



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



L K I P

2023



Laporan
Kinerja
Instansi
Pemerintah

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan RI

  ditjen_hubdat

 hubdat151

  Ditjen Perhubungan Darat

 hubdat.dephub.go.id



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



L K I P

2023

L a p o r a n
K i n e r j a
I n s t a n s i
P e m e r i n t a h

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan RI



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



KATA PENGANTAR

KATA PENGANTAR



Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat. Sebagai institusi publik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab melaksanakan tugas dan fungsi secara akuntabel. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan perwujudan akuntabilitas dan transparansi kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang didalamnya menguraikan rencana kinerja yang telah ditetapkan, pencapaian atas rencana kinerja tersebut dan realisasi anggaran.

Penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dan dijabarkan lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Adapun isi dari laporan ini mencakup Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, Perjanjian Kinerja Tahun 2023 dan Pengukuran Kinerja Tahun 2023 serta tingkat efisiensi dan efektivitas penggunaan anggaran terhadap pencapaian kinerja Tahun 2023.

Kami berharap Laporan Kinerja Instansi Pemerintah ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jakarta, 13 Februari 2024

Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Dr. Hendro Sugiarno, M.M.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



RINGKASAN EKSEKUTIF

Ringkasan Eksekutif

Presiden RI Joko Widodo dan Wakil Presiden RI Ma'aruf Amin melanjutkan kepemimpinannya melalui Kabinet Indonesia Maju periode Tahun 2020 – 2024 mengusung Visi “Terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong”. Visi tersebut diterjemahkan lebih lanjut ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yang tertuang dalam RPJMN periode 2020 – 2024. Pencapaian visi Kabinet Kerja tersebut dapat terwujud apabila segenap jajaran pemerintahan menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat dan optimal, yang direfleksikan dari pencapaian kinerja dalam mendukung agenda prioritas nasional.

Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan mengemban tugas strategis sesuai amanat Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara yaitu Kementerian Perhubungan sebagai unsur pelaksana pemerintah dalam menyelenggarakan tugas pemerintahan di bidang perhubungan. Dalam menjalankan tugas di bidang perhubungan, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1 – Infrastruktur Pelayanan Dasar, PP 2 – Infrastruktur Ekonomi dan PP 3 - Infrastruktur Perkotaan, melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut:

1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1);
2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2);
3. KP – Konektivitas Laut (PP 2);
4. KP – Konektivitas Udara (PP 2);
5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2);
6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3).

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menetapkan Visi yang merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020 - 2024,

yaitu: Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”. Renstra memuat 5 (lima) tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan;
4. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum;
5. Meniingkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Dari tujuan di atas, dapat dijabarkan secara konkret ke dalam Sasaran Program. Setiap sasaran tersebut disertai dengan ukuran sebagai alat untuk mengetahui pencapaian sasaran dimaksud. Pada tahun 2023, ditetapkan 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP), beserta targetnya. Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP) dan evaluasi kinerja **Periode Tahun 2023**, secara keseluruhan kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah baik. Dari 5 (lima) Sasaran Program (SP), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023, terdapat 3 (tiga) Sasaran Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($SP \geq 100\%$) dan 2 (dua) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$).

Dari 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023 **Periode Tahun 2023**, terdapat 6 (enam) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 3 (tiga) Indikator Kinerja Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

A. Indikator Kinerja Program lebih besar atau sama dengan 100% (IKP \geq 100%):

1. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,946 atau mencapai dari 100% target 0,946;

2. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,636 atau mencapai 100% dari target 0,636;
3. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,513 atau mencapai 100,24% dari target 83,310;
4. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,008 atau mencapai 146,67% dari target 0,015;
5. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,033 atau mencapai 115,38% dari target 0,039;
6. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,100;

B. Indikator Kinerja Program Kurang dari 100% ($0\% \leq \text{IKP} < 100\%$):

1. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 93,257 atau mencapai 99,15% dari target 94,057;
2. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 33,655 atau mencapai 82,35% dari target 40,867;
3. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 78,400 atau mencapai 98,00% dari target 79,500.

DAFTAR ISI

COVER	i
KATA PENGANTAR.....	iii
RINGKASAN EKSEKUTIF	v
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xx
DAFTAR LAMPIRAN.....	xxvi
BAB I PENDAHULUAN	2
I.1. Latar Belakang.....	2
I.2. Tugas Pokok dan Fungsi	2
I.2.1. Bagan Struktur Organisasi	3
I.3. Sumber Daya Manusia	15
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	16
I.4.1. Kewenangan	16
I.4.2. Sumber Daya Manusia.....	17
I.4.3. Anggaran.....	17
I.4.4. Isu Strategis	17
I.4.5. Ruang Lingkup.....	18
I.5. Sistematika Pelaporan	18

BAB II PERENCANAAN KINERJA.....	29
II.1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis.....	29
II.1.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023.....	30
II.2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2023.....	31
II.2.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023.....	33
II.2.2. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023.....	34
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	37
III.1. Tahapan Pengukuran Kinerja.....	37
III.2. Pengukuran Capaian Kinerja.....	37
III.2.1. Sasaran Program 01: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional.....	42
III.2.2. Sasaran Program 02: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan..	99
III.2.3. Sasaran Program 03: Meningkatnya Keselamatan Transportasi	139
III.2.4. Sasaran Program 04: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum.....	169
III.2.1. Sasaran Program 05: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	184
III.3. Realisasi Anggaran.....	204
III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2023	204
III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2023	213
III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya	216
III.3.4. Hambatan dan Kendala	218

BAB IV PENUTUP.....	219
IV.1.1. Ringkasan Capaian	220
IV.1.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	222
LAMPIRAN.....	232

DAFTAR TABEL

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)	15
Tabel II 1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024	29
Tabel II 2 Rencana Kinerja Tahunan 2023	31
Tabel II 3 Perjanjian Kinerja Tahun 2023.....	32
Tabel II 4 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023.....	33
Tabel II 5 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023	35
Tabel III 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023.....	40
Tabel III 2 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023	41
Tabel III 3 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat Nasional	42
Tabel III 4 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023.....	42
Tabel III 5 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional.....	43
Tabel III 6 Lintasan Trayek ALBN	47
Tabel III 7 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan	47
Tabel III 8 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2023.....	49
Tabel III 9 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023.....	49
Tabel III 10 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2023	50
Tabel III 11 Rincian Lintas Perintis Yang Tidak Terlayani.....	56

Tabel III 12 Realisasi Anggaran	69
Tabel III 13 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2020, 2021, dan 2022	77
Tabel III 14 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	79
Tabel III 15 Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2023.....	80
Tabel III 16 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target Renstra Tahun 2024	81
Tabel III 17 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023	82
Tabel III 18 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i>	84
Tabel III 19 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2023.....	88
Tabel III 20 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020 ..	95
Tabel III 21 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	97
Tabel III 22 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	98
Tabel III 23 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan .	99
Tabel III 24 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023	99

Tabel III 25 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan	102
Tabel III 26 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja tahun 2022, 2021, dan 2020	110
Tabel III 27 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	112
Tabel III 28 Perbandingan capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat dan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek	113
Tabel III 29 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	114
Tabel III 30 Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi SDP tahun 2023	115
Tabel III 31 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas	116
Tabel III 32 Pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)	118
Tabel III 33 Realisasi OTP dibawah rata-rata	119
Tabel III 34 Perbandingan Realisasi Kinerja <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020	122
Tabel III 35 Perbandingan Realisasi Kinerja <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	124
Tabel III 36 Benchmark <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP dengan <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Laut Tahun 2023	125

Tabel III 37 Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 terhadap target renstra tahun 2024.....	126
Tabel III 38 Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023.....	127
Tabel III 39 Pencapaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023.....	130
Tabel III 40 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi On Time Performance (OTP) Tahun 2023.....	131
Tabel III 41 Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020	134
Tabel III 42 Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	136
Tabel III 43 Benchmark OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023.....	137
Tabel III 44 Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	138
Tabel III 45 Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi.....	139
Tabel III 46 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023.....	140
Tabel III 47 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2023	145
Tabel III 48 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada tahun 2023	146
Tabel III 49 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2023	147

Tabel III 50 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023	147
Tabel III 51 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja	149
Tabel III 52 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020	153
Tabel III 53 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 .	156
Tabel III 54 Perbandingan beberapa negara di ASEAN dengan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang	156
Tabel III 55 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	157
Tabel III 56 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2023	158
Tabel III 57 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil tahun 2023	161
Tabel III 58 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	165
Tabel III 59 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	167
Tabel III 60 Data Kejadian Kecelakaan Kapal Laut Ditjen Perhubungan Laut tahun 2023	168

Tabel III 61 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	168
Tabel III 62 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	169
Tabel III 63 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023	170
Tabel III 64 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action	177
Tabel III 65 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020.....	179
Tabel III 66 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	182
Tabel III 67 Benchmark Nasional.....	183
Tabel III 68 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	184
Tabel III 69 Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	185
Tabel III 70 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023	185

Tabel III 71 Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020	188
Tabel III 72 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020	189
Tabel III 73 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020	199
Tabel III 74 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	201
Tabel III 75 Benchmark Indeks RB Kementerian Perhubungan RI dengan Indeks RB Kementerian Keuangan Tahun 2023.....	202
Tabel III 76 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 terhadap Target Renstra Tahun 2024	203
Tabel III 77 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal tahun 2023.....	204
Tabel III 78 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2023	205
Tabel III 79 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2023	205
Tabel III 80 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2023.....	205
Tabel III 81 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2023	208
Tabel III 82 Histori Revisi Anggaran per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023.....	209
Tabel III 83 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023.....	210
Tabel III 84 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2023	211
Tabel III 85 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA	213

Tabel III 86 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja tahun 2023	215
Tabel III 87 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2023.....	216
Tabel III 88 Efisiensi Anggaran	217
Tabel III 89 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM	218
Tabel IV 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	222

DAFTAR GAMBAR

Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	3
Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	5
Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan	6
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan.....	7
Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	8
Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan	9
Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan.....	10
Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)	11
Gambar I 10 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III.....	14
Gambar I 11 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba.....	15
Gambar III 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023.....	45
Gambar III 2 Perbandingan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	77
Gambar III 3 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	78
Gambar III 4 Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	78

Gambar III 5 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024.....	79
Gambar III 6 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	81
Gambar III 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023.....	86
Gambar III 8 Diagram Perbandingan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023.....	95
Gambar III 9 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	96
Gambar III 10 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	96
Gambar III 11 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	97
Gambar III 12 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	98
Gambar III 13 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023	103
Gambar III 14 Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM Sumber : www.skm.dephub.go.id	106
Gambar III 15 Diagram Perbandingan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023.....	111

Gambar III 16 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023.....	111
Gambar III 17 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023.....	112
Gambar III 18 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	113
Gambar III 19 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	114
Gambar III 20 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023.....	117
Gambar III 21 Diagram Perbandingan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	122
Gambar III 22 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	123
Gambar III 23 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	123
Gambar III 24 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024.....	124
Gambar III 25 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	127
Gambar III 26 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023.....	129

Gambar III 27 Diagram Perbandingan Target Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	135
Gambar III 28 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	135
Gambar III 29 Perbandingan Capaian Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	136
Gambar III 30 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	137
Gambar III 31 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	139
Gambar III 32 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023	143
Gambar III 33 Diagram Perbandingan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	153
Gambar III 34 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	154
Gambar III 35 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	154
Gambar III 36 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	156

Gambar III 37 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	158
Gambar III 38 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023	160
Gambar III 39 Perbandingan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	165
Gambar III 40 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	166
Gambar III 41 Perbandingan Capaian Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	166
Gambar III 42 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024	167
Gambar III 43 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024.....	169
Gambar III 44 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023.....	172
Gambar III 45 Perbandingan Target Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	180
Gambar III 46 Perbandingan Realisasi Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	180
Gambar III 47 Perbandingan Capaian Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	181

Gambar III 48 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 .	182
Gambar III 49 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	184
Gambar III 50 Diagram Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan.....	191
Gambar III 51 Perbandingan Target Kinerja Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023 ..	200
Gambar III 52 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	200
Gambar III 53 Perbandingan Capaian Kinerja Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023	201
Gambar III 54 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024 .	202
Gambar III 55 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024	204
Gambar III 56 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2023.....	211

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2023	233
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2023	234
Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023	235
Lampiran 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023	236
Lampiran 5 Rencana Aksi Tahun 2023	237
Lampiran 6 Monitoring Rencana Aksi Tahun 2023	237
Lampiran 7 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024	238
Lampiran 8 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	239
Lampiran 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste	240
Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8613 Tahun 2022 tanggal 20 Oktober 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023	241
Lampiran 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021	242
Lampiran 12 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022.....	243
Lampiran 13 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023.....	244

Lampiran 14 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat.....	245
Lampiran 15 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.....	246
Lampiran 16 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.....	247
Lampiran 17 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua	248
Lampiran 18 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024.....	249
Lampiran 19 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional	250
Lampiran 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024	251
Lampiran 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.....	252
Lampiran 22 Jumlah lintas penyeberangan komersil	253
Lampiran 23 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 9496 Tahun 2022 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2023.....	254
Lampiran 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	255

Lampiran 25 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2022 tahun 2022 tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Bersifat Volatil Atas Layanan Angkutan Perkotaan Dengan Skema Pembelian Layanan (Buy The Service) Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan	256
Lampiran 26 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme	257
Lampiran 27 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.	258
Lampiran 28 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi.....	259
Lampiran 29 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik	260
Lampiran 30 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM terdiri dari 4,287 responden dari 142 lokus.....	261
Lampiran 31 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan.....	262
Lampiran 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan	263
Lampiran 33 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.....	264
Lampiran 34 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	265
Lampiran 35 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan	266
Lampiran 36 Kejadian Kecelakaan Kapal	267
Lampiran 37 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025.....	268

Lampiran 38 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi 269

Lampiran 39 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024..... 270



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



BAB I PENDAHULUAN

BAB II
PERENCANAAN
KINERJA

BAB III
AKUNTABILITAS
KINERJA

BAB IV
PENUTUP

BAB I PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan *Prudent*, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip - prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang - Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I.2. Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II, sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Direktorat Lalu Lintas Jalan;
3. Direktorat Angkutan Jalan;
4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan;
5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan;
6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau,

- penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
 4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda dan keselamatan transportasi darat;
 5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
 6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
 7. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi



Gambar I 1 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

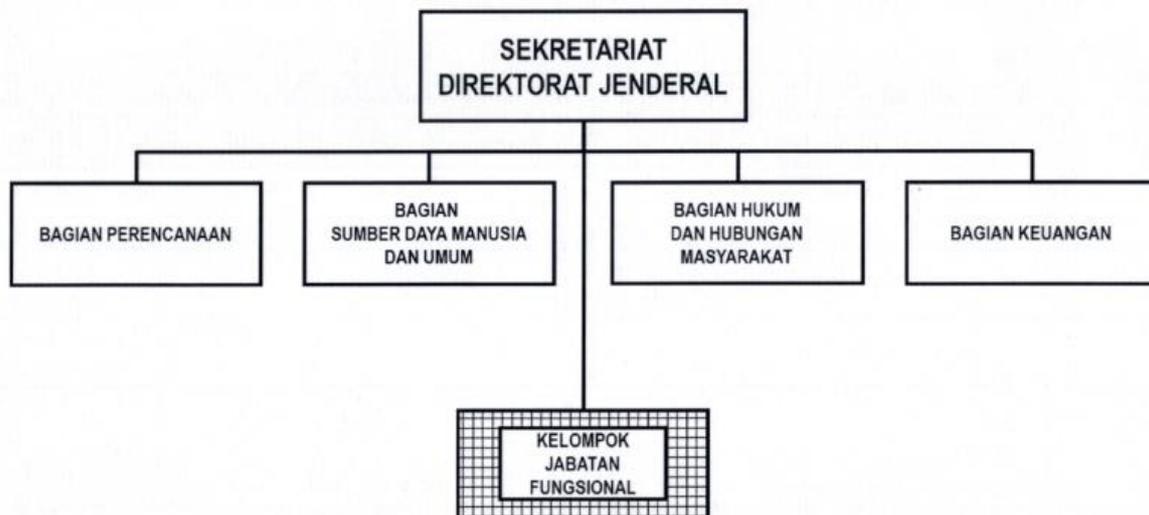
1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan, dukungan teknis dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan koordinasi, penelaahan, penyusunan dan tinjau ulang, kebijakan angka pendek, menengah dan panjang, sasaran dan arah pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, rencana induk Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan (LLAJSDP), kajian, rencana dan program kerja dan anggaran, dan hibah/bantuan luar negeri, pengelolaan data dan pengembangan sistem informasi bidang LLAJSDP, sistem pengendalian internal pemerintah, pengawasan dan penyusunan evaluasi serta pelaporan pelaksanaan rencana dan program kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, rapat koordinasi dan rapat kerja dinas;
- b) Pelaksanaan manajemen kepegawaian, penyusunan organisasi dan tata laksana, administrasi perkantoran, kearsipan, reformasi birokrasi, dan urusan umum di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, serta penyiapan dan pengelolaan jabatan fungsional di bidang transportasi darat;
- c) Penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pengelolaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, pengelolaan informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat, dan;
- d) Penyiapan koordinasi dan pengelolaan keuangan dan penyusunan laporan keuangan, pengusulan BLU, penelaahan dan koordinasi terhadap pelaksanaan tindak lanjut temuan hasil pemeriksaan aparat fungsional

eksternal dan internal di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta evaluasi dan pelaporan.



Gambar I 2 Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Direktorat Lalu Lintas Jalan

Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis, dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;

- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan, dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 3 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

3. Direktorat Angkutan Jalan

Direktorat Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;

- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan orang antar kota, angkutan perkotaan, angkutan barang, angkutan multimoda dan antarmoda; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat;



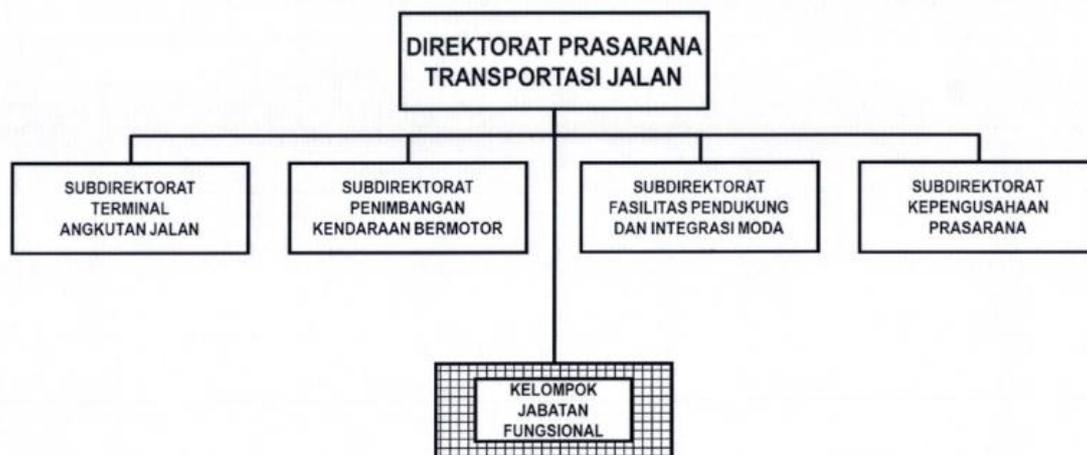
Gambar I 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

4. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

Direktorat Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- c) Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, dan kepengusahaan prasarana; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



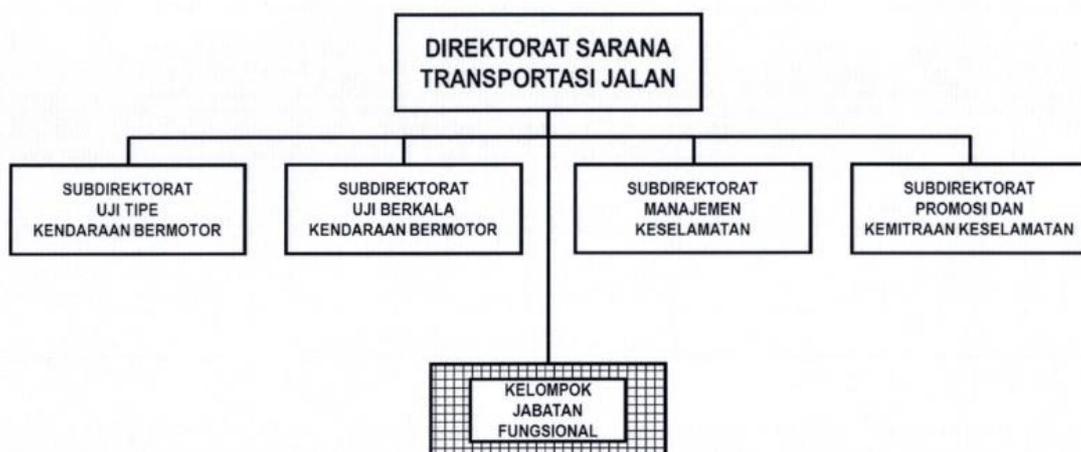
Gambar I 5 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

5. Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

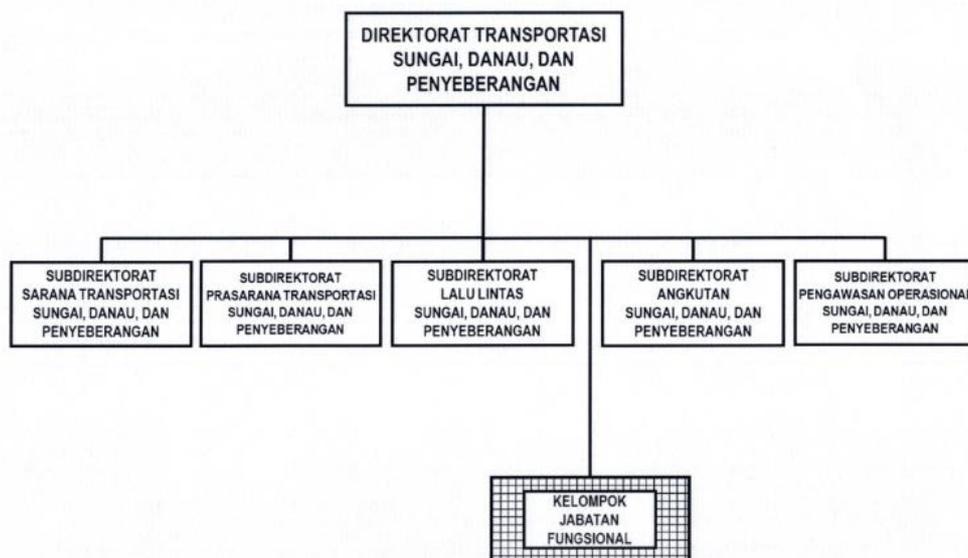
6. Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar,

prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- b) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- c) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- d) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan;
- e) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana, prasarana, lalu lintas, angkutan, dan pengawasan operasional sungai, danau, dan penyeberangan, dan;
- f) Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.



Gambar I 7 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

7. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 59 Tahun 2002 Tentang Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus.

Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor antara lain:

- a) Pelaksanaan uji prestasi, bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan, dan uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi;
- b) Penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor;
- c) Pelaksanaan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang akan diuji;
- d) Pelaksanaan pemeliharaan, pengadaan dan penilaian kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya;
- e) Pengembangan teknologi pengujian tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor;
- f) Pelaksanaan administrasi dan kerumahtanggaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor



Gambar I 8 Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

8. Balai Pengelola Transportasi Darat

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala.

BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas, terdiri atas:

a) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I;

Susunan Organisasi BPTD Kelas I terdiri atas:

- Bagian Tata Usaha;
- Bidang Prasarana;
- Bidang Sarana dan Angkutan;
- Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

b) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II;

Susunan Organisasi BPTD Kelas II terdiri atas:

- Subbagian Tata Usaha;
- Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan;
- Kelompok Jabatan Fungsional

c) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III;

Susunan Organisasi BPTD Kelas III terdiri atas:

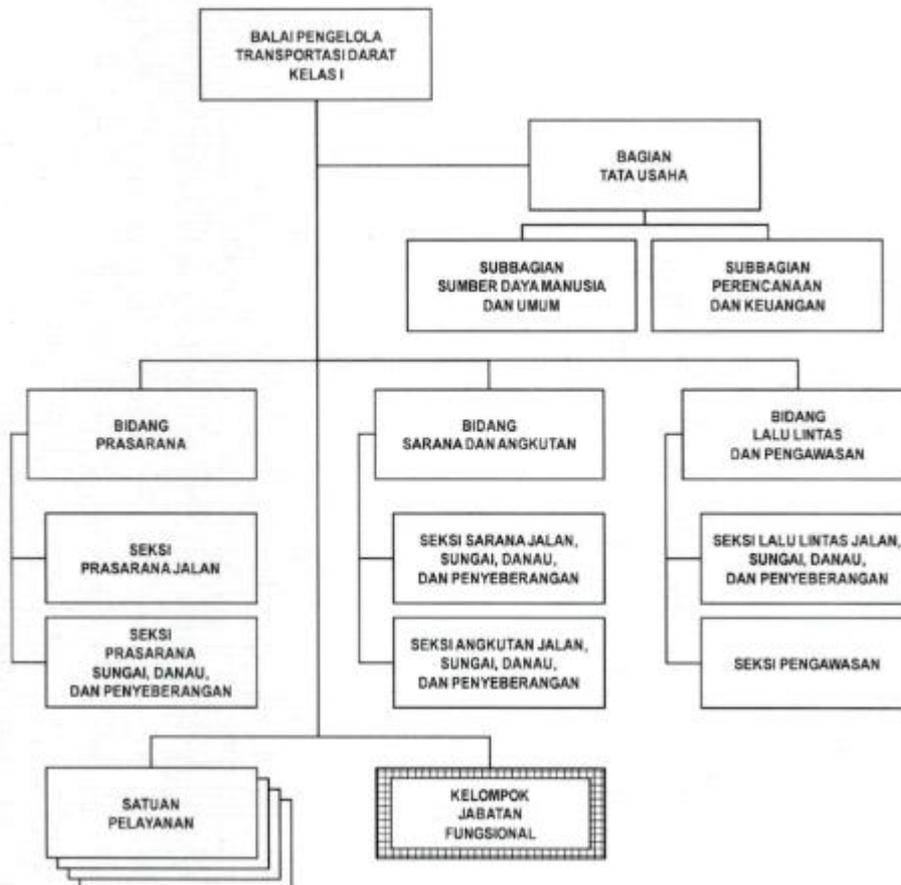
- Kelompok Jabatan Fungsional.

d) 33 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :

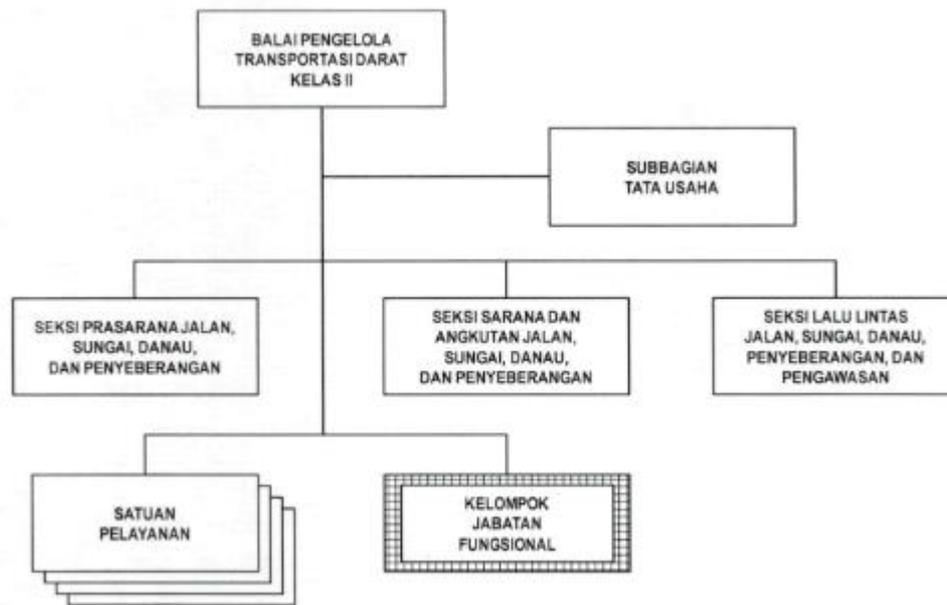
- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. BPTD Kelas II Aceh | 18. BPTD Kelas II NTT |
| 2. BPTD Kelas II Sumut | 19. BPTD Kelas II Kalbar |
| 3. BPTD Kelas II Sumbar | 20. BPTD Kelas II Kalsel |
| 4. BPTD Kelas II Riau | 21. BPTD Kelas II Kalteng |
| 5. BPTD Kelas II Kepri | 22. BPTD Kelas II Kaltim |
| 6. BPTD Kelas II Jambi | 23. BPTD Kelas III Kaltara |
| 7. BPTD Kelas III Bengkulu | 24. BPTD Kelas II Sultra |
| 8. BPTD Kelas II Lampung | 25. BPTD Kelas II Sulsel |

9. BPTD Kelas II Sumsel
10. BPTD Kelas III Babel
11. BPTD Kelas II Banten
12. BPTD Kelas II Jabar
13. BPTD Kelas II Jateng
14. BPTD Kelas III DIY
15. BPTD Kelas II Jatim
16. BPTD Kelas II Bali
17. BPTD Kelas II NTB
26. BPTD Kelas III Sulbar
27. BPTD Kelas II Sulteng
28. BPTD Kelas II Gorontalo
29. BPTD Kelas II Sulut
30. BPTD Kelas II Maluku
31. BPTD Kelas II Maluku Utara
32. BPTD Kelas II Papua
33. BPTD Kelas II Papua Barat

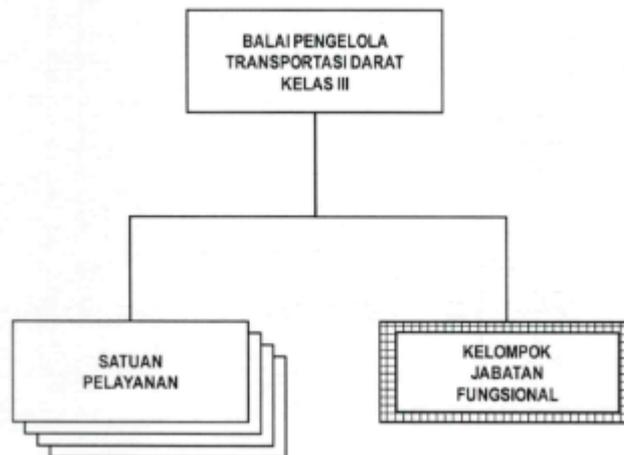
A. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I



B. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II



C. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS III



Gambar I 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas I, Kelas II dan Kelas III

9. Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Penyeberangan

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (KSOPP Danau Toba), KSOPP Danau Toba merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. KSOPP Danau Toba dipimpin oleh Kepala.



Gambar I 10 Bagan Struktur Organisasi KSOPP Danau Toba

I.3. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak **5.553 Aparatur Sipil Negara (ASN)** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I 1 Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)

	Unit Kerja		Jumlah ASN
1.	Direktur Jenderal Perhubungan Darat	:	1
2.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	:	146
3.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	:	68
4.	Direktorat Angkutan Jalan	:	65
5.	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	:	64
6.	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	:	79
7.	Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	:	102
8.	BPLJSKB Bekasi	:	97
9.	BPTD Kelas II Aceh	:	141
10.	BPTD Kelas II Sumut	:	229
11.	BPTD Kelas II Sumbar	:	177
12.	BPTD Kelas II Riau	:	111
13.	BPTD Kelas II Kepri		66
14.	BPTD Kelas II Jambi	:	166
15.	BPTD Kelas III Bengkulu	:	137
16.	BPTD Kelas II Lampung		98
17.	BPTD Kelas II Sumsel	:	206
18.	BPTD Kelas III Babel		41
19.	BPTD Kelas II Banten	:	134
20.	BPTD Kelas II Jabar	:	367
21.	BPTD Kelas II Jateng	:	495
22.	BPTD Kelas III DIY		130

	Unit Kerja		Jumlah ASN
23.	BPTD Kelas II Jatim	:	510
24.	BPTD Kelas II Bali	:	111
25.	BPTD Kelas II NTB		135
26.	BPTD Kelas II NTT	:	105
27.	BPTD Kelas II Kalbar	:	80
28.	BPTD Kelas II Kalsel	:	70
29.	BPTD Kelas II Kalteng	:	115
30.	BPTD Kelas II Kaltim dan Kaltara	:	105
31.	BPTD Kelas III Kaltara		43
32.	BPTD Kelas II Sultra	:	121
33.	BPTD Kelas II Sulsel	:	190
34.	BPTD Kelas III Sulbar		177
35.	BPTD Kelas II Sulteng	:	122
36.	BPTD Kelas II Gorontalo	:	117
37.	BPTD Kelas II Sulut	:	94
38.	BPTD Kelas II Maluku	:	76
39.	BPTD Kelas II Maluku Utara	:	112
40.	BPTD Kelas II Papua	:	52
41.	BPTD Kelas II Papua Barat		56
42.	Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	:	42

I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I.4.1. Kewenangan

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
 - a) Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
 - b) Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
 - c) Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Berbagai peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah:
 - a) Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);

- b) Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.
3. Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2021:
Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:
- a) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
 - b) Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

I.4.2. Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai Unit Kerja Mandiri Di Lingkungan Ditjen Hubdat (BPLJSKB dan BPTD). Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2018, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai, pertimbangan beban kerja dalam rangka pelaksanaan tupoksi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

I.4.3. Anggaran

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara pagu kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Darat hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

I.4.4. Isu Strategis

Isu Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah:

1. Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;
2. Pengoperasian Jembatan Timbang (UPPKB);
3. Pengoperasian Terminal Penumpang;
4. Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan;

5. Penataan dan pembinaan SDM transportasi darat;
6. Perubahan Mindset dan Cultureset masyarakat, operator terkait prioritas angkutan jalan dan angkutan umum;
7. *Over Dimension Over Loading* (ODOL);
8. Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
9. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.
10. Pengalihan Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen (P3D) Terminal dan UPPKB.
11. Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
12. Penerapan Manajemen Risiko;
13. Pandemi Covid – 19.

I.4.5. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2023 adalah:

1. Rencana Strategis
2. Perjanjian Kinerja
3. Indikator Kinerja Program
4. Pengukuran Kinerja
5. Evaluasi Kinerja

I.5. Sistematika Pelaporan

HALAMAN PERSETUJUAN LAPORAN KINERJA

KATA PENGANTAR

RINGKASAN EKSEKUTIF

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

- I. 1. Latar Belakang
- I. 2. Tugas Pokok dan Fungsi

I.2.1. Bagan Struktur Organisasi

I. 3. Sumber Daya Manusia

I. 4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

I. 5. Sistematika Laporan

BAB II PERENCANAAN KINERJA

II.1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

II.1.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023

II.2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2023

II.2.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023

II.2.2. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

III.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

III.2. Pengukuran Capaian Kinerja

III.2.1. SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

1. IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

2. IKP 02 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.2. SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

- 1. IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat**
 - a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
 - a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

2. IKP 06 *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023

a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Narasi Dasar Hukum
- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
- Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
- Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
- Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
- Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan

a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

3. IKP 07 *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.3. SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

1. IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

2. IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum

- Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.4. SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

1. IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* Oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja

- Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional
- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.5. SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik

1. IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan

- a.1. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan
- a.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2023
- a.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - Narasi Dasar Hukum
 - Narasi Kronologi Target, Revisi Target (Jika Ada) pada Perjanjian Kinerja
 - Narasi Faktor Keberhasilan (minimal 3)
 - Narasi Faktor Kegagalan atau Potensi Kegagalan (minimal 3)
 - Narasi dan Perhitungan Realisasi Kinerja
 - Narasi dan Perhitungan Capaian Kinerja
 - Narasi Pagu, Realisasi, dan Capaian Keuangan
- a.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020
- a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024
- a.7. *Benchmark* Nasional/Internasional

- a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.3. Realisasi Anggaran

III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2023

1. Pagu Anggaran
 - a.1. Rincian Per Sumber Dana Tahun 2023
 - a.2. Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2023
 - a.3. Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran
2. Refocusing Anggaran Tahun 2023
 - a.1. Rincian Revisi Per Sumber Dana Tahun 2023
 - a.2. Rincian Revisi Per Jenis Belanja Tahun 2023
 - a.3. Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun 2023
 - a.4. Rincian Realokasi Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2023
3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2020 – 2023

III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2023

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Kegiatan dan Kegiatan Tahun 2023
2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2023
3. Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2023
4. Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja

III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya keuangan
2. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya manusia (tabel perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM)

II.3.4. Hambatan dan Kendala

BAB IV PENUTUP

IV.1. Penutup

IV.1.1. Ringkasan Capaian

IV.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Lampiran

1. Rencana Kerja Tahunan Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
2. Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
3. Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
4. Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
5. Rencana Aksi Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
6. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2023;
7. Lain – lain yang dianggap perlu.



BAB I
PENDAHULUAN

BAB II
PERENCANAAN
KINERJA

BAB III
AKUNTABILITAS
KINERJA

BAB IV
PENUTUP

BAB II PERENCANAAN KINERJA

II.1. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Ditjen Perhubungan Darat dalam kurun waktu 2020 - 2024 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2020 - 2024 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan Ditjen Hubdat.

Dalam rangka menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri, mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat. Guna mencapai sasaran, maka sebagai acuan ukuran kinerja ditetapkan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel II 1 Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio konektivitas transportasi darat	Rasio	0,64	0,71	0,79	0,86	0,93
			IKP 2	Rasio konektivitas transportasi Perkotaan	Rasio	0,273	0,455	0,591	0,727	1,000
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	80	83	85	88,4	88,5
			IKP 4	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,0	83,1	83,2	83,3	83,4
			IKP 5	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	55	60	65	70

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,088	0,086	0,085	0,084	0,083
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,0	79,0	79,5	80,0	80,5

II.1.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023

Rencana Kerja Tahunan merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis, yang akan dilaksanakan berdasarkan Indikator Kinerja Program melalui berbagai kegiatan tahunan. Di dalam rencana kinerja ini ditetapkan capaian kinerja tahun 2023 untuk seluruh indikator kinerja yang ada pada tingkat sasaran dan program. Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2023 terdiri dari Indikator Kinerja Program guna mencapai sasaran dengan target yang akan dicapai. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel II 2 Rencana Kinerja Tahunan 2023

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,925
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,727
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,400
			IKP 6	<i>On Time Performance (OTP)</i> Transportasi SDP	%	83,300
			IKP 7	<i>On Time Performance (OTP)</i> Transportasi Perkotaan	%	65,000
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,014
			IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,084
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,000

II.2. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Menteri Perhubungan dan harus dilaksanakan dalam tahun 2023 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN. Hal ini disebabkan adanya kewenangan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan Undang - Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran **Rp. 4,899,016,534,850,-** adalah sebagai berikut:

Tabel II 3 Perjanjian Kinerja Tahun 2023

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2023		
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	94,057
			IKP 4	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,310
			IKP 5	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,015
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,039
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500

Kegiatan	Anggaran
1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp. 2.039.301.202.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp. 892.781.850.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp. 1.325.462.453.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp. 479.042.664.000
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp. 509.619.810.000
6. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp. 526.959.300.000
7. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp. 17.738.324.000

II.2.1. Uraian Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Revisi I Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa tahun 2023 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja tahun 2023 masih sama seperti pada dokumen Perjanjian Kinerja sebelumnya, yaitu sebesar **Rp. 5.801.285.721.000,-**

Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi I Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2023 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel II 4 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Revisi I PK 2023
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	94,057
			IKP 4	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,310
			IKP 5	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,015
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,039
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri	%	0,100

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Revisi I PK 2023
				Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan		
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500

Kegiatan

1.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	2.053.512.672.000
2.	Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	891.605.199.000
3.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	1.305.174.434.000
4.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	492.254.685.000
5.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp.	9.627.599.000
5.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	499.162.201.000
6.	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	549.948.931.000

Anggaran

II.2.2. Uraian Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Revisi II Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada prinsipnya sama seperti Perjanjian Kinerja. Hanya saja pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja, terdapat perubahan target ataupun anggaran yang harus dilaksanakan dalam sisa tahun 2023 ini. Total Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan Indikator Kinerja dalam mencapai Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023 masih sama seperti pada dokumen Perjanjian Kinerja sebelumnya, yaitu sebesar **Rp. 5.818.525.020.000,-**

Sama seperti dokumen Perjanjian Kinerja, dokumen Revisi II Perjanjian Kinerja juga merupakan suatu dasar untuk penilaian pelaksanaan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menggantikan dokumen Perjanjian Kinerja ketika terdapat perubahan pimpinan ataupun perubahan anggaran. Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Darat tahun 2023 dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

Tabel II 5 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Revisi II PK 2023
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	94,057
			IKP 4	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,31
			IKP 5	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 6	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,015
			IKP 7	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayanan	Rasio	0,039
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500

Kegiatan	Anggaran
1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp. 1.904.217.367.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp. 916.410.668.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp. 1.346.008.947.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp. 550.016.177.000
5. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp. 12.148.689.000
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp. 490.690.928.000
6. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp. 599.032.244.000



BAB I PENDAHULUAN

BAB II PERENCANAAN KINERJA

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

BAB IV PENUTUP

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

III.1. Tahapan Pengukuran Kinerja

Akuntabilitas Kinerja adalah Perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodik.

III.2. Pengukuran Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan alamat <http://www.eperformance.dephub.go.id> dimana dengan menggunakan sistem aplikasi 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 tersebut agar para operator pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat lebih mudah menggunakan sistem aplikasi, di samping itu diupayakan pula bagi setiap operator yang bertugas menjalankan/melaksanakan sistem aplikasi dapat diberikan *reward* atas hasil kerjanya dan penilaian unit kerja masing-masing.

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya. Hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian PAN dan RB, dimana dapat

meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di masa mendatang.

1. Metode Pengukuran

Dalam menentukan nilai pengukuran kinerja, hasil pengukuran kinerja dimaksud disampaikan dalam bentuk persentase. Adapun rumus yang digunakan dalam pengukuran kinerja persentase pencapaian untuk Indikator Kinerja Program adalah sebagai berikut:

➤ Persentase Pengukuran Indikator Kinerja Program (IKP)

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

- a) Apabila realisasi **pencapaian semakin tinggi** menunjukkan **kinerja yang semakin baik**, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

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

- b) Apabila realisasi **pencapaian semakin tinggi** menunjukkan **kinerja yang semakin buruk**, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

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

2. Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023

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

- a) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun 2023;

- b) Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan;
- c) Analisis efisiensi penggunaan sumber daya;
- d) Upaya untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang.

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing Indikator Kinerja Program.

Hasil pengukuran kinerja digunakan Analisis dan Evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan Aplikasi *E-Performance*, Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulanan, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah yang berdasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Untuk mewujudkan 3 (tiga) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Program (SP) yang ingin dicapai pada periode 2020-2024.

Tabel III 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	2020			2021			2022			2023		
			T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional				122,07%			120,09%			114,74%			100,00%
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,640	0,892	139,38%	0,710	0,925	130,28%	0,925	0,946	102,27%	0,946	0,946	100,00%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,273	0,286	104,76%	0,455	0,500	109,89%	0,500	0,636	127,20%	0,636	0,636	100,00%
SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan				67,51%			103,88%			105,27%			93,87%
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	80,000	0,000	0,00%	83,000	86,250	103,92%	83,000	94,057	113,32%	94,057	93,257	99,15%
IKP 6	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi SDP</i>	%	83,000	84,700	102,05%	83,100	83,310	100,25%	83,310	83,580	100,32%	83,310	83,513	100,24%
IKP 7	<i>On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan</i>	%	50,000	50,240	100,48%	30,000	32,240	107,47%	40,000	40,867	102,17%	40,867	33,655	82,35%
SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi				200,00%			137,00%			171,79%			115,38%
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,020	0,004	200,00%	0,019	0,015	120,00%	0,015	0,000	200,00%	0,015	0,008	146,67%
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,088	0,129	200,00%	0,086	0,039	154,00%	0,039	0,000	200,00%	0,039	0,033	115,38%
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum				200,00%			200,00%			200,00%			200,00%
IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,300	0,000	200,00%	0,200	0,000	200,00%	0,100	0,000	200,00%	0,100	0,000	200,00%
SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik				200,00%			99,23%			99,62%			98,62%
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78,000	0,000	200,00%	79,000	78,390	99,23%	79,500	79,200	99,62%	79,500	78,400	98,62%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program					129,86%			132,04%			138,28%			124,71%
Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program					105,83%			125,00%			132,05%			115,62%
Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)					7			8			8			6
Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)					2			1			1			3

Sumber: Data diolah dari Dit. Angkutan Jalan, Dit. Prasarana TJ, Dit. Sarana, Dit. TSDP, Bag. SDM & Umum, Setditjen Hubdat, dan Bag. Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat.

Tabel III 2 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1			Q2			Q3			Q4		
				T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					100,00%			100,00%			100,00%			100,00%
IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,946	0,946	100,00%	0,946	0,946	100,00%	0,946	0,946	100,00%	0,946	0,946	100,00%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%
SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					90.30%			98.61%			94,38%			93,87%
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	93,490	99,40%	94,057	93,657	99,57%	94,057	94,810	100,80%	94,057	93,257	99,15%
IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,31	83,31	83,516	100,25%	83,31	83,519	100,25%	83,310	83,502	100,23%	83,310	83,513	100,24%
IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867	40,867	29,112	71,24%	40,867	39,241	96,02%	40,867	33,56	82,12%	40,867	33,655	82,35%
SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi					200,00%			158.98%			171,79%			115,38%
IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,015	0,015	0,000	200,00%	0,015	0,000	200,00%	0,015	0,000	200,00%	0,015	0,008	146,67%
IKP 2	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,039	0,039	0,000	200,00%	0,039	0,032	117,95%	0,039	0,022	143,58%	0,039	0,033	115,38%
SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					200,00%			200,00%			200,00%			200,00%
IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100	0,100	0,000	200,00%	0,100	0,000	200,00%	0,100	0,000	200,00%	0,100	0,000	200,00%
SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					200,00%			98,62%			98,62%			98,62%
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500	79,500	0,000	200,00%	79,500	78,400	98,62%	79,500	78,400	98,62%	79,500	78,400	98,62%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program						137,98%			131,24%			132,96%			124,71%
Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program						130,06%			123,60%			128,17%			115,62%
Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)						7			6			7			6
Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP<100%)						2			3			2			3

Sumber: Data diolah dari Dit. Angkutan Jalan, Dit. Prasarana TJ, Dit. Sarana, Dit. TSDP, Bag. SDM & Umum, Setditjen Hubdat, dan Bag. Hukum dan Humas,

Setditjen Hubdat.

Selama tahun 2023, terdiri 5 (lima) Sasaran Program (SP) dan di dalamnya terdapat 9 (sembilan) IKP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penjelasan capaian IKP untuk setiap Sasaran Program adalah sebagai berikut:

III.2.1. Sasaran Program 01: Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

Tabel III 3 Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat Nasional

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat					
Rasio	Target	0,640	0,710	0,925	0,946
	Realisasi	0,892	0,925	0,946	0,946
	Capaian	139,38%	130,28%	102,27%	100,00%
IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan					
Rasio	Target	0,273	0,455	0,500	0,636
	Realisasi	0,286	0,500	0,636	0,636
	Capaian	104,76%	109,89%	127,20%	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Pencapaian Sasaran Program 01 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat;
2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.

1. IKP 01. Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 4 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Rasio	Target	0,640	0,710	0,925	0,946
	Realisasi	0,892	0,925	0,946	0,946
	Capaian	139,38%	130,28%	102,27%	100,00%

Sumber: Data diolah oleh Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan.

