rupiah) atau sebesar 98,515% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp79.661.793.875,00 (Tujuh Puluh Sembilan Miliar Enam Ratus Enam Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh Tiga Ribuh Delapan Ratus Tujuh

Puluh Lima Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp4.076.615.287,00 (Empat Miliar Tujuh Puluh Enam Juta Enam Ratus Lima Belas Ribuan Dua Ratus Delapan Puluh Tujuh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp19.049.404.498,00 (Sembilan Belas Miliar Empat Puluh Sembilan Juta Empat Ratus Empat Ribuan Empat Ratus Sembilan Puluh Delapan Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp56.535.774.090,00 (Lima Puluh Enam Miliar Lima Ratus Tiga Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Empat Ribuan Sembilan Puluh Rupiah).

4. Ditjen Perhubungan Laut

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut adalah senilai Rp9.042.086.939.709,00 (Sembilan Triliun Empat Puluh Dua Miliar Delapan Puluh Enam Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribuan Tujuh Ratus Sembilan Rupiah) dari pagu senilai Rp9.285.062.108.000,00 (Sembilan Triliun Dua Ratus Delapan Puluh Lima Miliar Enam Puluh Dua Juta Seratus Delapan Ribuan Rupiah) atau sebesar 97,383% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp242.975.168.291,00 (Dua Ratus Empat Puluh Dua Miliar Sembilan Ratus Tujuh Puluh Lima Juta Seratus Enam Puluh Delapan Ribuan Dua Ratus Sembilan Puluh Satu Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp52.516.795.951,00 (Lima Puluh Dua Miliar Lima Ratus Enam Belas Juta Tujuh Ratus Sembilan Puluh

Lima Ribuan Sembilan Ratus Lima Puluh Satu Rupiah);

- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp53.834.321.212,00 (Lima Puluh Tiga Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Empat Juta Tiga Ratus Dua Puluh Satu Ribuan Dua Ratus Dua Belas Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp136.624.051.128,00 (Seratus Tiga Puluh Enam Miliar Enam Ratus Dua Puluh Empat Juta Lima Puluh Satu Ribuan Seratus Dua Puluh Delapan Rupiah).

5. Ditjen Perhubungan Udara

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara adalah senilai Rp7.314.785.436.765,00 (Tujuh Triliun Tiga Ratus Empat Belas Miliar Tujuh Ratus Delapan Puluh Lima Juta Empat Ratus Tiga Puluh Enam Ribuan Tujuh Ratus Enam Puluh Lima Rupiah) dari pagu senilai Rp7.518.605.525.000,00 (Tujuh Triliun Lima Ratus Delapan Belas Miliar Enam Ratus Lima Juta Lima Ratus Dua Puluh Lima Ribuan Rupiah) atau sebesar 97,289% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp203.820.088.235,00 (Dua Ratus Tiga Miliar Delapan Ratus Dua Puluh Juta Delapan Puluh Delapan Ribuan Dua Ratus Tiga Puluh Lima Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp23.971.549.722,00 (Dua Puluh Tiga Miliar Sembilan Ratus Tujuh Puluh Satu Juta Lima Ratus Empat Puluh Sembilan Ribuan Tujuh Ratus Dua Puluh Dua Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp49.379.241.439,00 (Empat Puluh Sembilan Miliar Tiga Ratus Tujuh Puluh Sembilan Juta Dua Ratus Empat Puluh Satu Ribuan

Empat Ratus Tiga Puluh Sembilan Rupiah);

- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp130.469.297.074,00 (Seratus Tiga Puluh Miliar Empat Ratus Enam Puluh Sembilan Juta Dua Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Tujuh Puluh Empat Rupiah).

6. Ditjen Perkeretaapian

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Ditjen Perkeretaapian adalah senilai Rp6.706.862.722.392,00 (Enam Triliun Tujuh Ratus Enam Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Dua Juta Tujuh Ratus Dua Puluh Dua Ribu Tiga Ratus Sembilan Puluh Dua Rupiah) dari pagu senilai Rp6.808.136.466.000,00 (Enam Triliun Delapan Ratus Delapan Miliar Seratus Tiga Puluh Enam Juta Empat Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah) atau sebesar 98,512% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp101.273.743.608,00 (Seratus Satu Miliar Dua Ratus Tujuh Puluh Tiga Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Tiga Ribu Enam Ratus Delapan Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp7.453.676.272,00 (Tujuh Miliar Empat Ratus Lima Puluh Tiga Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Dua Ratus Tujuh Puluh Dua Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp19.958.287.851,00 (Sembilan Belas Miliar Sembilan Ratus Lima Puluh Delapan Juta Dua Ratus Delapan Puluh Tujuh Ribu Delapan Ratus Lima Puluh Satu Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp73.861.779.485,00 (Tujuh Puluh Tiga Miliar Delapan Ratus Enam Puluh Satu Juta Tujuh Ratus Tujuh

Puluh Sembilan Ribu Empat Ratus Delapan Puluh Lima Rupiah).

7. Badan Kebijakan Transportasi

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi adalah senilai Rp97.096.874.442,00 (Sembilan Puluh Tujuh Miliar Sembilan Puluh Enam Juta Delapan Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Empat Ratus Empat Puluh Dua Rupiah) dari pagu senilai Rp97.299.623.000,00 (Sembilan Puluh Tujuh Miliar Dua Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Enam Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau sebesar 99,792% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp202.748.558,00 (Dua Ratus Dua Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Delapan Ribu Lima Ratus Lima Puluh Delapan Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp1.623.187,00 (Satu Juta Enam Ratus Dua Puluh Tiga Ribu Seratus Delapan Puluh Tujuh Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp199.379.159,00 (Seratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Tiga Ratus Tujuh Puluh Sembilan Ribu Seratus Lima Puluh Sembilan Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp1.746.212,00 (Satu Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Enam Ribu Dua Ratus Dua Belas Rupiah).

8. Badan Pengembangan SDM Perhubungan

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan adalah senilai Rp3.560.454.993.689,00 (Tiga Triliun Lima Ratus Enam Puluh Miliar Empat Ratus Lima Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Tiga

Ribu Enam Ratus Delapan Puluh Sembilan Rupiah) dari pagu senilai Rp3.587.832.418.000,00 (Tiga Triliun Lima Ratus Delapan Puluh Tujuh Miliar Delapan Ratus Tiga Puluh Dua Juta Empat Ratus Delapan Belas Ribu Rupiah) atau sebesar 99,237% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp27.377.424.311,00 (Dua Puluh Tujuh Miliar Tiga Ratus Tujuh Puluh Tujuh Juta Empat Ratus Dua Puluh Empat Ribu Tiga Ratus Sebelas Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp7.596.154.036,00 (Tujuh Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Enam Juta Seratus Lima Puluh Empat Ribu Tiga Puluh Enam Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp18.746.863.711,00 (Delapan Belas Miliar Tujuh Ratus Empat Puluh Enam Juta Delapan Ratus Enam Puluh Tiga Ribu Tujuh Ratus Sebelas Rupiah);
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp1.034.406.564,00 (Satu Miliar Tiga Puluh Empat Juta Empat Ratus Enam Ribu Lima Ratus Enam Puluh Empat Rupiah).

9. Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek

Realisasi anggaran Tahun 2022 di lingkungan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek adalah senilai Rp244.083.955.069,00 (Dua Ratus Empat Puluh Empat Miliar Delapan Puluh Tiga Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Lima Ribu Enam Puluh Sembilan Rupiah) dari pagu senilai Rp244.143.143.000,00 (Dua Ratus Empat Puluh Empat Miliar Seratus Empat Puluh Tiga Juta Seratus Empat Puluh Tiga Ribu Rupiah) atau sebesar 99,976% sehingga terdapat anggaran yang tidak

terserap senilai Rp59.187.931,00 (Lima Puluh Sembilan Juta Seratus Delapan Puluh Tujuh Ribu Sembilan Ratus Tiga Puluh Satu Rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp486,00 (Empat Ratus Enam Rupiah);
- b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp58.535.038,00 (Lima Puluh Delapan Juta Lima Ratus Tiga Puluh Lima Ribu Tiga Puluh Delapan Rupiah);
- c. Sisa kontrak belanja modal senilai Rp652.407,00 (Enam Ratus Lima Puluh Dua Ribu Empat Ratus Tujuh Rupiah)s



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



G20 INDONESIA
2022



Launching Layanan Feeder LRT dan BRT (New City) di Kota Palembang



PT SUMSEL



ANGKASA PURA II
INDONESIA'S AIRPORT COMPANY



“

Tiga angkutan umum yaitu *Light Rail Transit (LRT)*, *Bus Rapid Transit (BRT)*, dan Angkutan Kota (Angkot) di Kota Palembang kini sudah saling terintegrasi, baik itu dari sisi fisik atau perpindahan antarmoda maupun dari sisi tiket atau sistem pembayarannya. Dengan adanya integrasi tersebut, semakin memudahkan aksesibilitas dan meningkatkan kenyamanan masyarakat menggunakan angkutan umum perkotaan di Palembang dan sekitarnya.