Untuk menghitung IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP\ 01 = \frac{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang terlayani Angkutan Umum di Jalan dan Angkutan Penyeberangan}}{\text{Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan}}$$

Keterangan:

Jumlah Kawasan Strategis Nasional, DTPK dan Pusat Kegiatan Nasional yang ditetapkan adalah Jumlah Kawasan Prioritas Nasional terdiri 93 kawasan [rincian total 106 kawasan dengan 13 kawasan (1 kawasan beririsan dan 12 kawasan tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024)]:

Tabel III 5 Jumlah Kawasan Prioritas Nasional

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	Total Kawasan Prioritas Nasional	106	1	12	93
1	Kawasan Strategis Nasional	32	1	4	27
1.a)	Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)	10	-	-	10
1.b)	Kawasan Industri (KI)	9	-	-	9
1.c)	Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	13	1	4	8
2	Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)	32	-	8	24
3	Pusat Kegiatan Nasional	42	-	-	42

1. Kawasan Strategis Nasional (32) terdiri dari:

a) 10 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP):

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| 1. KSPN Danau Toba; | 6. KSPN Labuan Bajo; |
| 2. KSPN Tanjung Kelayang; | 7. KSPN Likupang; |
| 3. KSPN Borobudur; | 8. KSPN Wakatobi |
| 4. KSPN Bromo Tengger Semeru; | 9. KSPN Morotai; |
| 5. KSPN Mandalika | 10. KSPN Raja Ampat. |

b) 9 (Sembilan) Kawasan Industri (KI) :

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 1. KI Sei Mangkei; | 6. KI Surya Borneo; |
| 2. KI Galang Batang; | 7. KI Palu; |
| 3. KI Bintang Aerospace; | 8. KI Teluk Weda; |
| 4. KI Sadai; | 9. KI Teluk Bintuni |
| 5. KI Ketapang | |

c) 13 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK):

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 1. KPBPB Sabang; | 8. KEK Morotai; |
| 2. KEK Arun Lhokseumawe; | 9. KEK Sorong. |
| 3. KPBPB Batam Bintang Karimun | 10. KI/KEK Sei Mangkei*; |
| 4. KEK Tanjung Kelayang; | 11. KI/KEK Galang Batang*; |
| 5. KEK Tanjung Lesung; | 12. KEK Mandalika*; |
| 6. KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan; | 13. KI/KEK Palu*. |
| 7. KEK Bitung; | |

****) 4 KEK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

2. 32 Daerah Terpencil, Perbatasan, Kepulauan (DTPK)

- | | | |
|---------------------|----------------------------|--------------------|
| 1. Sabang; | 12. Nunukan; | 22. Keerom; |
| 2. Serdang Bedagai; | 13. Belu; | 23. Boven Digoel; |
| 3. Kep. Meranti; | 14. Rote Ndao; | 24. Peg. Bintang; |
| 4. Natuna; | 15. Alor; | 25. Dumai*; |
| 5. Kep. Anambas; | 16. Sabu Raijua; | 26. Bintang*; |
| 6. Sambas; | 17. Kep. Sangihe; | 27. Karimun*; |
| 7. Sanggau; | 18. Kep. Talaud; | 28. Kupang*; |
| 8. Kapuas Hulu; | 19. Maluku Barat Daya; | 29. Kep. Morotai*; |
| 9. Sintang; | 20. Maluku Tenggara Barat; | 30. Raja Ampat*; |
| 10. Kutai Barat; | 21. Kep. Aru; | 31. Merauke*; |
| 11. Malinau; | | 32. Jayapura*. |

****) 8 DTPK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

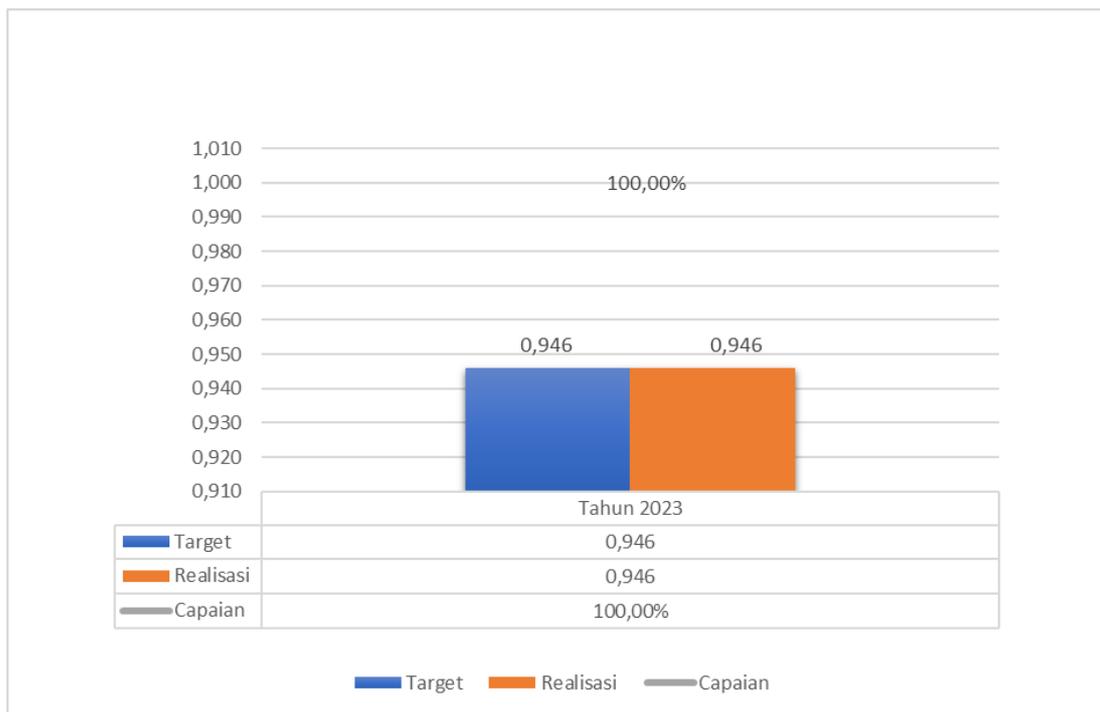
3. 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

- | | | |
|----------------|-----------------|-----------|
| 1. Banda Aceh; | 3. Padang-Lubuk | 5. Dumai; |
| 2. Mebidangro; | Agung-Pariaman; | 6. Batam; |
| | 4. Pekanbaru; | 7. Jambi; |

- | | | |
|---------------------|---------------------------|-----------------|
| 8. Palembang dsk; | 20. Yogyakarta; | 31. Gorontalo; |
| 9. Bengkulu; | 21. Gerbangkertosusilo | 32. Manado; |
| 10. Pangkal Pinang; | 22. Malang; | 33. Bitung; |
| 11. Bandar Lampung; | 23. Sarbagita; | 34. Palu; |
| 12. Jabodetabek; | 24. Mataram Raya; | 35. Maminasata; |
| 13. Serang; | 25. Kupang; | 36. Kendari; |
| 14. Cilegon; | 26. Pontianak; | 37. Ambon; |
| 15. Bandung Raya; | 27. Palangkaraya; | 38. Ternate; |
| 16. Cirebon; | 28. Banjarmasin dsk; | 39. Sorong; |
| 17. Surakarta; | 29. Balikpapan-Samarinda- | 40. Timika; |
| 18. Kedungsepur; | Bontang; | 41. Jayapura; |
| 19. Cilacap; | 30. Tarakan; | 42. Merauke. |

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2023 sebesar 0,946 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 1 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, terdapat sebanyak 93 (Sembilan puluh tiga) Kawasan Strategis Nasional yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Umum dan Fasilitas Prasarana Jalan serta Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Penyeberangan sebagaimana terdapat dalam **Lampiran 7**. Dari total Kawasan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah melayani 83 Kawasan Strategis Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan

Kawasan Strategis Nasional yang telah **dilayani Angkutan Jalan** melalui ¹AKAP, ²ALBN, ³Angkutan Jalan Perintis, ⁴Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui ¹Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan ²Terminal Barang untuk umum adalah sebanyak **42 Kawasan**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Prasarana Jalan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Antar Kota 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 8**). Akan tetapi berdasarkan dari Aplikasi SPIONAM, jumlah trayek yang telah terlayani pada tahun 2023 sejumlah 2.246 Trayek. Sisa 227 trayek belum terlayani karena belum ada yang mengajukan permohonan perizinan layanan Angkutan AKAP pada trayek tersebut.

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

b) Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN)

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6298/AJ.205/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. 8**, terdapat 4 (empat) trayek ALBN yang ditetapkan dan semua trayek yang ditetapkan telah dilayani. Kemudian pada September 2022, ditetapkan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan pada trayek Angkutan Lintas Batas Negara Indonesia - Timor Leste dengan Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 **Lampiran. 9**, namun izin berusahanya baru terealisasi pada bulan Februari 2023. Maka Angkutan Lintas Batas Negara yang sudah terlayani saat ini ada 5 trayek ALBN dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III 6 Lintasan Trayek ALBN

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek ALBN
1.	6171100001	Pontianak (Indonesia) – Ngambang (Indonesia) – Entikong (Indonesia) – Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
2.	6171100002	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia) – Seriam (Malaysia) - Kuching (Malaysia)
3.	6171990001	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia)- Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
4.	6171990002	Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia)- Seriam (Malaysia) – Sriaman (Malaysia) - Sarike (Malaysia) – Sibul (Malaysia) – Bintulu (Malaysia) - Miri (Malaysia) – Kuala (Brunei Darussalam) - Belati (Brunei Darussalam) -Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam)
5	5371167001	Kupang (Indonesia) - Soe (Indonesia) - Kefamenanu (Indonesia) - Atambua (Indonesia) - Motaain (Indonesia)/Batugade (Timor Leste) - Maubara (Timor Leste) - Liquica (Timor Leste) -Tibar (Timor Leste) - Dili (Timor Leste)

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

Tabel III 7 Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

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

c) Angkutan Jalan Perintis

Sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8613 Tahun 2022 tanggal 20 Oktober 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023 ditetapkan sebanyak 327 trayek perintis sebagaimana dalam **Lampiran 10**. Selanjutnya, mengalami perubahan keputusan dengan Nomor KP-DRJD 3695 Tahun 2023 ditetapkan sebanyak 330 trayek perintis dimana ada penambahan 3 trayek di Provinsi Aceh yaitu Panton Labu - Gampong Bantayan, Gunung Meriah - Singkohor, dan Meulaboh - Mugorayeuk yang seharusnya trayek tersebut diakomodir pada tahun 2022 namun dikarenakan anggaran yang tidak mencukupi maka diusulkan kembali pada triwulan II tahun 2023. Dari 330 trayek tersebut terdapat 108 (Seratus delapan) trayek yang melayani 32 (tiga puluh dua) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 222 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 11**) dan telah diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 Tahun 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022 berjumlah 93 trayek (**Lampiran 12**). Dan kemudian diubah menjadi SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023 berjumlah 35 trayek (**Lampiran 13**). Perubahan jumlah trayek dengan menyesuaikan usulan dari BPTD wilayah KSPN yang akan operasional pada tahun 2023.

Dari jumlah penetapan 35 (Tiga puluh lima) trayek tersebut, terdapat 34 (tiga puluh empat) trayek yang berhasil terealisasi di tahun 2023 yang meliputi 10 (sepuluh) wilayah Kawasan Prioritas Nasional dengan rincian sebagai berikut:

1. **25 trayek** melayani pada 7 kawasan dari 10 kawasan Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP);

2. Sedangkan, **9 trayek** melayani di luar kawasan DPP akan tetapi masuk dalam kawasan KSPN yang tidak dihitung pada perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Darat.

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

Tabel III 8 Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2023

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

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

Tabel III 9 Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023

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

No	Kawasan KSPN	Operator	Keterangan
11	Pacitan	Perum DAMRI	diluar kawasan DPP

Penggunaan anggaran untuk melaksanakan program Angkutan Antarmoda KSPN dilakukan oleh masing-masing BPTD di yang berada di kawasan KSPN, adapun anggaran angkutan antarmoda di setiap kawasan KSPN, antara lain :

Tabel III 10 Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2023

No	Kawasan KSPN	Pagu	Kontrak	Realisasi	%
1	Danau Toba	4,618,907,000	4,529,245,865	4,529,245,864	100.00%
2	Mandalika	5,114,611,000	5,113,590,000	5,085,570,329	99.45%
3	Borobudur	6,113,214,000	5,447,884,733	5,447,884,728	100.00%
4	Bromo	2,910,917,000	2,907,699,000	2,905,587,000	99.93%
5	Tanjung Kelayang	2,099,256,000	2,040,048,000	2,035,569,000	99.78%
6	Likupang	1,781,599,000	1,520,750,000	1,520,750,000	100.00%
7	Tanjung Lesung	1,600,000,000	1,571,468,000	1,571,468,000	100.00%
8	Bukittinggi	1,673,771,000	1,629,939,959	1,629,939,959	100.00%
9	Wakatobi	750,000,000	745,000,000	745,000,000	100.00%
10	Kawah Ijen	1,758,402,000	1,679,734,000	1,653,792,000	98.46%
11	Pacitan	1,579,323,000	1,500,000,000	1,470,786,000	98.05%
TOTAL		30,000,000,000	30,000,000,000	28,685,359,556	99,66%

e) Terminal Penumpang Tipe-A

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

1. **113 (seratus sebelas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - a) **107** Terminal Penumpang Tipe A **telah beroperasi**;
 - b) **6** Terminal Penumpang Tipe A **belum beroperasi**, dengan rincian sebagai berikut:
 - i. 2 Terminal Penumpang Tipe A masih dalam proses pembangunan dan revitalisasi yaitu:
 - Terminal Demak (Jawa Tengah)
 - Terminal Air Sebakul (Bengkulu)
 - ii. 1 Terminal Penumpang Tipe A belum dibangun (Terminal Singkawang, Kalimantan Barat)
 - iii. 1 Terminal Penumpang Tipe A kondisi bangunannya kurang terawat dan sedang dilakukan studi KPBU untuk pemanfaatan aset terminal tanpa menghilangkan fungsi pelayanan terminal (Terminal Betan Subing, Provinsi Lampung);
 - iv. 1 Terminal Penumpang Tipe A aksesibilitasnya rendah dikarenakan dimensi jalan tidak bisa mengakomodasi bus besar sehingga tidak ada aktivitas keluar-masuk kendaraan dan hanya difungsikan sebagai kantor (Terminal Liwas, Provinsi Sulawesi Utara);
 - v. 1 Terminal Penumpang Tipe A masih terkendala mekanisme serah-terima aset dengan Pemerintah Daerah (Terminal Bangkalan, Provinsi Jawa Timur).
2. **4 (empat)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Pondok Cabe;
 - b. Terminal Poris Plawad;
 - c. Terminal Baranangsiang;
 - d. Terminal Jatijajar.
3. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi:
 - a. Terminal Kalideres;
 - b. Terminal Kampung Rambutan.

4. **8 (delapan)** Terminal Penumpang Tipe A belum diserahkan ke Pemerintah Pusat dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota serta Perusahaan Daerah:
 - a. Terminal Padang Bulan;
 - b. Terminal Gerbangsari;
 - c. Terminal Induk Bekasi;
 - d. Terminal Kalijaya Cikarang;
 - e. Terminal Cicaheum;
 - f. Terminal Sri Tanjung;
 - g. Terminal Osowilangun;
 - h. Terminal Daya.

Dari 127 Terminal Tipe A tersebut terdapat 55 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 39 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional (**Lampiran 12**). Sisanya 72 terminal tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas transportasi darat karena tidak termasuk dalam Kawasan Strategis Nasional dan/atau tidak beroperasi.

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 14**);
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 15**);
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 16**), dan;
4. KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua (**Lampiran 17**).

Berikut adalah jumlah Terminal Barang untuk umum sebanyak 7 Terminal, antara lain:

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

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

1. Terdapat 1 (satu) Terminal Barang Untuk Umum yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong yang sudah selesai dibangun pada tahun 2020, dengan kondisi sejak tahun 2021 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun kendala/masalah yang masih dihadapi Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong adalah sebagai berikut:
 - a) Sesuai Peraturan Menteri Keuangan Nomor 109/PMK.04/2020 tentang Kawasan Pabean dan Tempat Penimbunan Sementara, agar bisa ditetapkan sebagai Tempat Penimbunan Sementara (TPS), harus ada badan usaha pengelola TPS. Proses penetapan pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS) masih terkendala sertifikat lahan yang belum selesai diproses;
 - b) Proses sertifikat lahan di Kantor Pertanahan ATR/BPN Kabupaten Sanggau dilakukan dengan beberapa tahap, saat ini telah selesai tahap 1 dengan terbitnya sertifikat a.n. Kementerian Perhubungan seluas 30.820 m² yang belum mencakup kelesuruhan dari tanah yang dimohonkan. Tahap 2 akan dilakukan pendaftaran hak atas tanah setelah hasil sidang sengketa keluar dan diketahui titik batasnya;
 - c) Dalam rangka persiapan operasional TBI sedang diajukan beberapa permohonan antara lain permohonan ulang Penetapan Kawasan Pabean kepada Menteri Keuangan, permohonan spesifikasi teknis alat pemindai

- barang untuk keperluan operasional ekspor-impor dan permohonan persetujuan sewa BMN kepada Kepala KPKNL Pontianak;
- d) Beberapa kendala yang dihadapi terkait operasional antara lain belum lengkapnya fasilitas penunjang, SDM dan kompetensi personil, belum adanya pengaturan sirkulasi lalu lintas angkutan barang, belum terbangunnya jalur khusus (*dedicated lane*) menuju perbatasan dan belum tersusunnya SOP angkutan barang lintas batas negara.
2. Terdapat 3 (tiga) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sedang dalam proses persiapan pengoperasian yaitu:
- a. Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua
 - b. Nanga Badau di Kalimantan Barat;
 - c. Terminal Barang Internasional (TBI) Motaain di Nusa Tenggara Timur.
3. Terdapat 3 (tiga) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu:
- a. Terminal Barang Internasional (TBI) Aruk di Kalimantan Barat;
 - b. Terminal Barang Internasional (TBI) Motamasin di Nusa Tenggara Timur;
 - c. Terminal Barang Internasional (TBI) Wini di Nusa Tenggara Timur.

g) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Berdasarkan:

1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 18**);
2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 19**), dan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 20**).

Terdapat penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional** dengan target penyediaan

fasilitas pendukung sampai dengan tahun 2023 sebanyak **12 lokasi** dan sudah terealisasi sebanyak **12 lokasi** sebagai berikut:

1. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika dan Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika (mendukung penyelenggaraan *MotoGP* tahun 2022);
2. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Magelang;
3. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Purworejo;
4. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Surakarta;
5. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Klaten;
6. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Salatiga;
7. Pembangunan Fasilitas Pendukung Lajur Sepeda di Palembang;
8. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kota Pekanbaru;
9. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba;
10. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur;
11. Pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo;
12. Pembangunan Fasilitas Pendukung pada Angkutan Perkotaan skema *Buy The Service* di Denpasar.

Dari target **12 (dua belas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **12 (dua belas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **8 kawasan**. tersaji pada **Lampiran 13**.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui ¹Angkutan Penyeberangan Komersil dan ²Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui ¹pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan ²Kapal Penyeberangan Perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) kawasan**.

Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau, dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 21**) bahwa lintas yang memenuhi kriteria *Load Factor* lebih besar 60% dan sudah menguntungkan secara finansial, maka masuk kedalam kategori pelayanan komersil.

Jumlah lintas penyeberangan komersil sampai dengan bulan September tahun 2023 adalah sebanyak 89 (delapan puluh sembilan) lintas. Dari 89 (delapan puluh sembilan) lintas tersebut, 77 (tujuh puluh tujuh) lintas terdapat pada 47 (empat puluh tujuh) kawasan prioritas. Sisanya 12 (dua belas) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan komersil dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 58 (lima puluh delapan) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir **Lampiran 22**. Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN).

b) Angkutan Penyeberangan Perintis

Pada awal 2023, pelayanan lintas penyeberangan perintis mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 9496 Tahun 2022 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2023 dengan jumlah sebanyak 274 lintasan (**Lampiran 23**).

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

Tabel III 11 Rincian Lintas Perintis Yang Tidak Terlayani

No	Lintasan	Provinsi	Keterangan
1	Sulawesi Tenggara	Wanci – Kaledupa	Keterbatasan Anggaran
2	Saumlaki – Adaut	Maluku	Keterbatasan Kapal

No	Lintasan	Provinsi	Keterangan
3.	Adaut – Letwurung		
4.	Sorong – Waigama	Bangka Belitung	Keterbatasan Kapal
5	Waigama – Wahai		

Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya hanya **176 (seratus tujuh puluh enam)** lintas penyeberangan yang melayani **58 (lima puluh delapan)** Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 93 (sembilan puluh tiga) lintas tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional. Adapun jumlah total operator yang melayani lintas penyeberangan perintis dalam Kawasan Strategis Nasional sebanyak 7 (tujuh) perusahaan penyeberangan dengan rincian sebagaimana terlampir pada **lampiran 22**. Sementara itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

c) Pelabuhan Penyeberangan

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

1. Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak **249 (dua ratus empat puluh sembilan) Pelabuhan**; dimana:
 - a. Sebanyak **230 (dua ratus tiga puluh)** pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat
 - **30 (tiga puluh)** pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat;
 - **39 (tiga puluh sembilan)** Pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan;
 - **170 (seratus tujuh puluh)** Pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda) .
 - b. Dimana sisanya sebanyak **10 (sepuluh)** Pelabuhan belum beroperasi.
2. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak **9 (sembilan) Pelabuhan**;
3. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **233 (dua ratus tiga puluh tiga) Pelabuhan**.

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

d) Kapal Penyeberangan Perintis

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

1. Kapal penyeberangan perintis yang selesai dibangun dan beroperasi sebanyak **98 (sembilan puluh delapan) kapal**. Seluruh kapal penyeberangan perintis yang ada sudah beroperasi dengan rincian:
 - 19 (sembilan belas) kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemerintah Daerah;
 - 79 (tujuh puluh sembilan) kapal dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sesuai dengan **Lampiran 22**.
2. Penyelesaian Pembangunan Kapal Penyeberangan 500GT Lintas Bombana – Tanjung Pising sudah terlaksana 100%, kapal sudah sampai di lintasan operasi. Operasional kapal masih menunggu penetapan operator dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
3. Sisa kebutuhan kapal berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030 adalah 87 (delapan puluh tujuh) unit kapal penyeberangan.

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

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan Angkutan AKAP pada tahun 2023 karena:

1. Adanya sistem perizinan *online* SPIONAM dimana saat ini sedang dilakukan pengembangan yang terintegrasi dengan sistem perizinan berusaha OSS yang dibangun oleh Kementerian Investasi sehingga memudahkan para operator angkutan dalam mengajukan permohonan izin trayek AKAP dan memudahkan mendapatkan informasi kuota dari trayek tersebut;
2. Adanya peningkatan pada pelayanan bus AKAP, dimana kendaraan yang dioperasikan oleh operator mengalami peningkatan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sehingga layanan yang sebelumnya Angkutan AKAP Ekonomi berubah layanan menjadi Angkutan AKAP Non Ekonomi;
3. Adanya Kegiatan *monitoring* dan evaluasi terhadap operator AKAP terkait operasional angkutan AKAP yang dilayani.

Keberhasilan Angkutan ALBN pada tahun 2023 karena :

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

Keberhasilan Angkutan Jalan Perintis pada tahun 2023 karena :

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
2. Adanya kegiatan *survey* usulan trayek baru keperintisan angkutan jalan dengan tujuan melihat dan mengevaluasi trayek yang diusulkan tersebut dapat membantu mobilisasi masyarakat terutama daerah-daerah yang belum terlayani angkutan umum;

3. Adanya kegiatan *monitoring* dan evaluasi pelaksanaan keperintisan angkutan jalan untuk melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan operasional keperintisan trayek yang telah ditetapkan tiap tahun.

Keberhasilan Angkutan Antarmoda pada tahun 2023 karena :

1. Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan antarmoda pada Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang berada di Wilayah Borobudur, Danau Toba, Bromo, Tanjung Kelayang, Likupang, Mandalika, Tanjung Lesung, Bukit Tinggi, Bali, dan Pacitan;
2. Adanya kegiatan Monitoring dan Evaluasi angkutan kawasan strategis pariwisata nasional, dan
3. Pengawasan trayek angkutan kawasan strategis pariwisata nasional yang diawasi secara digitalisasi melalui aplikasi Mitra Darat atau *website* <https://mitradarat.dephub.go.id/> melalui *Global Positioning system* (GPS).

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A pada tahun 2023 karena:

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

Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum, pada tahun 2023 karena:

1. Mengoperasikan Terminal Barang Untuk Umum yang telah selesai dibangun meskipun kendaraan barang belum ada yang masuk terminal supaya bangunan tetap terawat dengan baik;

2. Tetap melanjutkan progres pembangunan Terminal Barang Untuk Umum sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015, akan tetapi karena terdapat keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan diprioritaskan pada Terminal Barang Untuk Umum yang memiliki permintaan/*demand* yang cukup besar;
3. Koordinasi dengan pihak terkait khususnya instansi yang membidangi *Immigration, Customs, Quarantine and Security* (ICQS) dikarenakan operasional Terminal Barang Untuk Umum yang menangani ekspor impor harus memiliki izin ICQS;
4. Koordinasi dan kerja sama dengan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) dalam rangka persiapan pengoperasian Terminal Barang Internasional (TBI) yang telah selesai dibangun khususnya terkait jalan akses menuju TBI di wilayah Pos Lintas Batas Negara (PLBN).

Keberhasilan Ketersediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berhasil dicapai pada tahun 2023 yaitu :

1. Adanya dukungan pemerintah terhadap pelaksanaan *event* MotoGP dengan melakukan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Mandalika melalui Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Barat;
2. Dalam pelaksanaannya sampai dengan tahun 2023, Penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Kawasan Strategis Nasional dengan target penyediaan fasilitas pendukung tahun 2023 sebanyak 12 lokasi, dapat terealisasi sebanyak 12 (dua belas) lokasi, yaitu Mandalika, Magelang, Purworejo, Surakarta, Klaten, Salatiga, Palembang, Pekanbaru, Danau Toba, Borobudur, Labuan Bajo dan Denpasar. Penambahan realisasi ada pada akhir tahun 2022, yaitu adanya penambahan pembangunan Fasilitas Pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo. Sehingga dari 12 (dua belas) lokasi penyediaan fasilitas pendukung pada target Perjanjian Kinerja tahun 2023, telah terealisasi sebanyak 12 (dua belas) lokasi yang berada di 8 Kawasan Strategis Nasional;

3. Penentuan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional;
4. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas.

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil pada tahun 2023 karena :

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

Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis pada tahun 2023 karena :

1. Dukungan anggaran Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis, Subsidi Roro *Long Distance Ferry* (LDF), Pembayaran *Air time Vessel Monitoring System* (*Airtime* VMS) untuk memonitor pergerakan kapal perintis dan validasi pembayaran subsidi perintis;
2. Adanya kegiatan rapat kegiatan konsolidasi angkutan penyeberangan perintis untuk mengevaluasi lintas perintis eksisting dan usulan kebutuhan lintas perintis yang baru;
3. Adanya penyesuaian tarif sesuai dengan KM 61 Tahun 2023 tentang tarif penyelenggaraan angkutan penyeberangan kelas ekonomi lintas antar provinsi dan lintas antarnegara, untuk mengurangi beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam pembiayaan subsidi perintis angkutan penyeberangan.

Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan pada tahun 2023 karena:

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.

Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan pada tahun 2023 karena:

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

➤ **Faktor Kendala**

1. Angkutan AKAP

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan AKAP antara lain:

- a. Operator angkutan umum memberikan layanan trayek AKAP berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;
- b. Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP.
- c. Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen pelayanannya masih menggunakan metode lama.

2. Angkutan ALBN

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan ALBN antara lain:

- a. Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
- b. Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia masih tertinggal dengan negara yang berbatasan dengan Indonesia;
- c. Jumlah operator yang mau melayani pada trayek ALBN masih terbatas.

3. Angkutan Jalan Perintis

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Jalan Perintis antara lain:

- a. Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun belum mengakomodir daerah Terdepan, Terluar, Tertinggal (3T);
- b. Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- c. Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.

3. Angkutan Antarmoda

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Antarmoda, antara lain :

- a. Terbatasnya aksesibilitas dan konektivitas antarmoda transportasi di beberapa wilayah KSPN, yang dapat menghambat aksesibilitas wisatawan menuju ke layanan angkutan antarmoda KSPN atau destinasi wisata lainnya di daerah tersebut;
- b. Adanya resistensi dari angkutan umum yang dilewati angkutan antarmoda;
- c. Kurangnya sosialisasi dan promosi terhadap keberadaan angkutan antarmoda KSPN.

4. Angkutan Penyeberangan Perintis

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis antara lain:

- a. Kebutuhan angkutan penyeberangan terus meningkat, terutama untuk mengakomodir wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP), mengakibatkan belum semua lintas yang diusulkan Pemda dapat diakomodir;
- b. Keterbatasan sarana kapal, dimana saat ini rata-rata 1 (satu) kapal melayani 3 (tiga) lintas dikarenakan adanya moratorium pembangunan kapal baru untuk pelayanan perintis dan keterbatasan kapal milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN);
- c. Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia agar pelayanan dapat terus berlanjut sampai dengan akhir tahun anggaran.

5. Angkutan Penyeberangan Komersil

Faktor kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Komersil antara lain:

- a. Pada beberapa lintasan, terkendala pada kekurangan fasilitas sandar (dermaga), sehingga kapal harus menunggu giliran untuk dapat sandar dan bongkar muat;
- b. Beberapa pelabuhan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, sehingga kurang memberi kenyamanan untuk pengguna jasa;
- c. Pada beberapa lintas terkendala pasang surut dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

6. Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis

Faktor kendala dalam Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis, yaitu:

- a. Adanya moratorium pembangunan kapal penyeberangan;
- b. Beberapa kapal penyeberangan yang dikelola oleh Pemda kurang perawatan, dan mengakibatkan sebagian kapal yang telah diserahterimakan rusak tidak beroperasi;

- c. Keterlambatan Pembangunan dikarenakan galangan Dok Bahari Nusantara tidak mampu menyelesaikan pembangunan kapal sehingga dilakukan pemutusan kontrak.

7. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan

Adapun hal-hal yang menjadi kendala dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan antara lain :

- a. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- b. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- c. Adanya perubahan/pemunduran jadwal pekerjaan pembangunan pelabuhan yang disebabkan cuaca buruk.

9. Terminal Tipe A

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Jumlah SDM yang mengoperasikan terminal antara terminal yang satu dengan terminal yang lainnya belum sesuai porsi kebutuhannya, sehingga menyebabkan belum meratanya jumlah SDM di Terminal Tipe A;
- b. Terdapat *backlog* kegiatan yang disebabkan oleh beberapa hal antara lain adanya terminal yang sudah selesai dibangun namun belum memenuhi syarat untuk minimal operasi sehingga penambahan jumlah terminal baru yang beroperasi tidak signifikan;
- c. Keterbatasan anggaran operasional di beberapa terminal penumpang Tipe A yang menyebabkan belum idealnya pagu alokasi dengan ketersediaan jumlah SDM di lapangan.

10. Terminal Barang Umum

Adapun beberapa kendala yang dihadapi antara lain:

- a. Terdapat kendala operasional kendaraan barang belum masuk ke terminal dikarenakan kesepakatan dengan negara lain masih dalam proses administrasi, pembangunan jalan khusus belum selesai dibangun dan penetapan pengelola yang terkendala masalah lahan;
- b. Terdapat *backlog* kegiatan pembangunan Terminal Barang Untuk Umum lanjutan karena keterbatasan anggaran sehingga pembangunan lanjutan tidak dapat dilaksanakan pada semua terminal yang belum selesai dibangun;
- c. Operasional kendaraan barang masuk ke Terminal Barang Untuk Umum tergantung pada kesepakatan antara 2 negara terkait Standar Operasional Prosedur ekspor-impor komoditi.

11. Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda antara lain:

- a. Koordinasi perizinan dengan Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) terkait titik lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang berada di atas bahu jalan;
- b. Perubahan rute angkutan umum di wilayah KSPN menyebabkan perubahan titik lokasi fasilitas pendukung;
- c. Keterbatasan alokasi anggaran untuk pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda.

➤ Realisasi Kinerja

Sehingga:

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

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target Revisi II PK tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,946}{0,946} \times 100\% = 100,00\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat tahun 2023 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Darat adalah sebagai berikut:

Tabel III 12 Realisasi Anggaran

Sasaran Program / Indikator Kinerja Program	Pagu Awal (Rp.000,-)	Pagu Tw I (Rp.000,-)	Realisasi Tw I		Pagu Tw II (Rp.000,-)	Realisasi Tw II		Pagu Tw III (Rp.000,-)	Realisasi Tw III		Pagu Tw IV (Rp.000,-)	Realisasi Tw IV	
			Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)
IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat	2.224.881.545	1.912.628.195	187.938.603	9,83%	1.899.196.153	617.322.499	32,50%	2.117.738.478	1.039.794.172	49,10%	2.056.862.530	2.020.708.183	98,24%
JALAN													
Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	29.462.777	29.462.777	5.900.199	20,03%	28.800.491	13.796.017	47,90%	28.755.830	21.075.700	73,29%	28.685.359	28.595.596	99,69%
Monitoring Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	324.745	324.745	16.627	5,12%	324.745	180.353	55,54%	477.041	303.148	63,55%	587.885	586.544	99,77%
Subsidi Angkutan Jalan Perintis	177.358.001	177.421.801	36.319.005	20,47%	177.347.991	9.398.667	39,13%	177.347.991	103.638.541	58,44%	68.582.934	166.923.781	99,02%
Trayek AKAP yang dilayani	0	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Subsidi Perkotaan Buy The Service	641.124.044	341.130.845	48.826.708	14,31%	41.130.845	245.254.117	71,89%	537.521.258	356.872.314	66,39%	586.368.657	577.184.159	98,43%
Terminal Tipe A : (Pembangunan + Operasional)	479.789.878	479.789.878	50.876.779	10,60%	467.093.932	137.557.464	29,45%	489.650.244	241.640.057	49,35%	450.086.311	444.492.904	98,76%

Sasaran Program / Indikator Kinerja Program	Pagu Awal (Rp.000,-)	Pagu Tw I (Rp.000,-)	Realisasi Tw I		Pagu Tw II (Rp.000,-)	Realisasi Tw II		Pagu Tw III (Rp.000,-)	Realisasi Tw III		Pagu Tw IV (Rp.000,-)	Realisasi Tw IV	
			Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)		Keuangan (Rp.000,-)	Pagu (%)
Terminal) Pusat + Balai													
Terminal Barang (Pembangunan + Operasional)	32.462.334	32.462.334	569.178	1,75%	32.462.334	1.868.999	5,76%	31.950.298	3.538.885	11,08%	6.866.886	6.657.943	96,96%
Faspim (Pusat + Balai)	26.401.797	26.401.797	26.401.797	100,00%	26.401.797	26.401.797	100,00%	26.401.797	26.401.797	100,00%	26.401.797	26.401.797	100,00%
SUNGAI, DANAU & PENYEBERANG AN													
Pel. Penyeberangan	329.074.122	329.074.122	13.952.011	4,24%	329.074.122	74.215.496	22,55%	329.074.122	147.861.876	44,93%	343.105.732	328.965.945	95,88%
Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis	478.559.896	478.559.896	5.076.294	1,06%	478.559.896	48.649.586	10,17%	478.559.896	138.461.851	28,93%	434.001.796	428.725.287	98,78%
Pembangunan Kapal Penyeberangan Lanjutan	0	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	7.748.500	7.747.750	99,99%
Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban – Panjang, Patimban – Banjarmasin dan Patimban – Pontianak	18.000.000	18.000.000	0	0,00%	18.000.000	0	0,00%	18.000.000	0	0,00%	4.426.673	4.426.473	100,00%

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat tahun 2023 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio konektivitas transportasi darat adalah sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan Angkutan Antarmoda KSPN dengan jumlah 34 trayek di 10 Wilayah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), termasuk di dalamnya 25 trayek dalam 7 Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), dengan rincian penggunaan anggaran sebagai berikut:
 - a. Subsidi Angkutan Antarmoda KSPN dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 30.000.000.000 dan nilai kontrak pada triwulan I sebesar Rp. 29.462.777.840 kemudian pada triwulan II dilakukan revisi pada nilai kontrak menjadi sebesar Rp. 28.800.491.556 serta realisasi pada triwulan II tahun 2023 Rp.13.796.017.570 atau mencapai 47,90%, kemudian pada triwulan III dilakukan revisi pada nilai kontrak menjadi sebesar Rp. 28.755.830.556 serta realisasi pada triwulan III tahun 2023 sebesar Rp. 21.075.700.995 atau mencapai 73,29% dan untuk Triwulan IV/Tahun 2023 dilakukan revisi pada nilai kontrak menjadi sebesar Rp. 28.685.359.556 serta realisasi pada triwulan IV Tahun 2023 sebesar Rp. 28.595.596.881 atau mencapai 99,69%;
 - b. Monitoring Angkutan Antarmoda dengan pagu anggaran sejumlah Rp 324.745.000 dengan realisasi hingga triwulan II tahun 2023 senilai Rp. 180.353.985 atau mencapai 55,54%, kemudian pada triwulan III dilakukan revisi pada nilai pagu anggaran menjadi sebesar Rp. 477.041.000, dengan realisasi hingga triwulan III tahun 2023 senilai Rp. 303.148.160 atau mencapai 63,55 %, dan pada triwulan IV/Tahun 2023 dilakukan revisi pada nilai pagu anggaran menjadi sebesar Rp. 587.885.000, dengan realisasi hingga triwulan IV Tahun 2023 senilai Rp. 586.544.160 atau mencapai 99,77 %.
2. Subsidi Angkutan Jalan dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 168.582.934.000 dengan realisasi keuangan tahun 2023 senilai Rp. 166.923.781.817 atau mencapai 99,02%;

3. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp. 587.885.000 dengan realisasi keuangan tahun 2023 senilai Rp. 586.544.160 atau mencapai 99,77%;
4. Survey Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp 257.534.000 dan realisasi keuangan tahun 2023 senilai Rp. 256.730.413 atau mencapai 99,69%;
5. Pengembangan sistem perizinan online “SPIONAM 2.0”.

Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Membuka lintas LDF Jangkar – Lembar, Jangkar – NTT untuk menambah capaian lintas pada PKN Gerbangkertosusilo (Surabaya dsk), KSPN Mandalika, PKN Mataram Raya dan PKN Kupang;
2. Membuka lintas perintis Kamaru – Kaledupa, Kaledupa – Tomia dan Tomia – Binongko untuk menambah capaian lintas pada KSPN Wakatobi;
3. Membuka lintas perintis Sri Menanti – Karang Baru untuk menambah capaian lintas pada KEK Tanjung Kelayang, KSN Palembang dsk;
4. Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
5. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
7. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;
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.

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 diambil dari anggaran:

1. Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis (Dit.TSDP dan BPTD) yaitu senilai Rp. 434.001.796.000 terealisasi anggaran sebesar Rp. 428.725.287.981 atau 98,78%;
2. Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban – Banjarmasin dan Patimban – Pontianak yaitu senilai Rp. 4.426.673.000 terealisasi anggaran sebesar Rp. 4.426.473.000,00 atau 100,00%
3. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Baru dan Lanjutan senilai Rp. 7.748.500.000 terelalisasi anggaran sebesar Rp. 7.747.750.175 atau 99,99%.

Adapun upaya Direktorat Prasarana Transportasi Jalan yang dapat mendukung tercapainya kinerja ini yaitu:

1. Kegiatan operasional Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp 216.814.732.000 dan kegiatan pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp 233.271.579.000. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp 450.086.311.000 dengan realisasi sebesar Rp 444.492.904.863 (98,76%);
2. Kegiatan operasional Terminal Barang untuk Umum dengan total Pagu Anggaran Rp 6.866.886.000 dengan realisasi sebesar Rp 6.657.943.159 (96,96 %);
3. Monitoring dan Evaluasi Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda serta Survey Inventarisasi dan Pendataan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Transportasi Jalan dengan total Pagu Anggaran sebesar Rp. 261.406.919 dan realisasi keuangan per Triwulan IV sebesar Rp. 261.406.919 (100%).

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Mendorong pemerintah daerah atau operator angkutan umum untuk penyediaan angkutan lanjutan dari dan menuju layanan angkutan antarmoda KSPN;
2. Melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan operator angkutan umum untuk dicarikan solusi bersama, seperti pengaturan keberangkatan dan kedatangan, rute yang dilalui, dan titik-titik transit;
3. Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;
4. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;
5. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
6. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);
7. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau;
8. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;
9. Menyediakan atau memberikan subsidi angkutan jalan perintis bagi masyarakat di daerah yang saat ini belum terjangkau angkutan umum agar dapat meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
10. Adanya Pedoman teknis pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 diharapkan dapat menjadi acuan Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis;
11. Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
12. Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi

GPS yang digunakan perusahaan dengan dashboard Ditjen Perhubungan Darat;

13. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang khususnya angkutan AKAP terkait standar pelayanan minimal angkutan AKAP;
14. Memberikan penghargaan bagi perusahaan yang telah memberikan pelayanan Angkutan AKAP terbaik dan hukuman bagi perusahaan yang melakukan pelanggaran;
15. Meningkatkan hubungan kerjasama bilateral dengan negara yang berbatasan dalam menyediakan transportasi antar dua negara;
16. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN.

Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Mengevaluasi *load factor* dan tarif pada lintas perintis serta mendorong lintas perintis menjadi komersial;
2. Membuka lintas Jangkar – Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk menambah capaian lintas pada Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Gerbangkertosusilo (Surabaya dan sekitarnya) PKN Kupang;
3. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru pengembangan transportasi penyeberangan tahun 2010 – 2030 dan sesuai dengan target Renstra;
4. Melakukan pembangunan sarana kapal penyeberangan berdasarkan KM. 6 Tahun 2010 Tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030.

Adapun upaya yang akan dilakukan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

1. Melakukan pemetaan dan pemerataan SDM sesuai dengan kebutuhan masing-masing Terminal Tipe A lewat proses penerimaan, mutasi dan promosi ASN;

2. Menetapkan lokasi terminal tipe A dan terminal barang baru berdasarkan hasil pengkajian lebih lanjut;
3. Meningkatkan kegiatan monitoring pembangunan dan 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 dan target minimal operasi;
5. Menyusun kajian teknis revitalisasi dan rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A yang belum memiliki kajian teknis pengembangan terminal;
6. Mengupayakan percepatan penyelesaian administrasi, pembangunan jalan dan penetapan pengelola agar Terminal Barang segera bisa beroperasi;
7. Tetap mengupayakan penyelesaian pembangunan Terminal Barang untuk Umum sesuai Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 dengan target penyelesaian tahun 2024;
8. Menyusun kajian teknis penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda berdasarkan skala prioritas;
9. Melakukan koordinasi secara intensif dengan stakeholder lain terkait pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi prioritas;
10. 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;
11. Memprioritaskan lokasi pembangunan fasilitas pendukung yang menjadi target capaian sesuai dengan Renstra.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 sebesar 0,946 dengan target 0,946 dan capaian 100%. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 0,946 dengan target 0,925 capaian 102,27% maka perbandingan realisasinya sama.

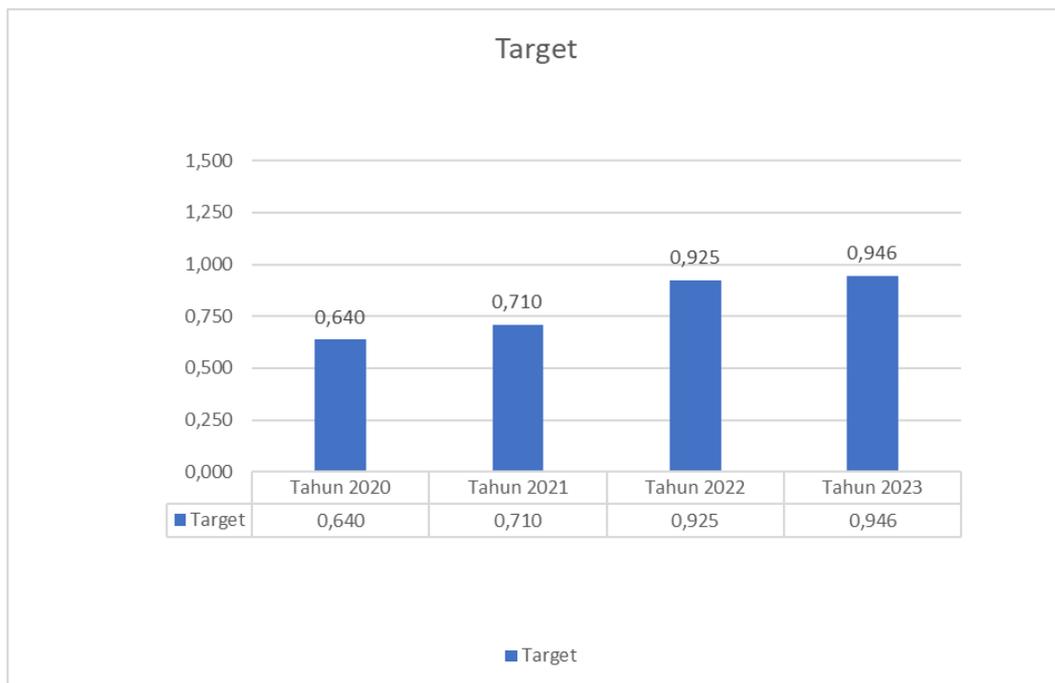
Kemudian Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2022 sebesar 0,946 dengan target 0,925 capaian 102,27%. Jika dibandingkan dengan

realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 0,925 dengan target 0,710 dan capaian 130,28%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,021.

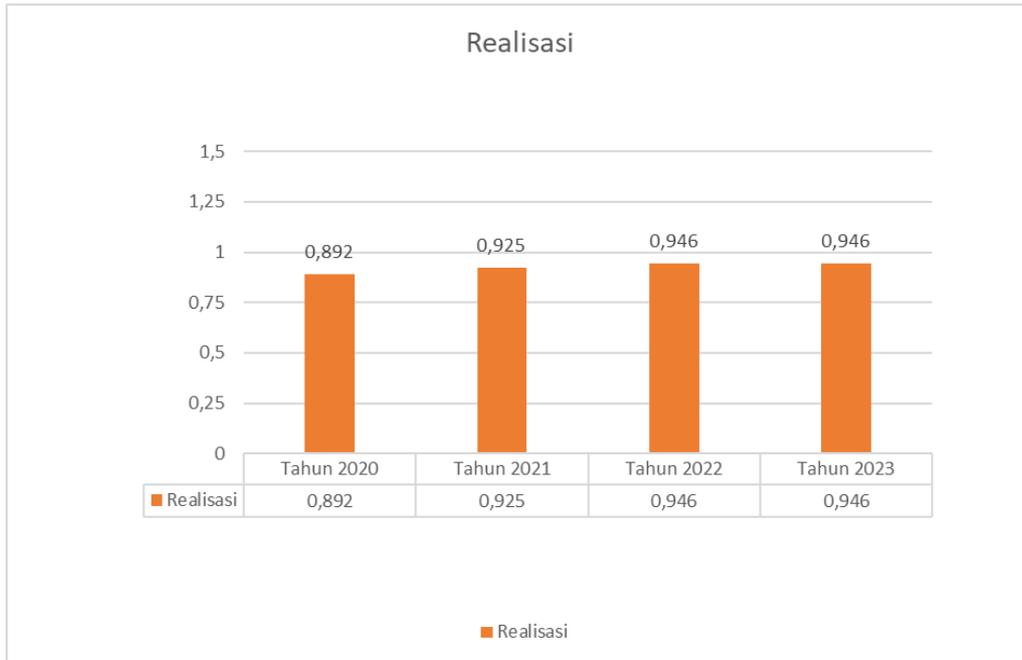
Sedangkan Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2021 sebesar 0,925 dengan target 0,710 dan capaian 130,28% jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,892 dengan target 0,640 dan capaian 139,38%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,033. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 13 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2020, 2021, dan 2022

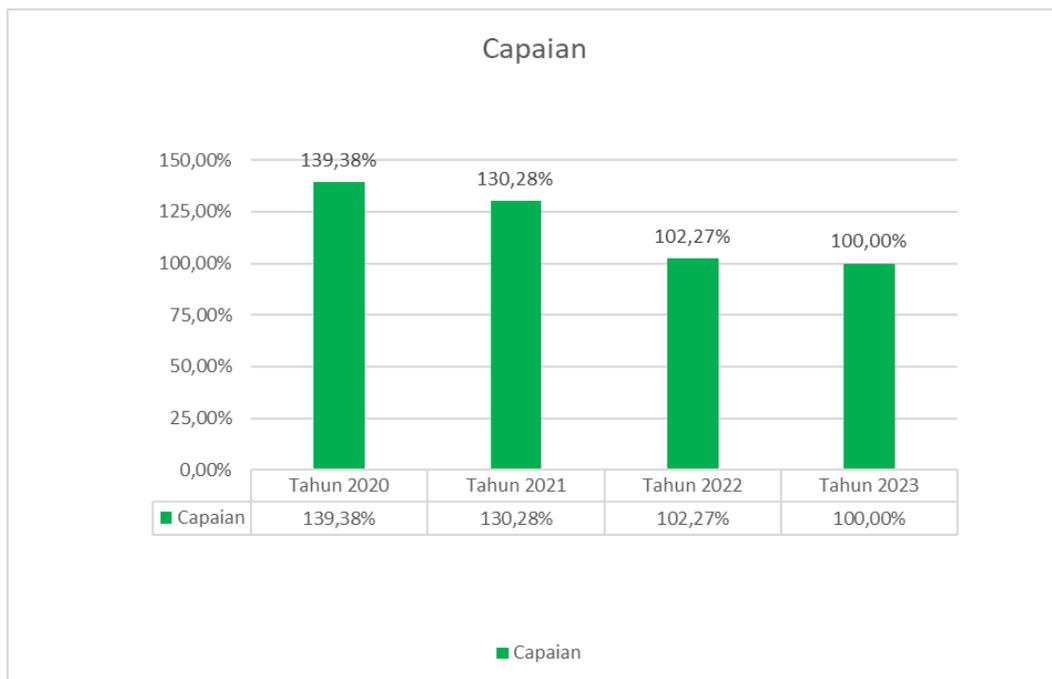
SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional								
IKP 01 Rasio Konektivitas Transportasi Darat								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Rasio	Target	0,640	0,710	0,925	0,946	+ 0,070 (Naik)	+ 0,215 (Naik)	+ 0,021 (Naik)
	Realisasi	0,892	0,925	0,946	0,946	+ 0,033 (Naik)	+ 0,021 (Naik)	Tetap
	Capaian	139,38%	130,28%	102,27%	100,00%	- 9,10% (Turun)	- 28,01% (Turun)	- 2,27% (Turun)



Gambar III 2 Perbandingan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 3 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



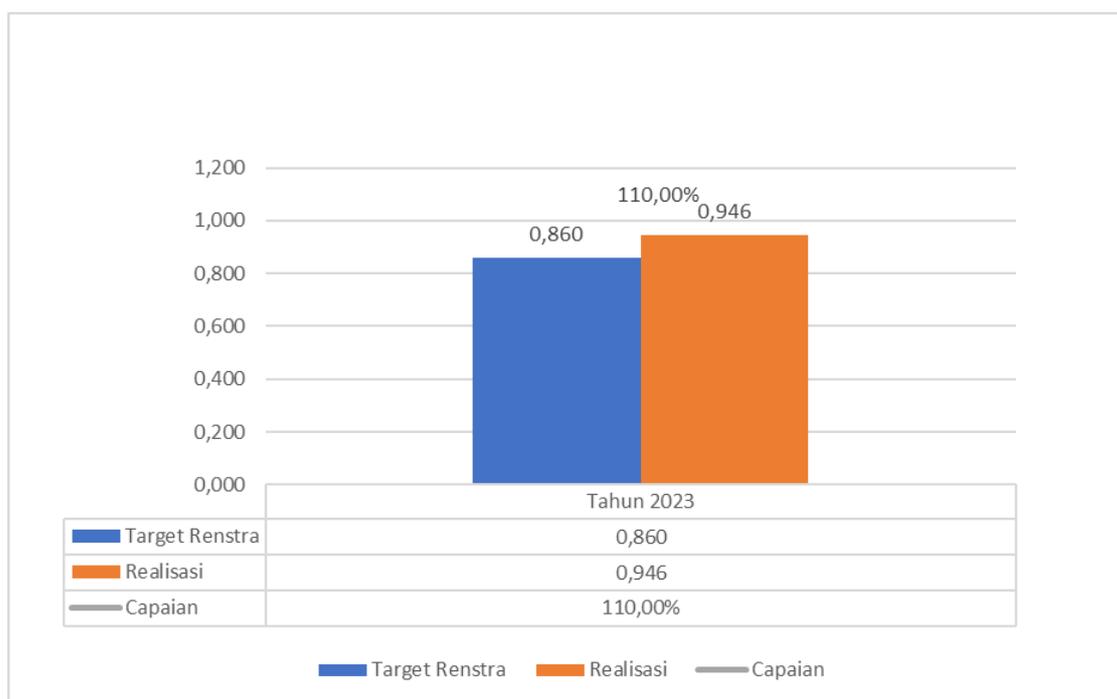
Gambar III 4 Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,86 maka capaian kinerja mencapai 110,00%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024.

Tabel III 14 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.01	0,86	0,946	110,00%



Gambar III 5 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. **Benchmark Nasional/Internasional**

Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan perbandingan layanan dan fasilitas transportasi darat pada Kawasan Prioritas Nasional terhadap jumlah total Kawasan Prioritas Nasional yang telah ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional, Ditjen Bina Marga. Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional menunjukkan hasil kerja Ditjen Bina Marga dalam menyediakan aksesibilitas terhadap seluruh pusat kegiatan berskala nasional (PKN, PKW, dan PKSN), simpul transportasi nasional (pelabuhan, bandara, terminal), dan kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI prioritas, dan 3TP/DTPK) yang harus diakses oleh jaringan jalan nasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Ukuran yang digunakan adalah PKN, PKW, PKSN, simpul transportasi nasional (pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, bandara pengumpul primer, sekunder, dan tersier yang berada di ibu kota provinsi, pelabuhan penyeberangan kelas I, pelabuhan angkutan sungai danau dan penyeberangan skala pengumpul, dan terminal tipe A, dan kawasan strategis nasional {KSPN, KEK, KI prioritas, 3TP/DTPK}) yang telah diakses jalan nasional.

Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 dengan membandingkan pencapaian tingkat aksesibilitas jalan nasional didukung oleh kegiatan pembangunan baru pada jalan dan jembatan nasional (termasuk jalan tol) yang di jelaskan pada tabel berikut:

Tabel III 15 *Benchmark* Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2023

Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023, Ditjen Hubdat	rasio	0,946	0,946	100,00%
Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Tahun 2023, Ditjen Bina Marga	%	83,64	84,06	100,50

Penguatan konektivitas nasional merupakan salah satu strategi yang ditempuh dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional Konektivitas transportasi antar daerah dan antar wilayah dengan berbagai sarana transportasi darat serta terjaminnya sarana-sarana terkait. Hal ini sejalan dengan capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat pada tahun 2023 yang mencapai 100,00% dan tingkat

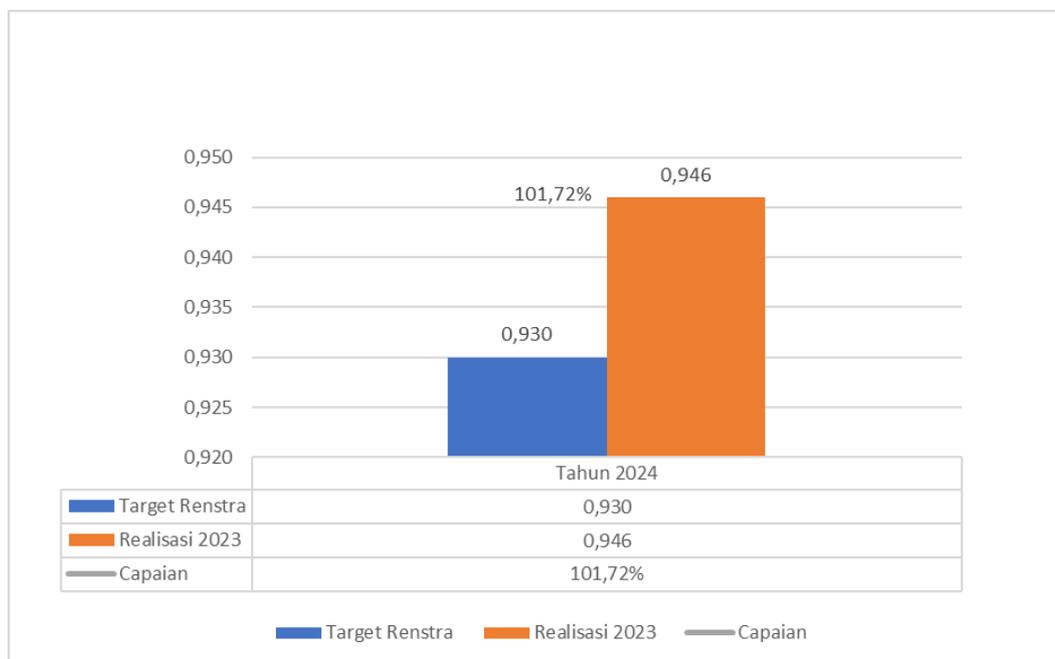
aksesibilitas jalan nasional tahun 2023, Ditjen Bina Marga yang mencapai 84,06% merupakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan tingkat aksesibilitas itu tinggi yang dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 sebesar 0,946 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,93 maka capaian kinerja mencapai 101,72%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dan tabel perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 16 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target Renstra Tahun 2024

SP.01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.01	0,93	0,946	101,72%



Gambar III 6 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

2. IKP 05. Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 17 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Rasio	Target	0,273	0,455	0,500	0,636
	Realisasi	0,286	0,500	0,636	0,636
	Capaian	104,76%	109,89%	127,20%	100,00%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio konektivitas transportasi perkotaan merupakan perbandingan layanan transportasi pada kawasan perkotaan prioritas nasional terhadap jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang telah ditetapkan. Layanan transportasi perkotaan dapat berupa subsidi layanan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* (BTS).

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

$$IKP05 = \frac{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema Buy The Service}}{\text{Jumlah Kawasan Perkotaan Prioritas Nasional}}$$

Keterangan:

1. Jumlah kawasan perkotaan prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* pada tahun;
2. Kawasan perkotaan prioritas nasional adalah jumlah total kawasan perkotaan prioritas nasional yang direncanakan untuk program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan sebagaimana dalam Rencana Strategis Ditjen Hubdat 2020-2024 sebanyak 22 (dua puluh dua) kawasan

perkotaan. Berdasarkan kewenangan 22 (dua puluh dua) kawasan tersebut, dapat dirinci sebagai berikut:

- a. 1 (satu) kawasan yakni kawasan Jabodetabek merupakan kewenangan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), dan
- b. 21 (dua puluh satu) kawasan lainnya merupakan kewenangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagai berikut:
 - i. Mebidangro (Metropolitan Medan);
 - ii. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);
 - iii. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);
 - iv. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya);
 - v. Maminassata (Metropolitan Makassar);
 - vi. Metropolitan Palembang;
 - vii. Metropolitan Denpasar;
 - viii. Metropolitan Banjarmasin;
 - ix. Kota Manado;
 - x. Kota Baru Maja;
 - xi. Kota Baru Tanjung Selor;
 - xii. Kota Baru Sofifi;
 - xiii. Kota Baru Sorong;
 - xiv. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);
 - xv. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk);
 - xvi. Kota Batam;
 - xvii. Kota Balikpapan;
 - xviii. Kota Pekanbaru;
 - xix. Kota Salatiga;
 - xx. Kota Singkawang; dan
 - xxi. Kota Surakarta.

Berdasarkan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Darat pada tahun 2023 target pelaksanaan program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* dilakukan di 10 kawasan perkotaan sebagai berikut:

1. Kawasan Jabodetabek, target **1 lokasi** dan terealisasi di tahun 2021 merupakan kewenangan BPTJ;
2. **3 Kawasan** Perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Perkotaan Semarang, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang;
 - b. Kawasan Perkotaan Pekanbaru, telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru;
 - c. Kawasan Perkotaan Batam. Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam.
3. **10 Kawasan** Perkotaan dengan Skema *Buy The Service* oleh Ditjen Hubdat:
 - a. Kawasan Mebidangro (Metropolitan Medan), terealisasi di Kota Medan dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
 - b. Kawasan Metropolitan Palembang, terealisasi di Kota Palembang dan merupakan program lanjutan tahun 2020;

- c. Kota Surakarta, terealisasi di Kota Surakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
- d. Kawasan KSPN Borobudur, terealisasi di Kota Yogyakarta dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
- e. Kawasan Metropolitan Denpasar, terealisasi di Kota Denpasar dan merupakan program lanjutan tahun 2020;
- f. Kawasan Mamminasata, terealisasi di Kota Makassar dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
- g. Kawasan Bandung Raya (Metropolitan Bandung), terealisasi di Kota Bandung dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
- h. Kawasan Metropolitan Banjarmasin, terealisasi di Kota Banjarmasin dan merupakan program lanjutan tahun 2021;
- i. Kawasan Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya), terealisasi di Kota Surabaya dan merupakan program lanjutan tahun 2021.

Pada tahun 2022, program Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis Jalan Skema *Buy The Service* juga dilaksanakan di Kota Banyumas, sehingga pada tahun 2022 layanan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *buy the service* telah dilaksanakan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan.

Sedangkan pada tahun 2023, walaupun target pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *buy the service* tahun 2023 yang menjadi wewenang Ditjen Perhubungan Darat adalah 14 (empat belas) kawasan perkotaan, namun mempertimbangkan besarnya kebutuhan anggaran subsidi dan kemampuan fiskal negara, maka pelaksanaan dioptimalkan pada 10 (sepuluh) kawasan perkotaan eksisting sebagaimana pada tabel di bawah ini:

Tabel III 18 Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service*

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2023	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
1	Jabodetabek	Jabodetabek	√	√	Kewenangan BPTJ
2	Medan	Mebidangro (Metropolitan Medan)	√	√	Kewenangan Ditjen Hubdat

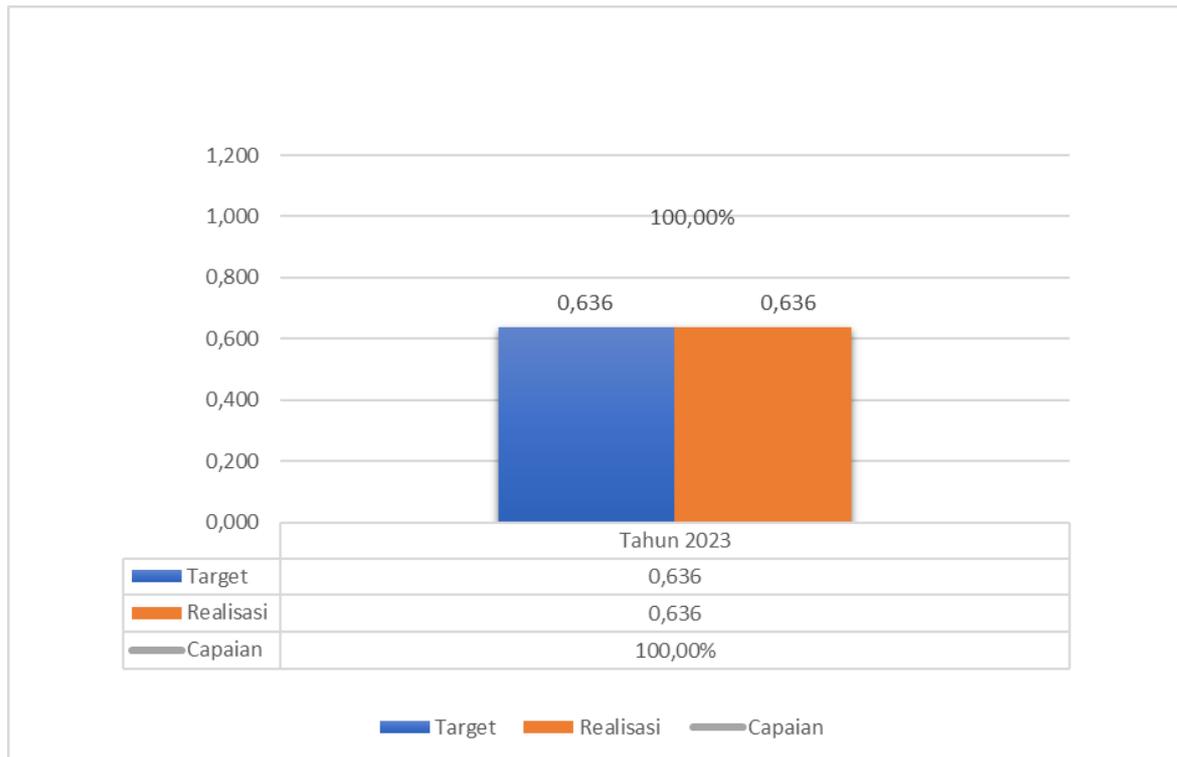
No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema <i>Buy The Service</i> Tahun 2023	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
3	Palembang	Metropolitan Palembang			
4	Surakarta	Kota Surakarta	√	√	
5	Yogyakarta	KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk)	√	√	
6	Denpasar	Metropolitan Denpasar			
7	Banjarmasin	Metropolitan Banjarmasin	√	√	
8	Bandung	Bandung Raya (Metropolitan Bandung)	√	√	
9	Makassar	Maminassata (Metropolitan Makassar)			
10	Surabaya	Gerbangkert asusila (Metropolitan Surabaya)	√	√	
11	Banyumas	Perkotaan Banyumas	√	√	
12	Semarang	Kedungsepur (Metropolitan Semarang)			Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Semarang
13	Pekanbaru	Perkotaan Pekanbaru	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Pekanbaru
14	Batam	Perkotaan Batam	√	√	Telah dilaksanakan secara mandiri oleh Pemerintah Daerah Batam

Keterangan:

1. Target adalah sasaran pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *Buy The Service* tahun 2023;
2. Realisasi adalah pelaksanaan program sasaran pada Tahun 2023.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 0,636 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada Diagram Realisasi IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan dibawah ini:



Gambar III 7 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (**Lampiran 24**), Pasal 158 yang menyebutkan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Hal ini sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan

Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (**Lampiran 18**), dimana salah satu tema dan agenda pembangunan nasional adalah memperkuat Infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, dengan salah satu program kegiatan prioritas adalah pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan.

Salah satu permasalahan di kawasan perkotaan adalah tidak tertatanya transportasi umum yang baik sehingga kendaraan pribadi mendominasi jalanan di kawasan perkotaan dan menyebabkan kemacetan. Hal ini berdampak besar pada pemborosan BBM, kehilangan waktu, kerugian ekonomi dan polusi udara. Permasalahan ini perlu dicarikan solusi yang tepat sehingga mobilitas di kawasan perkotaan bisa dioptimalkan. Namun penyediaan pelayanan prima seringkali berbenturan dengan kemampuan operator untuk menjalankan bisnis angkutan secara menguntungkan. Sebagaimana diketahui kinerja industri bus angkutan perkotaan semakin menurun dan bila terus dibiarkan dapat berujung pada kematian industri bus angkutan perkotaan. Intervensi Pemerintah diperlukan untuk menghindari terjadinya hal ini.

Program pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan skema *buy the service* merupakan skema subsidi yang dilakukan untuk mengambil alih risiko mahal biaya layanan angkutan umum dengan standar yang baik.

Program ini dilakukan dengan tujuan menyediakan layanan angkutan umum massal perkotaan yang aman, nyaman, tepat waktu dan ekonomis bagi seluruh lapisan masyarakat. Walaupun tanggung jawab untuk menangani transportasi perkotaan di kota-kota di Indonesia telah didesentralisasi, namun kota menghadapi tantangan dalam pengembangan kapasitas, arah kebijakan dan akses ke sumber daya keuangan untuk mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, sehingga memerlukan dukungan dari Pemerintah Pusat.

Dukungan Pemerintah Pusat diwujudkan melalui penetapan sasaran program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema *buy the service* pada RPJMN dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat periode 2020 – 2024.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2023, target Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan sebesar 0,636 atau sama dengan nilai capaian tahun sebelumnya. Hal ini dilatarbelakangi pertimbangan besarnya kebutuhan anggaran dan kemampuan fiskal negara, maka diambil langkah kebijakan optimalisasi pelaksanaan program *Buy The Service* di 10 (sepuluh) kota eksisting yang menjadi kewenangan Ditjen Perhubungan Darat tanpa penambahan kota baru pada tahun 2023.

Berdasarkan Kebijakan Pimpinan, pada tahun 2023 target pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan skema *buy the service* dioptimalkan pada 14 (empat belas) lokasi eksisting dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III 19 Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema *Buy The Service* Tahun 2023

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
1	DKI Jakarta (Jabodetabek)	dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dan merupakan kewenangan dari BPTJ				
2	Surakarta	Utama	Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur	46.90	1.011.701	49,24
			Terminal Palur – Sub Terminal Kerten	29.10		
			Terminal Kartosuro – Tugu Cembengan	34.60		
			Terminal Kartosuro – Terminal Palur Via Terminal Tirtonadi	42.00		
			Terminal Kartosuro – Simpang Sidan	52.60		
			Terminal Tirtonadi – Solo Baru	21.21		
			Feeder	RSUD Ngipang – Pasar Klewer		
		Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya	19.40			
		Sub Terminal Semanggi – Mojosongo	21.90			

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Pasar Klewer – Terminal Palur	16.70		
			Pasar Klewer – Terminal Tirtanadi	23.10		
			Pasar Klewer – Gentan	23.90		
3	Yogyakarta	Utama	Rute Kecamatan Godean Pasar Godean – Terminal Ngabean – Pasar Godean	22.90	399.776	43.45
			Rute Kecamatan Ngemplak Pasar Pakem – Terminal Condongcatur PP	32.10		
			Rute Kecamatan Ngaglik Ull – Bandara Adisutjipto PP	37.40		
4	Bali	Utama	Terminal Pesiapan – Sentral Parkir Kuta PP	58.40	560.711	39.87
			Bandara Ngurah Rai – GOR Ngurah Rai/Denpasar PP	33,30		
			Pantai Matahari Terbit – Terminal Ubung PP	30.30		
			Sentral Parkir Monkey Forest – Terminal Ubung PP	61.70		
			Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung	69.00		
5	Palembang	Utama	Terminal Alang Alang – Dempo Lingkar	38.18	351,318	27.27
			Terminal Sako – Palembang Icon	32.28		
			Palembang Icon – Pusri	25.18		
			Alang Alang Lebar – Talang Jambe	27.76		
6	Medan	Utama	Pinang Baris – Lapangan Merdeka	20.20	638.764	32.82

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Terminal Amplas – Lapangan Merdeka	19.10		
			Belawan – Lapangan Merdeka	49.05		
			Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka	34.20		
			Tembung – Lapangan Merdeka	15.40		
7	Makassar	Utama	Terminal Mallengkeri – UNHAS	53.25	483.181	40,01
			Mall Panakkukang – Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	42.65		
			Kampus 2 PNUP – Kampus 2 PIP	51.21		
			Pelabuhan Soekarno Hatta – UIN Samata	41.70		
8	Surabaya	Utama	Terminal Purabaya – Tanjung Perak via Raya Darmo	44.00	157.569	38.51
			Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan – ITS	47.00		
			Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol)	51.00		
			GBT – Unesa – Mastrip	49.00		
			Terminal Benowo – Tunjungan	43.00		
			Terminal Purabaya – Unair Kampus C	43.00		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40.72	1.026.901	58.71
			Alun Alun Kota Bandung – Kota Baru Parahyangan (Padalarang)	42.12		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Baleendah – BEC	35.24		
			Leuwipanjang – Dago	24.94		
			Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)	67.50		
10	Banjarmasin	Utama	Terminal KM 17 – Terminal Simpang Empat	46.30	546.138	51.00
			Terminal Siring KM 0 Banjarmasin – Terminal KM 17	35.80		
			Terminal Handil Bakti – Terminal KM 6	32.80		
			Terminal KM 17 – Simpang 3 Bentok	48.80		
11	Banyumas	Utama	Pasar Pon – Terminal Ajibarang	39.00	446.117	48.49
			Terminal Notog (Patikraja) – Terminal Baturaden Bawah	47.60		
			Bulupitu – Kebondalem	47.80		
12	Semarang	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Semarang				
13	Pekanbaru	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru				
14	Batam	dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Batam				

Sumber: Data diolah dari Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Hubdat Tahun 2023 (data dashboard btskemenhub.com per tanggal 8 Januari 2024)

➤ Faktor Keberhasilan

Beberapa faktor yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif keberhasilan Program Subsidi *Buy The Service* tahun 2023, diantaranya sebagai berikut :

1. Adanya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal melalui implementasi penataan angkutan massal perkotaan di masing-masing kota penerima subsidi BTS sehingga sejalan dengan program pemerintah pusat yang bertujuan untuk menarik kembali minat masyarakat terhadap transportasi massal;

2. Adanya pembinaan kepada para pengemudi bus BTS melalui pelaksanaan kegiatan pelatihan Pengemudi BTS di beberapa kota Penerima Subsidi *Buy The Service* untuk dalam upaya pemenuhan *Standard Operating Procedure* (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang sudah ditetapkan;
3. Pemanfaatan teknologi melalui pengembangan aplikasi bernama “TEMAN BUS” memberikan kemudahan akses informasi bagi masyarakat/penumpang terkait jadwal, rute dan posisi *real time* bus dan kemudahan dalam pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker, Fleet Management System, Cashless Payment*, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi;
4. Penerapan tarif layanan bis BTS berupa Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2022 tahun 2022 **Lampiran 25** dengan sistem pembayaran non-tunai menggunakan kartu uang elektronik dan *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS).

➤ **Faktor Kendala**

Namun selain faktor-faktor positif di atas, Program Subsidi BTS juga memiliki beberapa faktor kendala seperti :

1. Terjadi penurunan jumlah penumpang karena adanya proses *handover* ke pemerintah daerah;
2. Masih adanya ego sektoral dan kurangnya dukungan dari pemerintah daerah;
3. Adanya penolakan dari organisasi pengangkutan setempat;
4. Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan *Buy The Service*;
5. Terjadi penurunan jumlah penumpang pada masa awal penerapan tarif akibat adanya penumpang yang belum terbiasa dengan metode pembayaran non-tunai;
6. Masih ditemukan ketidaksesuaian antara transaksi pembayaran dengan tarif yang sudah ditentukan yang menyebabkan adanya selisih dalam realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas} = \frac{14}{22} = 0,636$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,636}{0,636} \times 100\% = 100\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Ditjen Hubdat tahun 2023 untuk mendukung capaian indikator kinerja program Rasio konektivitas transportasi darat adalah sebagai berikut:

1. Subsidi Perkotaan *Buy The Service*, senilai Rp. 586.368.657.000,- dengan realisasi pada senilai Rp. 577.184.159.502,- atau mencapai 98,43%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp. 36.669.716.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 36.345.616.522 atau mencapai 99,12%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di kawasan perkotaan, senilai Rp 52.480.509.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 51.751.655.992 atau mencapai 98,61%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah;
2. Melakukan *review* terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*;
3. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program *Buy The Service* dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra;
4. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;
5. Sosialisasi penyelenggaraan Program *Buy the Service* kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat;
6. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program *Buy The Service* secara reguler;
7. Pengembangan dan peningkatan sistem teknologi informasi pada layanan *Buy The Service*;
8. Penyempurnaan sistem pembayaran tarif layanan bus BTS, termasuk integrasi pembayaran antarmoda;
9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program *Buy The Service*.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

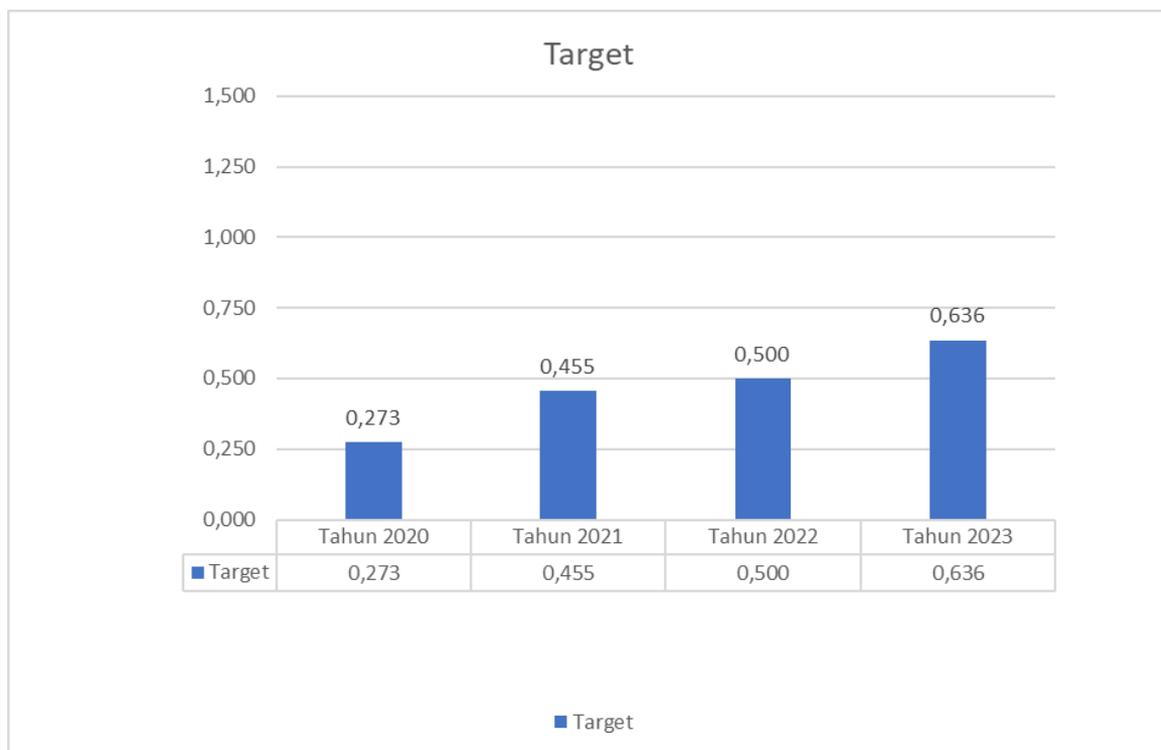
Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 0,636 dengan target 0,636 dan capaian 100%. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 0,636 dengan target 0,500 capaian 127,20% maka perbandingan realisasinya sama.

Kemudian Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2022 sebesar 0,636 dengan target 0,500 capaian 127,20%. Jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 0,500 dengan target 0,455 dan capaian 109,89%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,136.

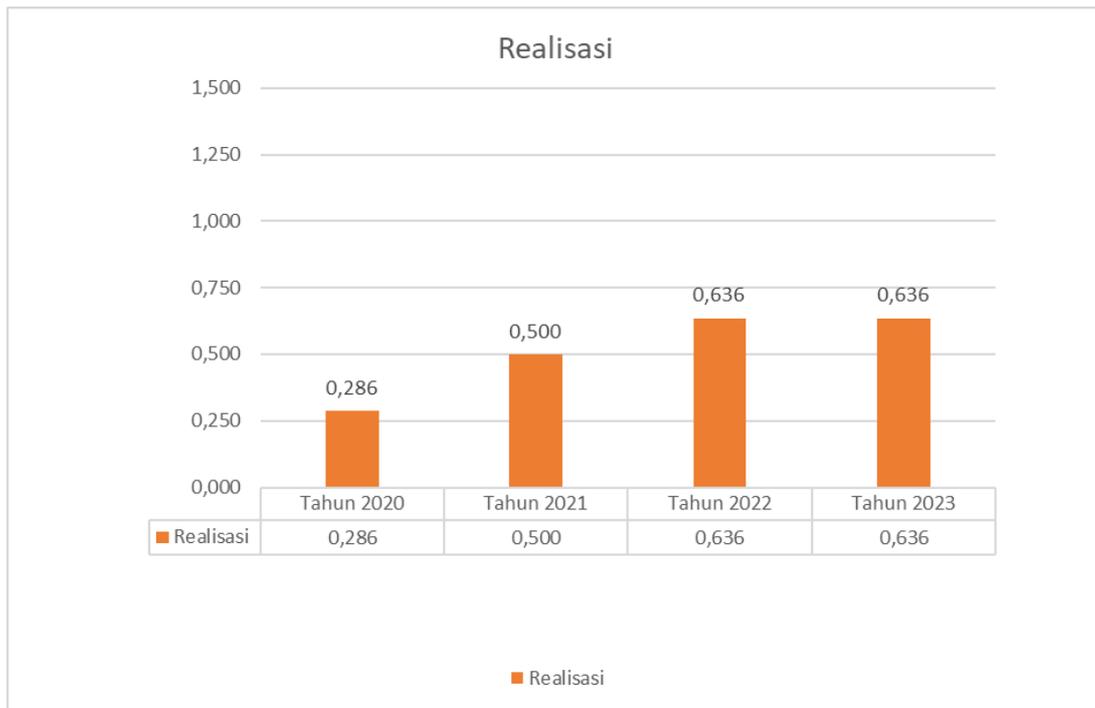
Sedangkan Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2021 sebesar 0,500 dengan target 0,455 dan capaian 109,89% jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,286 dengan target 0,273 dan capaian 104,76%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,214. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 20 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

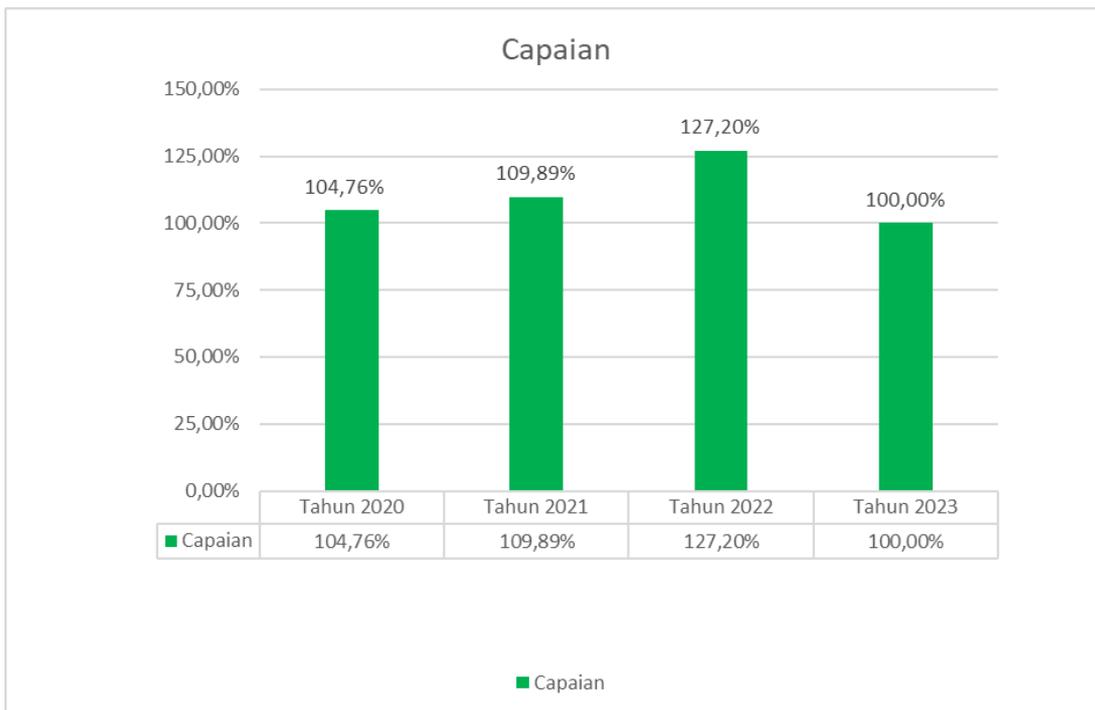
SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional								
IKP 05 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Rasio	Target	0,273	0,455	0,500	0,636	+0,182 (Naik)	+0,045 (Naik)	+ 0,136 (Naik)
	Realisasi	0,286	0,500	0,636	0,636	+0,214 (Naik)	+0,136 (Naik)	Tetap
	Capaian	104,76%	109,89%	127,20%	100,00%	+5,13% (Naik)	+17,31% (Naik)	- 27,20% (Turun)



Gambar III 8 Diagram Perbandingan Target Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 9 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



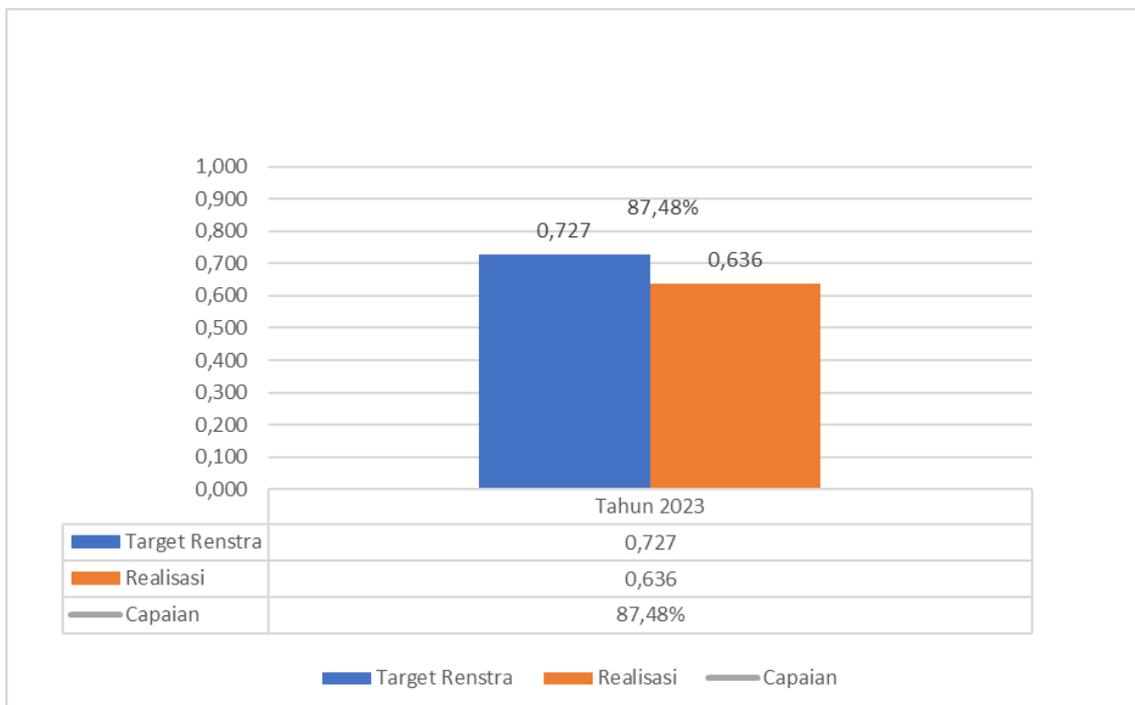
Gambar III 10 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 0,636, jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,727 maka capaian kinerja mencapai 87,483%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 terhadap Target Kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024.

Tabel III 21 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.05	0,727	0,636	87,48%



Gambar III 11 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. **Benchmark Nasional/Internasional**

Benchmark internasional untuk rasio konektivitas perkotaan dapat menggunakan data dari negara Kolombia. Rasio cakupan wilayah layanan *TransMilenio* mencapai 27% pada tahun 2023. Nilai tersebut mengacu kepada asumsi wilayah cakupan pada radius 500 meter di sekitar koridor bus.

a.8. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024**

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 1,000 maka capaian kinerja mencapai 63,60%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 22 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.05	1,000	0,636	63,60%



Gambar III 12 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan tahun 2023 terhadap target Renstra tahun 2024

III.2.2. Sasaran Program 02: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Pencapaian Sasaran Program 02 diukur melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat;
2. IKP 06. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP;
3. IKP 07. *On Time Performance* (OTP) Perkotaan.

Tabel III 23 Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat					
Nilai	Target	80,000	83,000	83,000	94,057
	Realisasi	0,000	86,250	94,057	93,257
	Capaian	0,00%	103,92%	113,32%	100,00%
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP					
%	Target	83,000	83,100	83,310	83,31
	Realisasi	84,700	83,310	83,580	83,513
	Capaian	102,05%	100,25%	100,32%	100,24%
IKP 07 <i>On Time Performance</i> (OTP) Perkotaan					
%	Target	50,000	30,000	40,000	40,867
	Realisasi	50,240	32,240	40,867	33,655
	Capaian	100,48%	107,47%	102,17%	82,35%

1. IKP 01. Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 24 Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Nilai	Target	80,000	83,000	83,000	94,057
	Realisasi	0,000	86,250	94,057	93,257
	Capaian	0,00%	103,92%	113,32%	100,00%

Sumber: Bagian SDM dan Umum, Setditjen Perhubungan Darat

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) merupakan nilai capaian kualitas pelayanan publik yang dirasakan oleh publik dimana nilai capaian / Indeks Kepuasan dimaksud diperoleh melalui pelaksanaan Survei yang disebut Survei Kepuasan Masyarakat sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Publik. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi darat adalah metode untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat sebagai pengguna layanan dan meningkatkan kualitas penyelenggaraan pelayanan publik transportasi darat yang terdiri atas penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat menggunakan Proses perumusan Kuesioner Indeks Kepuasan Masyarakat meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian publik atas penyelenggaraan transportasi darat melalui aplikasi 3A IPK-IKM (Indeks Persepsi Korupsi) – (Indeks Kepuasan Masyarakat) atau Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dapat diakses melalui www.skm.dephub.go.id. Unsur penilaian SKM meliputi:

- a. Persyaratan, Persyaratan adalah syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif;
- b. Sistem, Mekanisme dan Prosedur, Prosedur adalah tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan;
- c. Waktu penyelesaian adalah jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan;
- d. Biaya/Tarif adalah ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat;
- e. Produk spesifikasi jenis pelayanan adalah hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan;

- f. Kompetensi Pelaksana adalah kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman;
- g. Perilaku Pelaksana adalah sikap petugas dalam memberikan pelayanan;
- h. Penanganan Pengaduan, saran dan masukan adalah tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut;
- i. Sarana dan Prasarana, Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek) sarana digunakan untuk benda yang bergerak (komputer, mesin) dan prasarana untuk benda yang tidak bergerak (gedung).

2. Pembobotan Nilai

Untuk memperoleh nilai Survei Kepuasan Masyarakat unit pelayanan digunakan pendekatan sebagai berikut:

Nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM = \frac{\text{Total dari Nilai Persepsi Per Unsur}}{\text{Total Unsur yang Terisi}} \times \text{Nilai Penimbang}$$

Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 – 100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus sebagai berikut:

$$SKM \text{ Unit Pelayanan} \times 25$$

Mengingat unit pelayanan mempunyai karakteristik yang berbeda-beda, maka setiap unit pelayanan dimungkinkan untuk:

- a. Menambah unsur yang dianggap relevan;
- b. Memberikan bobot yang berbeda terhadap 9 (sembilan) unsur yang dominan dalam unit pelayanan, dengan catatan jumlah bobot seluruh unsur tetap 1.

Tabel III 25 Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan

Nilai Persepsi	Nilai Interval (NI)	Nilai Interval Konversi (NIK)	Mutu Pelayanan (x)	Kinerja Unit Pelayanan (y)
1	1,00 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 – 3,064	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,532	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,00	88,31 – 100,00	A	Sangat Baik

Keterangan tabel: Nilai Persepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan.

3. Parameter

Sejak tahun 2021 Perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat menggunakan aplikasi 3A IPK-IKM *skm.dephub.go.id* dengan rumus hitung dan unsurnya sesuai dengan Permen PANRB Nomor 14 Tahun 2017. Aplikasi 3A ditujukan untuk melakukan survei cepat penilaian Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dengan menggunakan asumsi penentuan target yang merujuk pada target sebagai berikut:

- a. Pada tahun 2021 menggunakan asumsi dari pemenuhan Dokumen Standar Pelayanan;
- b. Pada tahun 2022 menggunakan asumsi telah dilaksanakan reuiu dokumen Standar Pelayanan dan Penerapan SPBE;
- c. Pada tahun 2023 menggunakan asumsi pelaksanaan implementasi *Roadmap* TIK untuk pelayanan, dan;
- d. Pada tahun 2024 menggunakan asumsi dari optimalisasi pelayanan pada penerapan SPBE.

Pelaksanaan Indeks Kepuasan Masyarakat dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Layanan dan dilakukan oleh Para Pengguna Layanan.

4. Penetapan Jumlah Responden

Teknik penarikan sampel dapat disesuaikan dengan jenis layanan, tujuan survei dan data yang ingin diperoleh. Responden dipilih secara acak yang ditentukan sesuai dengan cakupan wilayah masing-masing unit pelayanan. Sedangkan untuk besaran

sampel dan populasi dapat menggunakan tabel sampel dari *Krejcie and Morgan* atau dihitung dengan menggunakan rumus:

$$S = \frac{\{\lambda^2 \cdot N \cdot P \cdot Q\}}{\{d^2(N - 1) + \lambda^2 \cdot P \cdot Q\}}$$

dimana :

S = jumlah sampel

λ^2 = lambda (faktor pengali) dengan dk = 1,
 taraf kesalahan bisa 1 %, 5 %, 10 %

N = populasi

P (populasi menyebar normal) = Q = 0,5

d = 0,0

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 sebesar 93,257 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 94,057 maka capaian kinerja mencapai 99,15%. Pencapaian ini digambarkan pada Diagram Realisasi IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat di bawah ini:



Gambar III 13 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2023, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat dengan menggunakan Aplikasi. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur Nilai Indeks Persepsi Korupsi (IPK) dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada pengguna jasa/*stakeholders* pada unit layanan Ditjen Perhubungan Darat yang mengacu pada kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme **(Lampiran 26)**;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik **(Lampiran 27)**;
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi **(Lampiran 28)**;
4. Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik **(Lampiran 29)**;

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2023, Indikator Kinerja Program Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap pelayanan Transportasi Darat memiliki target 94,057 yang diperoleh dari realisasi tahun sebelumnya.

Pada tahun 2023 pelaksanaan SKM masih menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM *skm.dephub.go.id* dan masih berfokus pada pendampingan dan supervisi atas pelaksanaan *survey* Kepuasan Masyarakat dimaksud kepada petugas layanan dan target survei itu sendiri yaitu seluruh pengguna layanan. Sehingga masih banyak kendala yang dihadapi baik dari sisi pemahaman petugas pelaksana layanan maupun dari sisi pemahaman pengguna

jasa yang menyebabkan Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Transportasi Darat tahun 2023 sudah mencapai 93,257.

Dalam mencapai kinerja pelayanan transportasi darat masih ditemukan banyak permasalahan, yang selama tahun 2023 masih belum sepenuhnya teratasi, adapun permasalahan yang banyak ditemukan pada unit pelayanan publik sebagai berikut:

1. Persyaratan teknis maupun administratif yang dianggap belum memudahkan para pengguna layanan;
2. Prosedur yang dianggap tidak mudah untuk diikuti oleh pengguna layanan;
3. Jangka waktu penyelesaian yang masih belum sesuai dengan yang ditetapkan oleh unit pelayanan;
4. Biaya/Tarif yang dibebankan kepada pengguna layanan belum sesuai dengan ketentuan;
5. Hasil pelayanan yang diberikan dan diterima masih belum sesuai dengan yang ditetapkan;
6. Masih minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas layanan;
7. Perilaku petugas pelaksana yang masih dianggap kurang responsif;
8. Layanan pengaduan yang masih belum tersedia;
9. Sarana dan Prasarana yang belum memadai.

➤ **Realisasi Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Kepuasan Masyarakat (IKM) tahun 2023 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2023 yaitu sebesar:

Realisasi Nilai 93,257 diperoleh dari :

$$\frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100$$
$$\frac{16,32}{17,50} \times 100 = 93,257$$

Realisasi 93,257 bila disesuaikan pada tabel *range* akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.



Gambar III 14 Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM
Sumber : www.skm.dephub.go.id

Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM berikut yang terdiri dari 4,287 responden dari 142 lokus (**Lampiran 30**) dan tidak hanya digunakan sebagai alat pengukuran capaian kinerja pelayanan namun digunakan juga sebagai alat penghitungan Indeks sebagai pemenuhan indikator penilaian Zona Integritas pada Indikator Hasil Kualitas Pelayanan Publik (Hasil Survei Persepsi Pelayanan), pada persyaratan capaian indikator nilai tertinggi untuk hasil survei persepsi pelayanan adalah Nilai 17,50. Sehingga nilai capaian tertinggi indeks kepuasan masyarakat pada Aplikasi 3A IPK-IKM adalah 17,50.

Berdasarkan capaian indeks kepuasan masyarakat pada persepsi pelayanan transportasi darat di Tahun 2023 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 93,257 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat tahun 2023 menggunakan unsur SKM sebagai berikut:

1. Persyaratan (pengguna jasa masih beranggapan persyaratan dalam prosedur layanan masih belum sederhana);
2. Sistem, mekanisme dan prosedur (pengguna jasa masih beranggapan sistem, mekanisme dan prosedur masih belum mudah untuk diikuti);
3. Waktu penyelesaian (pengguna jasa masih beranggapan bahwa jangka waktu penyelesaian belum sesuai yang ditetapkan oleh unit penyelenggara layanan)
4. Biaya tarif (pengguna jasa masih beranggapan bahwa biaya tarif yang dibayarkan pada unit layanan tidak sesuai dengan biaya/tarif yang telah ditetapkan);

5. Produk spesifikasi jenis layanan (pengguna jasa beranggapan bahwa hasil pelayanan yang diberikan dan diterima tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan);
6. Kompetensi Pelaksana (pengguna jasa masih melihat minimnya kemampuan yang dimiliki oleh petugas pelaksana);
7. Perilaku pelaksana (pengguna jasa masih mendapati perilaku pelaksana yang kurang tanggap atau tidak memuaskan);
8. Penanganan, Pengaduan, saran dan masukan (pengguna jasa masih belum mendapati layanan pengaduan);
9. Sarana dan prasarana (pengguna jasa masih mendapati sarana dan prasarana pada unit penyelenggara layanan yang belum memberikan kenyamanan).

➤ **Capaian Kinerja**

Dari beberapa faktor kendala tersebut unit penyelenggara layanan telah melakukan perbaikan layanan antara lain perbaikan sarana dan prasarana, mensosialisasikan informasi terkait prosedur layanan dan produk layanan yang ada secara bertahap serta penerapan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa. Sehingga capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% = \frac{93,257}{94,057} \times 100 \% = 99,15\%$$

$$\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi} = 99,15\%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 yaitu Rp. 569,850,000,- dengan realisasi tahun 2023 senilai Rp. 569,496,112 atau 99,94%.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Tercapainya nilai Indeks Kepuasan Masyarakat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

1. Peningkatan pada kualitas pelayanan;
2. Tingkat persepsi layanan yang baik;
3. Standar Pelayanan yang tersedia.

➤ **Faktor Kendala**

Detail nilai capaian yang disajikan pada tabel di atas, terdapat beberapa faktor yang menjadi kendala, antara lain:

1. Kualitas Pelayanan

Masih didapati pengguna jasa yang belum seluruhnya mendapatkan kualitas pelayanan yang baik salah satunya yaitu belum mendapatkan informasi secara lengkap terkait prosedur layanan serta petugas pelaksana belum sepenuhnya mendapatkan pemahaman secara lengkap terkait prosedur layanan serta penerapan pelaksanaan pelayanan yang berkualitas pada pengguna jasa.

2. Tingkat persepsi Pelayanan

Dalam kenyataannya pelayanan publik oleh aparaturnya pemerintah masih banyak dijumpai kelemahan, sehingga belum dapat memenuhi kualitas yang diharapkan masyarakat, hal ini ditandai dengan masih adanya berbagai keluhan masyarakat yang disampaikan melalui media massa, sehingga menimbulkan citra yang kurang baik terhadap aparaturnya pemerintah.

3. Penggunaan Aplikasi

Masih banyak didapati pengguna jasa yang belum memiliki handphone/gadget sehingga tidak semua pengguna jasa dapat mengisi *survey* Kepuasan Masyarakat melalui *skm.dephub.go.id*.

4. Pembinaan dan Pengawasan

Masih belum maksimalnya pelaksanaan pembinaan dan pengawasan Survey Kepuasan Masyarakat di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Menerapkan Reformasi Pelayanan Publik dengan melakukan penilaian mandiri (*Self Assessment*) sesuai dengan Pedoman Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi;
2. Melakukan sosialisasi secara berkala dan masif terkait produk layanan yang dimiliki serta menyiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melaksanakan *Survey* Kepuasan Masyarakat melalui *online*;
3. Melakukan Internalisasi dan melaksanakan pelatihan terkait pelayanan prima kepada seluruh petugas pelayanan terkait mekanisme penyebaran informasi Standar Pelayanan bidang Perhubungan Darat secara masif kepada Pengguna Jasa dan Pemangku Kepentingan;
4. Melakukan Monitoring dan Evaluasi secara berkala dan berkelanjutan terkait pelaksanaan *Survei* Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi *Online skm.dephub.go.id* Menetapkan kompensasi bagi pengguna jasa bila ada pelayanan yang tidak sesuai standar pelayanan;
5. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan dan penyeberangan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan dan penyeberangan;
6. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan Perusahaan *Autobus* (PO) terbaik;
7. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan penyeberangan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat;

8. menyediakan fasilitas yang dapat digunakan oleh pengguna jasa sehingga seluruh pengguna jasa dapat mengisi *Survey* Kepuasan Masyarakat tanpa harus menggunakan *Gadget* pribadi;
9. Memaksimalkan pembinaan dan pengawasan pelaksanaan *Survey* Kepuasan Masyarakat di seluruh Unit Kerja.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 sebesar 93,257 dengan target 94,057 dan capaian 99,15%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 94,057 dengan target 83,000 dan capaian 113,32%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,800.

Kemudian Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2022 sebesar 94,057 dengan target 83,000 dan capaian 113,32% jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 86,250 dengan target 83,000 dan capaian 100,25%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 7,807.

Sedangkan Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2021 sebesar 86,250 dengan target 83,000 dan capaian 100,25%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,000 dengan target 80,000 dan capaian 0%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 86,250. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 26 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja tahun 2022, 2021, dan 2020

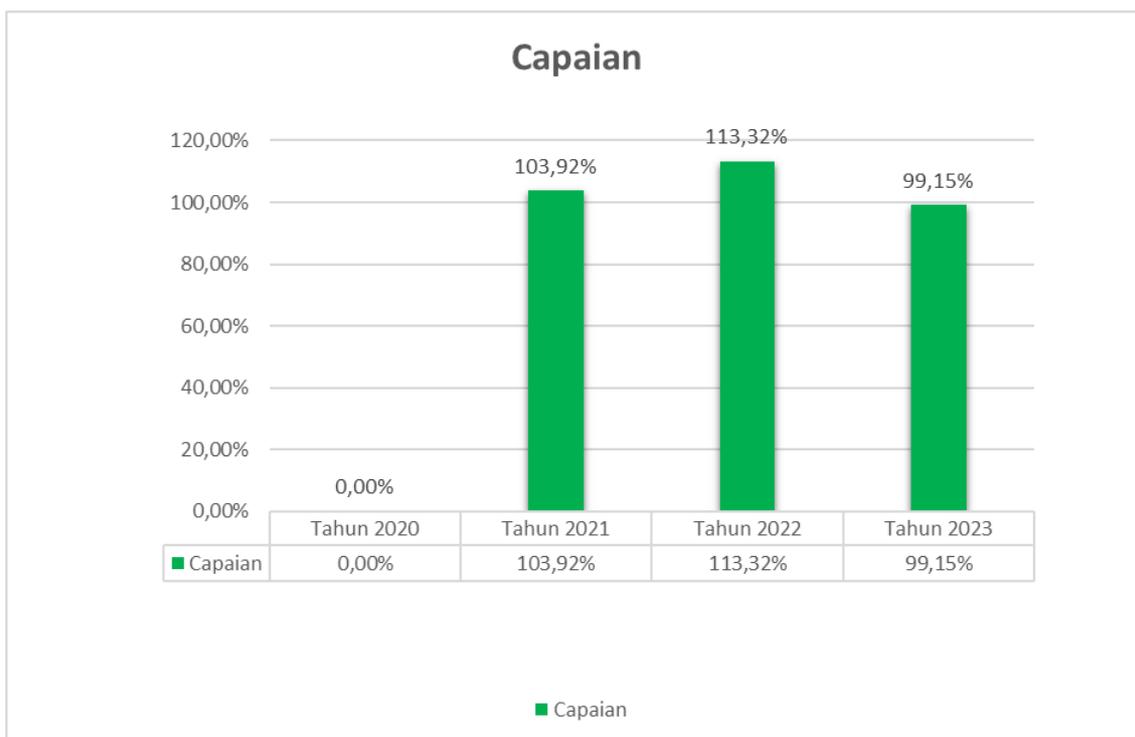
SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan								
IKP 01 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Nilai	Target	80,000	83,000	83,000	94,057	+ 3,000 (Naik)	Tetap	+ 11,057 (Naik)
	Realisasi	0,000	86,250	94,057	93,257	+ 86,250 Naik)	+ 7,807 (Naik)	- 0,800 (Turun)
	Capaian	0,00%	103,92%	113,32%	99,15%	+ 103,92% (Naik)	+ 9,40% (Naik)	- 14,17% (Turun)



Gambar III 15 Diagram Perbandingan Target Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 16 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023



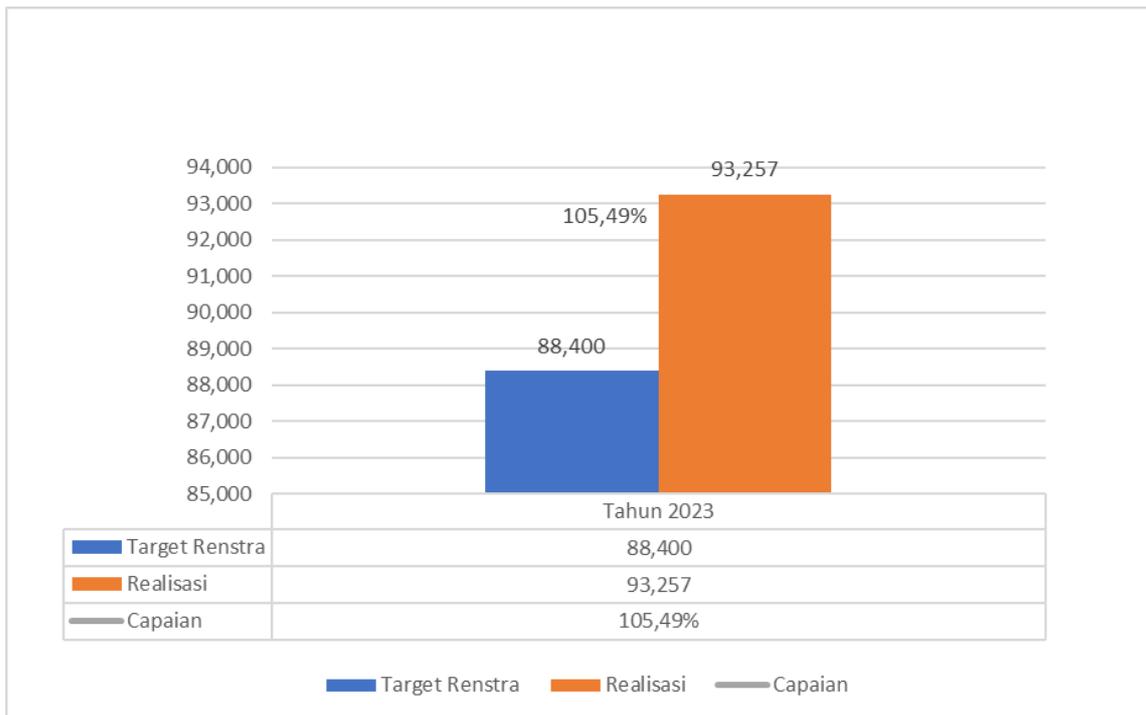
Gambar III 17 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat sebesar 93,257 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 88,4 maka capaian kinerja mencapai 105,49%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024.

Tabel III 27 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.01	88,4	93,257	105,49%



Gambar III 18 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 terhadap target kinerja tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Nasional/Internasional

Benchmark Indikator Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat tahun 2023 adalah dengan membandingkan capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Unit Eselon I yaitu Ditjen Perhubungan Darat dan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan sebagai peraih nilai tertinggi dalam capaian Indeks Kepuasan Masyarakat tahun 2023 di lingkungan Kementerian Perhubungan, yaitu sebagai berikut:

Tabel III 28 Perbandingan capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat dan Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek

Uraian	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Balai Pengelola Transportasi Jabodetabek
Nilai IKM	93,257	98,342

Tabel di atas merupakan hasil Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat diperoleh pada aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat 3A IPK-IKM.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat sebesar 93,257 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 88,5 maka capaian kinerja mencapai 105,38%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020 – 2024.

Tabel III 29 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.01	88,5	93,257	105,38%



Gambar III 19 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

2. IKP 6. *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 30 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
%	Target	83,000	83,100	83,310	83,310
	Realisasi	84,700	83,310	83,580	83,513
	Capaian	102,05%	100,25%	100,32%	100,24%

Sumber: Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP merupakan persentase jumlah jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan yang tepat waktu pada lintas penyeberangan utama dibandingkan seluruh jadwal keberangkatan angkutan penyeberangan pada lintas penyeberangan utama dalam 1 (satu) tahun.

Lintas penyeberangan yang digunakan dalam perhitungan IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP adalah lintas penyeberangan utama yang berjumlah 7 (tujuh) lintas. Adapun hanya 7 (tujuh) lintas utama yang dihitung karena produksi terbesar hanya pada lintas-lintas utama dengan kriteria *Load Factor* diatas 60% baik penumpang maupun kendaraan. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP6 = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 Lintas Utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas Utama}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama yang dimaksud adalah pelayaran yang tepat waktu pada range waktu 5 menit (dalam kondisi normal);

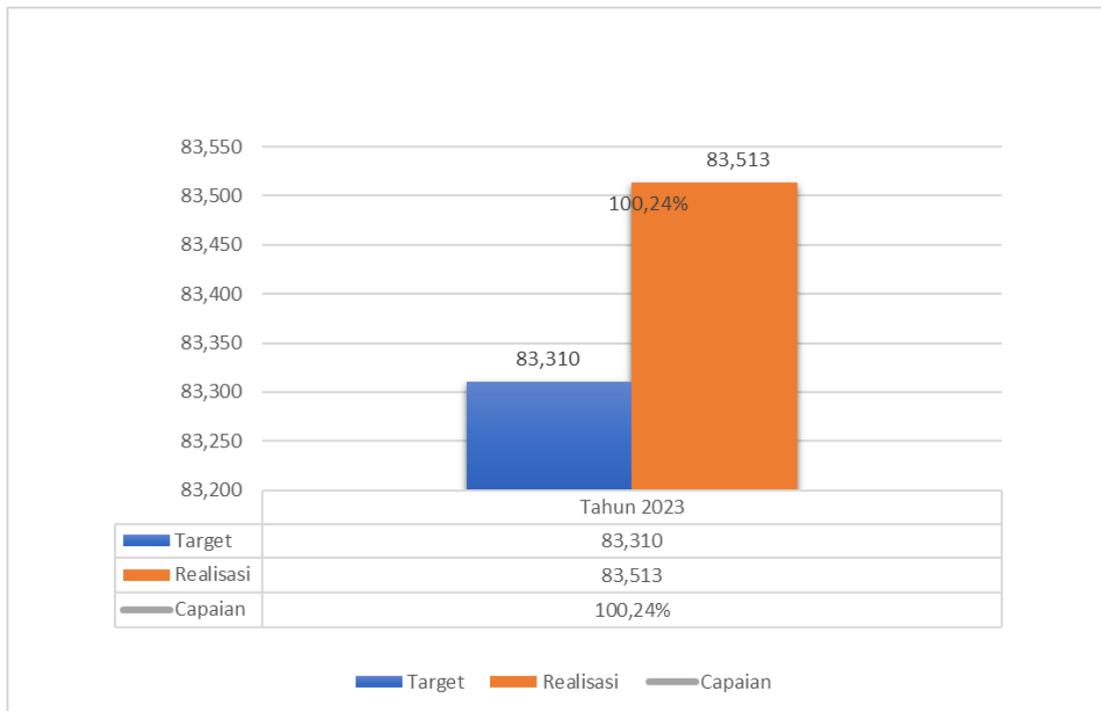
2. Data pelayaran tepat waktu tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama adalah pada periode tahun berjalan yaitu tahun 2023;
4. Jumlah pelayaran tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat, Adapun Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas tersebut diantaranya:

Tabel III 31 Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas

No.	Lintas	Satuan Pelayanan
1.	Merak – Bakauheni	Satpel Pelabuhan Merak, BPTD Kelas II Provinsi Banten
		Satpel Pelabuhan Bakauheni, BPTD Kelas II Provinsi Lampung
2.	Ketapang – Gilimanuk	Satpel Pelabuhan Ketapang, BPTD Kelas II Provinsi Jawa Timur
		Satpel Pelabuhan Gilimanuk, BPTD Kelas II Provinsi Bali
3.	Padangbai – Lembar	Satpel Pelabuhan Padangbai, BPTD Kelas II Provinsi Bali
		Satpel Pelabuhan Lembar, BPTD Kelas II Provinsi NTB
4.	Tanjung Api-api – Tanjung Kelian	Satpel Pelabuhan Tanjung Api-api, BPTD Kelas II Provinsi Sumatera Selatan
		Satpel Pelabuhan Tanjung Kelian, BPTD Kelas II Provinsi Babel
5.	Kayangan – Pototano	Satpel Pelabuhan Kayangan, BPTD Kelas II Provinsi NTB
		Satpel Pelabuhan Pototano, BPTD Kelas II Provinsi NTB
6.	Bajoe – Kolaka	Satpel Pelabuhan Bajoe, BPTD Kelas II Provinsi Sulsel
		Satpel Pelabuhan Kolaka, BPTD Kelas II Provinsi Sultra
7.	Kariangau – Penajam	Satpel Pelabuhan Kariangau, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim
		Satpel Pelabuhan Penajam, BPTD Kelas II Provinsi Kaltim

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 sebesar 83,513 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 83,310 maka capaian kinerja mencapai 100,24%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 20 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, Ditjen Hubdat mengacu kepada dasar hukum sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 21**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 31**).

Pada tahun 2023 IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP memiliki target sebesar 83,310. Angka tersebut diperoleh dari Renstra Ditjen Hubdat 2020-2024 dengan rincian perhitungan dari angka *baseline* tahun 2020 sebesar 83. Kemudian menggunakan asumsi terjadi peningkatan ketepatan waktu sebesar 0,1% per tahun. Sehingga pada tahun 2023, memiliki target sebesar 83,310. Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 pada angkutan penyeberangan

pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,513, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

Tabel III 32 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

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

Sumber: Data olahan Direktorat TSDP

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 adalah total dari persentase *On Time Performance* dibagi sebanyak jumlah lintas yang diukur sebagai berikut:

$$\% \text{ OTP} = \frac{\text{Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama}}{\text{Jumlah pelayaran 1 Tahun pada 7 lintas utama}} \times 100\%$$

➤ Realisasi Kinerja

Dengan demikian, keberhasilan realisasi Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi SDP} = \frac{208.131}{327.813} = 83,513$$

Namun demikian, tahun 2023 terdapat 2 (dua) lintas penyeberangan yang realisasi *On Time Performance* (OTP) nya dibawah rata-rata dari 7 (tujuh) lintas utama sebagaimana tabel berikut:

Tabel III 33 Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2022	Realisasi 2023
1	Merak – Bakauheni	79,86	80,35
2	Padangbai – Lembar	82,92	83,24

Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP pada lintas Merak-Bakauheni mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2022 (tahun sebelumnya), sementara pada lintas Padangbai – Lembar juga mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2022 (tahun sebelumnya), namun keduanya masih dibawah target tahun 2023:

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:
 - a. Karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
 - b. Adanya kendala teknis di dermaga, dan membutuhkan waktu untuk kapal dapat sandar dan bongkar muat, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya.
2. Lintas Padangbai – Lembar, dikarenakan:
 - a. Kondisi prasarana (dermaga) di Pelabuhan Lembar saat ini sudah dapat dioperasikan semua (2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dan 2 dermaga plengsengan), namun demikian untuk sandar di dermaga plengsengan masih dipengaruhi oleh pasang surut dan draft kapal sehingga kapal masih menunggu pasang surut untuk dapat sandar di dermaga plengsengan;
 - b. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang – Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.
 - c. Dari sisi Pelabuhan Padangbai, hanya tersedia 2 dermaga *Movable Bridge* (MB) dimana dermaga yang sama digunakan juga untuk sandar kapal yang melayani lintasan dalam provinsi Padangbai – Nusa Penida, sehingga menyebabkan antrian sandar yang kerap menyebabkan kapal tidak *On Time*.
 - d. Adanya pembukaan lintas *Long Distance Ferry* (LDF) Ketapang – Lembar yang juga melakukan bongkar muat di dermaga yang sama di Pelabuhan Lembar

menyebabkan kapal harus menunggu giliran untuk sandar, sehingga kapal menjadi tidak *On Time*.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Keberhasilan tercapainya indikator *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP, dipengaruhi dari beberapa faktor antara lain:

1. Telah diterapkannya *online ticketing ferizy* (<https://www.ferizy.com/>) pada Pelabuhan Merak, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Ketapang dan Pelabuhan Gilimanuk sehingga mengurangi antrian di pelabuhan serta kepastian *port time* dan konsistensi *sailing time* dapat terpenuhi selain itu penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data *online ticketing*;
2. Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal didampingi oleh personil Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
3. Memberi sanksi terhadap pelanggaran Kepatuhan terhadap jadwal (tidak menunda keberangkatan) untuk operator yang melanggar;
4. Memastikan kapasitas alur pelayaran sesuai dengan pola operasi;
5. Mengatur kondisi muatan di tempat parkir siap muat agar memperlancar proses bongkar muat.

➤ **Faktor Kendala**

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP antara lain:

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

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

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 (kegiatan Pengawasan Pelaksanaan dan Pemeriksaan kegiatan Insidentil Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi) yaitu senilai Rp. 218.646.000 realisasi anggaran sebesar Rp. 218.325.348 atau 99,85%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

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

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 sebesar 83,513 dengan target 83,310 dan capaian 100,24%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 83,580 dengan target 83,310 dan capaian 100,32%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,067.

Kemudian Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2022 sebesar 83,580 dengan target 83,310 dan capaian 100,32%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 83,310 dengan target 83,100 dan capaian 100,25%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,270.

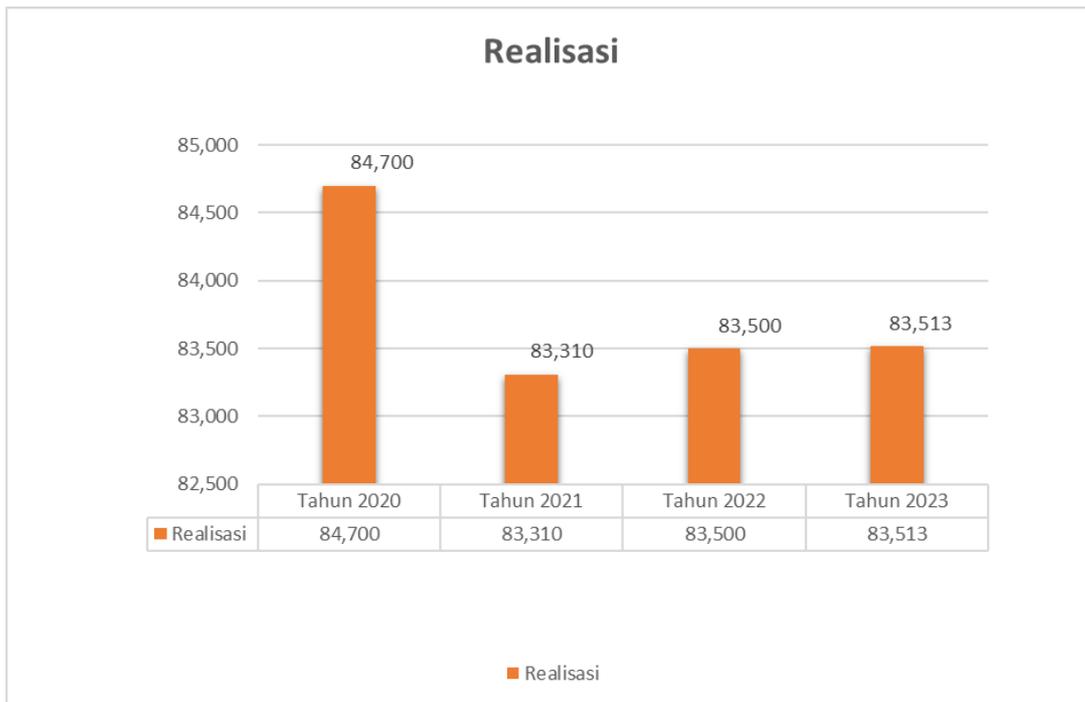
Sedangkan Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2021 sebesar 83,310 dengan target 83,100 dan capaian 100,25%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 84,700 dengan target 83,000 dan capaian 102,05%, terjadi penurunan realisasi sebesar 1,390. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 34 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

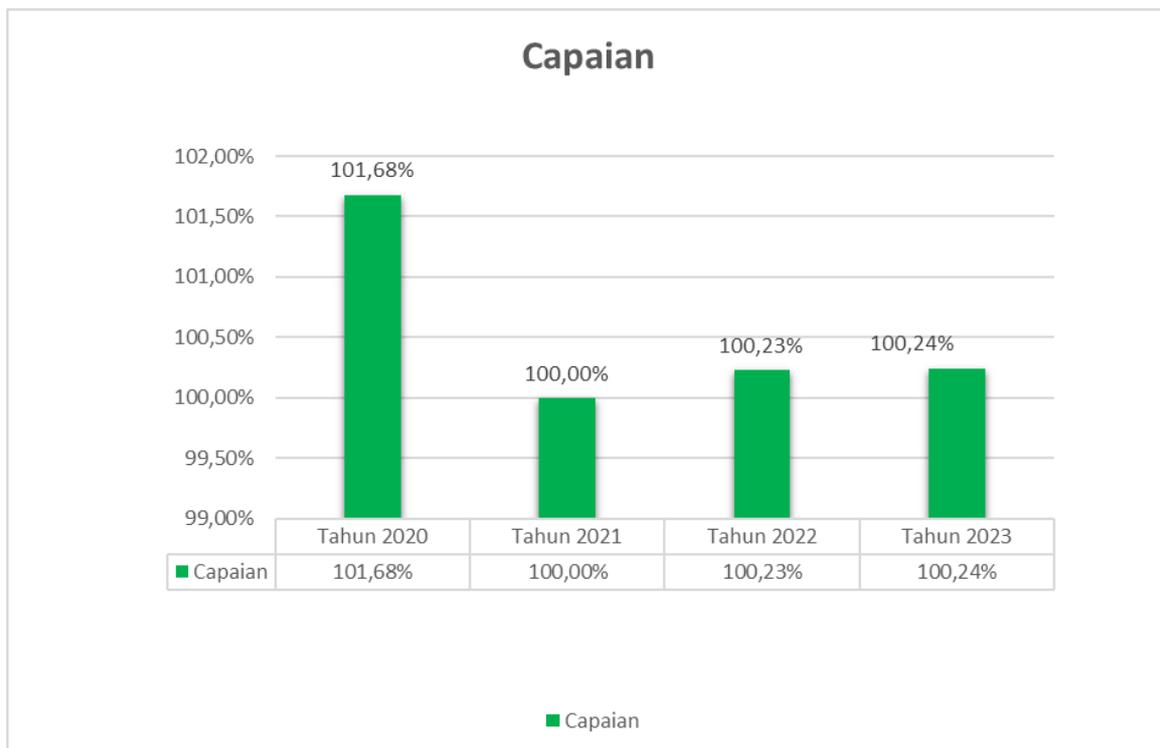
SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan								
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
%	Target	83,000	83,100	83,310	83,310	+ 0,100 (Naik)	+ 0,210 (Naik)	Tetap
	Realisasi	84,700	83,310	83,580	83,513	- 1,390 (Turun)	+ 0,270 (Naik)	- 0,067 (Turun)
	Capaian	102,05%	100,25%	100,32%	100,24%	- 1,80% (Turun)	- 0,07% (Naik)	- 0,08% (Turun)



Gambar III 21 Diagram Perbandingan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 22 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



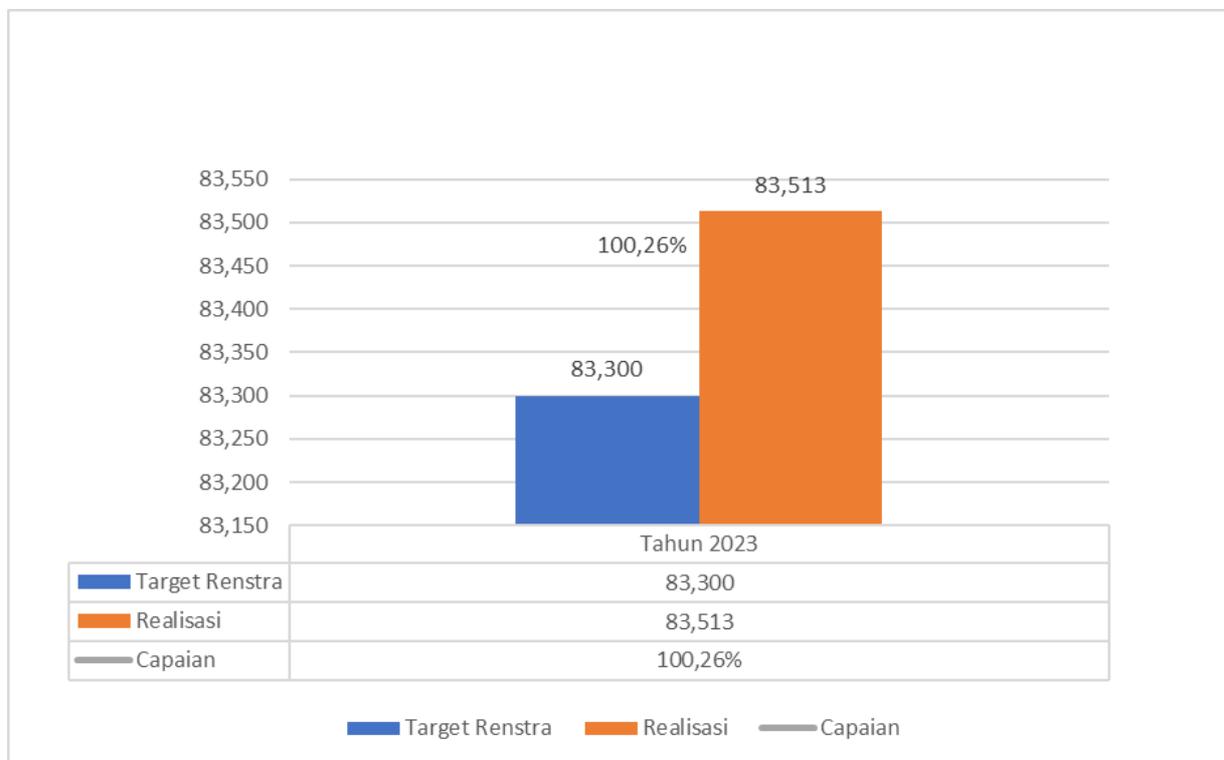
Gambar III 23 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi SDP sebesar 83,513 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 83,3 maka capaian kinerja mencapai 102,26%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 terhadap target kinerja Pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024.

Tabel III 35 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.06	83,3	83,513	102,26%



Gambar III 24 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Nasional/Internasional

Benchmark Nasional *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 adalah dengan membandingkan capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2023 sebagai berikut:

Tabel III 36 *Benchmark On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dengan *On Time Performance* (OTP) Transportasi Laut Tahun 2023

Uraian	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Penyeberangan	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Laut
Target Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,31	83
Realisasi Tahun 2022 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	83,513	84
Capaian	100,24%	100%

On Time Performance (OTP) Transportasi Laut merupakan rata-rata persentase dari pencapaian kinerja di pelabuhan laut, 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)).

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. Perhitungan *waiting time* (WT) diperoleh dari capaian WT pada pelabuhan dibagi standar WT pada pelabuhan dikali 100 persen.

Perhitungan *Approach Time* (AT) diperoleh dari capaian AT pada pelabuhan dibagi standar AT pada pelabuhan dikali 100 persen disajikan dalam satuan persentase (%). *Effective Time Berthing Time* (ET:BT) diperoleh dari capaian ET:BT pada pelabuhan dibagi standar pada pelabuhan dikali 100 persen disajikan dalam satuan persentase (%).

On Time Performance (OTP) Transportasi Laut dihitung pada Pelabuhan Utama dan Pengumpul. Capaian OTP Transportasi Laut Tahun 2022 didukung oleh Standar

Kinerja Pelayanan Pelabuhan di Masing-masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut semakin meningkat.

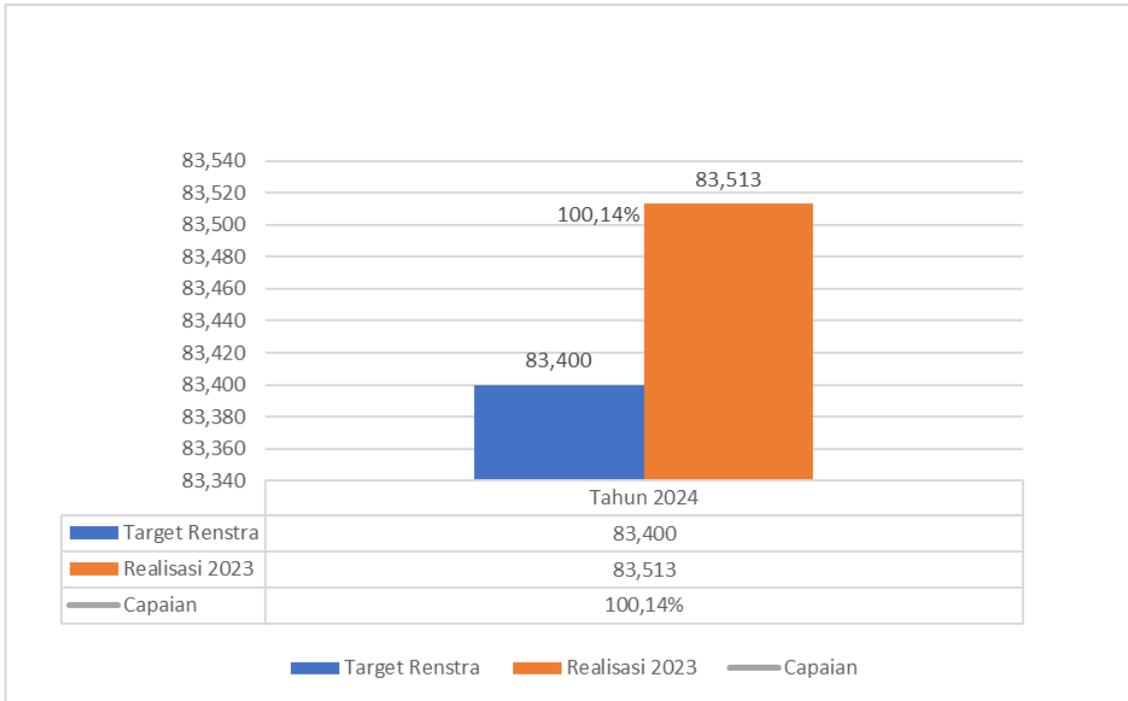
Sementara OTP Transportasi SDP = (Jumlah pelayaran tepat waktu dalam 1 tahun pada 7 lintas utama / Jumlah pelayaran 1 tahun pada 7 lintas utama). Capaian OTP Transportasi SDP didukung oleh pelaksanaan *online ticketing* pada lintas Merak-Bakauheni dan Padangbai – Lembar, serta Pengoperasian *Local Port Services* (LPS) untuk pengaturan lalu lintas kapal yang telah dilaksanakan oleh personil Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) pada pelabuhan penyeberangan Merak, pelabuhan penyeberangan Bakauheuni, pelabuhan penyeberangan Ketapang dan pelabuhan penyeberangan Gilimanuk.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 sebesar 83,513 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 83,4 maka capaian tahun 2023 sebesar 100,14%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020 – 2024 dibawah ini:

Tabel III 37 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 terhadap target renstra tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.06	83,4	83,513	100,14%



Gambar III 25 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 terhadap target renstra tahun 2024

3. IKP 7. *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 3 (tiga) IKP salah satunya yaitu *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 38 Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
IKP 07 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
%	Target	50,000	30,000	40,000	40,867
	Realisasi	50,240	32,240	40,867	33,655
	Capaian	100,48%	107,47%	102,17%	82,35%

Sumber: Data diolah Direktorat Angkutan, Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan merupakan kinerja ketepatan waktu yang diukur pada layanan subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Data

ketepatan waktu diperoleh berdasarkan pencatatan yang dilaksanakan melalui *fleet management* proyek subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan dengan skema *Buy The Service*. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP7 = \frac{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun}}{\text{Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun}} \times 100\%$$

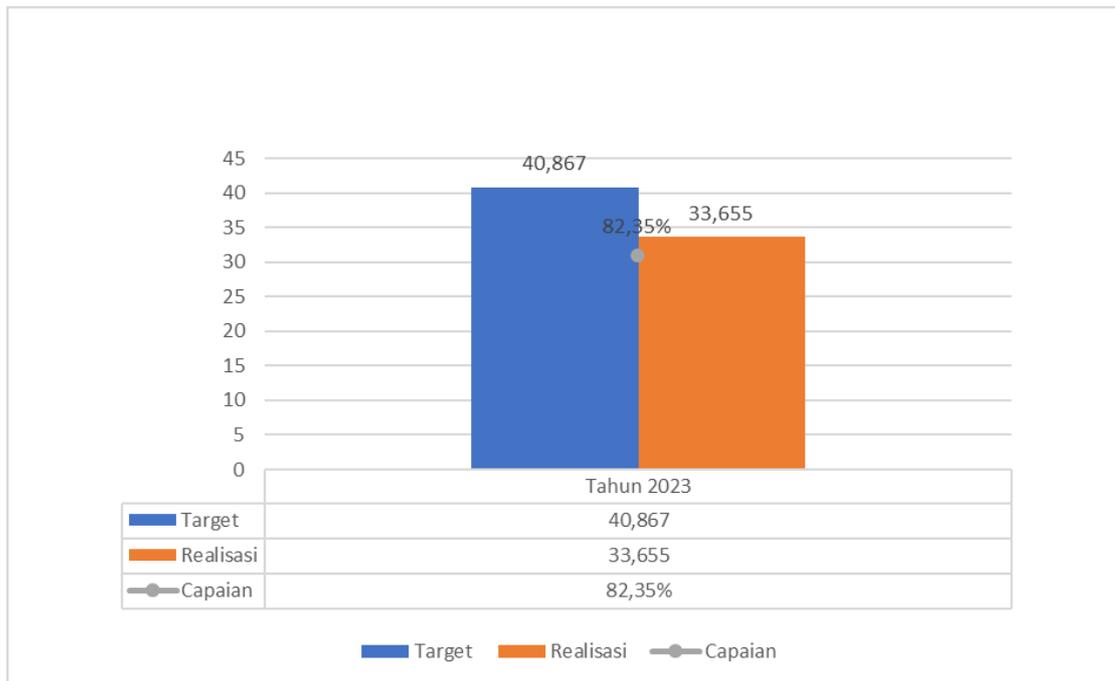
Keterangan:

1. Jumlah pelayanan BTS (rit) tepat waktu dalam 1 tahun dan Jumlah pelayanan BTS (rit) 1 tahun terhitung otomatis oleh Aplikasi *Fleet Management* yang dapat diakses melalui *btskemenhub dot com*;
2. OTP yang dimaksud adalah perhitungan layanan bus yang tiba pada range 7-12 menit, sedangkan *early time* kondisi 0-7 menit dan *late* lebih dari 12 menit tidak masuk perhitungan;
3. Jumlah Pelayanan BTS tahun 2023 dilakukan pada 10 kawasan perkotaan yang menjadi kewenangan Ditjen Hubdat, yaitu:
 - a. BTS Kota Medan;
 - b. BTS Kota Denpasar;
 - c. BTS Kota Palembang;
 - d. BTS Kota Jogjakarta;
 - e. BTS Kota Surakarta;
 - f. BTS Kota Makassar;
 - g. BTS Kota Banyumas;
 - h. BTS Kota Bandung;
 - i. BTS Kota Banjarmasin;
 - j. BTS Kota Surabaya.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 33,655 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 40,867

maka capaian kinerja mencapai 82,35%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini.



Gambar III 26 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Untuk mendukung capaian Indikator Kinerja Program Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023, Ditjen Perhubungan Darat mengacu kepada dasar aturan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan (**Lampiran 32**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 33**).

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target Indikator kinerja program capaian *On Time performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 40,867% diperoleh berdasarkan asumsi dengan memperhatikan masih belum optimalnya realisasi OTP di sebagian besar kota-kota BTS.

Pelaksanaan pemantauan dan pengawasan operasional program pembelian layanan (*Buy the Service*) 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 Direktorat Angkutan Jalan. Dari hasil output sistem *fleet management* tersebut diperoleh capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan pada masing-masing kota dengan layanan BTS tahun 2023 sebagai berikut:

Tabel III 39 Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023

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

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP Operator (%)	Realisasi OTP (%)
Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)				33,655

Sumber: OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan

➤ **Realisasi Kinerja**

Sebagaimana rincian dalam tabel III 39, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 336,55%. Sehingga realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi Perkotaan} = \frac{336,55}{10} \times 100\% = 33,655\%$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = \frac{33,655}{40,867} \times 100\% = 82,35\%$$

Namun demikian pada tahun 2023, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 6 (enam) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

Tabel III 40 Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) Tahun 2023

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	46.26
2.	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	34.39
3.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	33.62
		Transport Global Mandiri	

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
4.	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	17.59
5.	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	14.42
6.	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	37.71
		Pusaka Burung Besar	

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 6 (enam) layanan BTS perkotaan di atas dibawah nilai rata-rata adalah penggunaan jalur bercampur (*mix traffic*) dengan lalu lintas kendaraan lainnya memberikan dampak pada waktu tiba armada BTS pada titik-titik tertentu. Walau keterlambatan hanya terjadi sepersekian detik, namun perhitungan tetap dikategorikan sebagai keterlambatan (*late*) jika lebih dari 12 menit.

➤ Faktor Keberhasilan

Faktor-faktor yang berpengaruh bagi keberhasilan pencapaian indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

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

➤ Faktor Kendala

Faktor-faktor yang menjadi kendala pada indikator kinerja persentase capaian *On Time Performance* transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan jalur yang sama (bercampur) dengan lalu lintas lainnya, menyebabkan sulitnya menjaga *On Time Performance*;

2. Komitmen pemerintah daerah dalam penerapan kebijakan strategi *push* melalui kebijakan ruang dan waktu;
3. Kendala integrasi sistem GPS BTS Kota Bandung yang digunakan oleh operator Damri berbeda dengan yang digunakan oleh Kemenhub berdampak pada data *On Time Performance* yang terbaca lebih rendah;
4. Adanya penambahan titik halte dan perubahan rute di beberapa kota yang menyebabkan pembacaan sistem GPS tidak sesuai dan mempengaruhi nilai *On Time Performance*.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2023 untuk mendukung capaian indikator kinerja program capaian persentase *On Time Performance* Transportasi Perkotaan Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

1. Subsidi Perkotaan Buy The Service, senilai Rp. 586.368.657.000,- dengan realisasi pada senilai Rp. 577.184.159.502,- atau mencapai 98,43%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*, senilai Rp. 36.669.716.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 36.345.616.522 atau mencapai 99,12%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 52.480.509.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp. 51.751.655.992 atau mencapai 98,61%

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pemanfaatan teknologi *ITS Bus Priority* untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;
2. Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan *push strategy* khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu

lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu;

3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi *On Time Performance*;
4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 sebesar 33,655 dengan target 40,867 dan capaian 82,35%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 40,867 dengan target 40,000 dan capaian 102,17%, terjadi penurunan realisasi sebesar 7,212.

Kemudian Realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2022 sebesar 40,867 dengan target 40,867 dan capaian 102,17%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 32,240 dengan target 30,000 dan capaian 107,47%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 8,627.

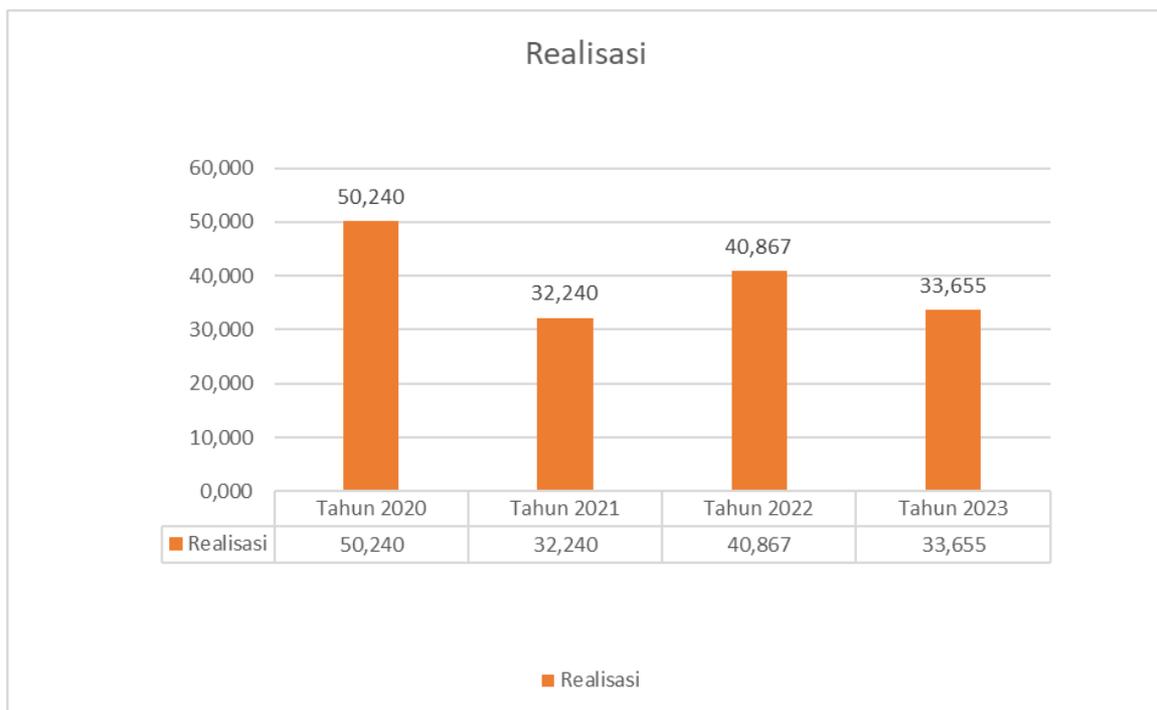
Sedangkan Realisasi kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2021 sebesar 32,240 dengan target 30,000 dan capaian 107,47%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 50,240 dengan target 50,000 dan capaian 100,48%, terjadi penurunan realisasi sebesar 1,390. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 41 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

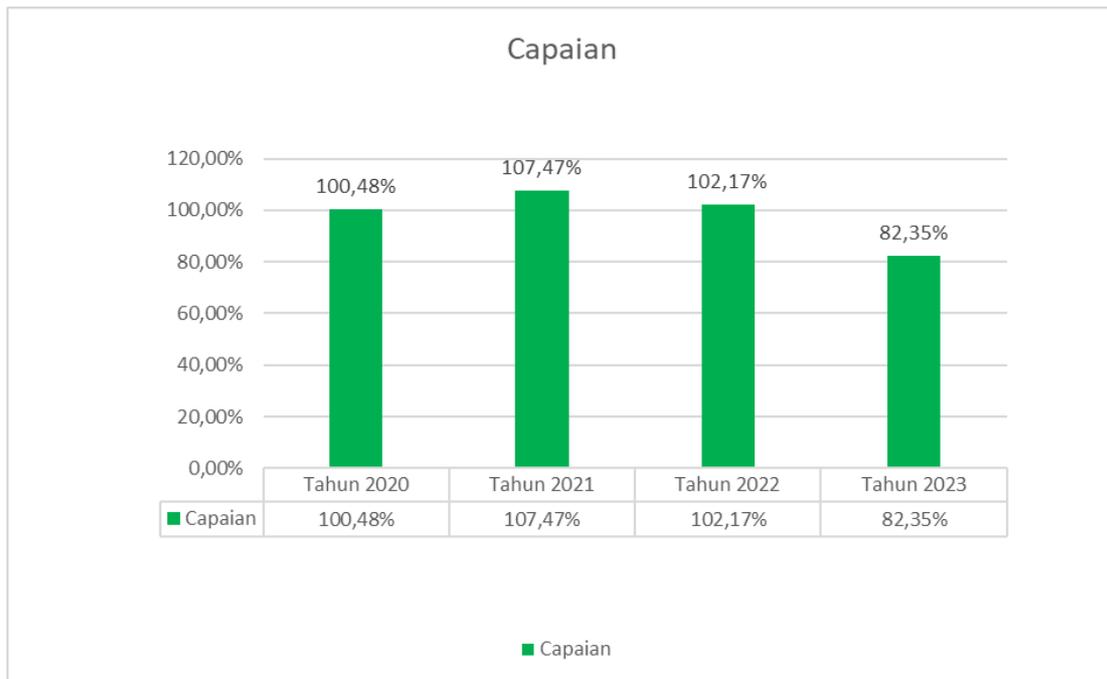
SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan								
IKP 06 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
%	Target	50,000	30,000	40,000	40,867	- 20,000 (Turun)	+ 10,000 (Naik)	+ 0,867 (Naik)
	Realisasi	50,240	32,240	40,867	33,655	- 18,000 (Turun)	+ 8,627 (Naik)	- 7,212 (Turun)
	Capaian	100,48%	107,47%	102,17%	82,35%	- 6,99% (Naik)	- 5,30% (Turun)	- 19,81% (Turun)



Gambar III 27 Diagram Perbandingan Target