”

LRT, BUS, DAN ANGKOT SUDAH TERINTEGRASI,
KINI NAIK ANGKUTAN UMUM DI PALEMBANG
SEMAKIN MUDAH



PENUTUP

VI.1. Kesimpulan

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Tahun 2022 cukup baik, dikarenakan seluruh SS yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 yang dapat dirasakan masyarakat.

Pencapaian SS dan IKSS Kementerian Perhubungan Tahun 2022 dapat diuraikan sebagai berikut:

1. SS 1 Terwujudnya Konektivitas Nasional, dengan IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional, dengan capaian kinerja 100,865%;
2. SS 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi dengan
 - a. IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi, dengan capaian kinerja 110,494%;
 - b. IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi, dengan capaian kinerja 96,216%;

3. SS 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi dengan IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan, dengan capaian kinerja 114,643%.

Meskipun SS Kementerian Perhubungan telah tercapai, namun bila dilihat komponen pembentuknya masih ada target kinerja sektor transportasi yang kurang optimal, yakni *OTP* pada transportasi laut dan udara.

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 98,033% atau senilai Rp32.819.651.102.503,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Delapan Ratus Sembilan Belas Miliar Enam Ratus Lima Puluh Satu Juta Seratus Dua Ribu Lima Ratus Tiga Puluh Rupiah), dari Rp33.478.235.915.000,00 (Tiga Puluh Tiga Triliun Empat Ratus Tujuh Puluh Delapan Miliar Dua Ratus Tiga Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Lima Belas Ribu Rupiah). Rincian capaian terhadap target Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 2022

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target Tahun 2022		Realisasi	Capaian Tahun 2022			
				Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi II)		Renstra Kemenhub Tahun 2020-2024	PK Kemenhub (Revisi II)	Sasaran Strategis	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
SS 1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	0,707	0,741	0,748	110,063%	100,865%	100,865%
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	85,000	85,000	93,920	110,494%	110,494%	103,355%
		IKSS 2.2	<i>On Time Performance</i> Layanan Transportasi	%	78,440	77,062	74,146	93,415%	96,216%	
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKSS 3	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	24,288	23,356	19,936	130,898%	114,643%	114,643%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel IV.2 Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2022

Program	Pagu	Realisasi		Sisa	
		Jumlah (Rp)	%	Jumlah (Rp)	%
Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi (DL)	Rp 2.210.901.765.000,00	Rp 2.199.525.072.893,00	99,485%	Rp 11.376.692.107,00	0,515%
Program Infrastruktur Konektivitas (GA)	Rp 22.816.068.543.000,00	Rp 22.319.043.225.570,00	97,822%	Rp 497.025.317.430,00	2,178%
Program Dukungan Manajemen (WA)	Rp 8.451.265.607.000,00	Rp 8.301.082.804.040,00	98,223%	Rp 150.182.802.960,00	1,777%
Jumlah	Rp 33.478.235.915.000,00	Rp 32.819.651.102.503,00	98,033%	Rp 658.584.812.497,00	1,967%

Sumber: Hasil Analisis, 2023



Sepanjang 2022, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi dari pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, yakni:

1. Opini “Wajar Tanpa Pengecualian” dari BPK atas Laporan Keuangan Tahun 2021 (9 kali berturut-turut);
2. Penghargaan sebagai Kementerian dengan Indeks Maturitas Kategori Tinggi dari Komisi Aparatur Sipil Negara;
3. Peringkat Terbaik Pertama Anugerah Layanan Investasi 2022 dari Kementerian Investasi/BKPM;
4. Predikat Badan Publik Informatif pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Penyiaran Publik;
5. Predikat Terbaik Kategori Pengelolaan Komunikasi dan Media Massa dalam ajang TMA 2022 yang diadakan oleh Tempo Group;
6. Penghargaan Bhumandala Simpul Jaringan Informasi Geospasial Tahun 2022 Simpul Jaringan Terbaik kategori Kementerian/Lembaga (Bhumandala Ariti);
7. Penghargaan Bhumandala Nama Rupabumi atas penyediaan Informasi Geospasial yang Akurat, Mutakhir dan Berkepastian Hukum kategori K/L;
8. Predikat WBK dari Kementerian PAN-RB kepada 3 UPT Terminal Guntur Melati Garut Jawa Barat, Kantor OP Utama Makassar, dan Poltrada Bali;
9. Penghargaan penilaian kepatuhan standar pelayanan publik dari Ombudsman kepada Direktorat LLAKA, Prasarana dan Keselamatan Ditjen Perkeretaapian;
10. Penghargaan Satuan Kerja Pengelola SBSN Terbaik 2022 dari Kementerian Keuangan kepada BPTD Wil. XVIII Sultra, BTP Jabar dan KSOP Muntok;
11. Penghargaan sertifikasi terbanyak kepada Sesditjen Perkeretaapian antar lembaga di lingkungan Kanwil ATR-BPN Jawa Tengah dan Sumatera Utara;
12. BPKARSS meraih Predikat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik Kategori Pelayanan Prima K/L Umum dari Kementerian PAN-RB;
13. Penghargaan Predikat Transportasi Publik Ramah Anak Layanan *Buy The Service* (BTS) BISKITA Transpakuan di Kota Bogor;
14. Apresiasi KPK atas Komitmen dan Kontribusi dalam Aksi Pemangkasan Birokrasi dan Peningkatan Layanan di Kawasan Pelabuhan Tahun 2021-2022;
15. Nominasi 10 Besar pada Festival Film Anti Korupsi 2022;
16. *Top CEO on Digital Implementation* 2022 Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi. Diselenggarakan Majalah *IT Works*;
17. Pusdatin memperoleh Sertifikasi ISO 270001 untuk Penerapan Sistem Manajemen Keamanan Informasi (2 kali berturut-turut);
18. Unit Kearsipan I Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai Unit Kearsipan terakreditasi A (sangat baik) oleh Kepala Arsip Nasional;
19. KNKT memperoleh predikat “Menuju Informatif” untuk kategori lembaga non-struktural oleh Komisi Informasi Pusat;
20. Apresiasi dari berbagai pihak atas penyelenggaraan mudik yang aman dan lancar setelah 2 tahun tidak dilaksanakan.

VI.2. Saran Tindak Lanjut

Dalam mengatasi setiap permasalahan yang terjadi pada Tahun 2022, 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, melalui:
 - 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 anggaran 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. Dalam kondisi ruang fiskal negara yang semakin terbatas, Kementerian Perhubungan akan mengoptimalkan sumber pendanaan alternatif yang berasal dari PNB/BLU, SBSN, PHLN serta KPBU, KSP dan bentuk kerjasama lainnya dalam pemenuhan kebutuhan infrastruktur transportasi.
3. 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 normal pasca pandemi *COVID-19*, 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*);
4. 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.
 5. Secara berkesinambungan terus diupayakan penciptaan inovasi guna mendukung perbaikan kinerja di masa mendatang, termasuk optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam pelaksanaan kinerja
 6. Melaksanakan monitoring dan evaluasi perjanjian kinerja melalui aplikasi kinerja secara berkesinambungan guna meningkatkan kualitas pengukuran kinerja, termasuk melakukan penyempurnaan sistem perangkat monitoring yang relevan.

Seluruh upaya perbaikan yang dilakukan secara berkesinambungan, diharapkan mampu menjadi penggerak utama dalam pencapaian target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2023. Sebagai bentuk pertanggungjawaban dan komitmen akan akuntabilitas kinerja pelaksanaan tugas dan fungsi, Kementerian Perhubungan menyusun Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022. Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 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 Perhubungan sehingga berdampak positif dalam mendukung terwujudnya visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong.



Gambar IV. 1 Jumpa Pers Akhir Tahun Kementerian Perhubungan Tahun 2022 (27 Desember 2022)



“

Presiden RI Joko Widodo meresmikan Bandara Trunojoyo, di Kabupaten Sumenep, Pulau Madura, Jawa Timur, pada Rabu, 20 April 2022. Kehadiran Bandara ini diharapkan meningkatkan konektivitas dari dan ke Pulau Madura, serta membuka keterisolasian pulau-pulau terpencil yang ada di sekitarnya seperti Pulau Bawean dan Pulau Pangerungan. Diharapkan dengan kehadiran Bandara semakin melancarkan mobilitas masyarakat, sehingga memunculkan titik-titik pertumbuhan ekonomi baru, serta usaha baru dan lapangan kerja baru.

Meski di masa Covid-19, Kemenhub tetap berkomitmen untuk melanjutkan pembangunan infrastruktur transportasi. Sejumlah pembangunan dan pengembangan dilakukan di Bandara Trunojoyo melalui sumber pembiayaan APBN.

”

PERESMIAN BANDARA TRUNOJOYO DI MADURA

**LAPORAN KINERJA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2022**



Lampiran LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2022
dapat diunduh melalui tautan berikut:

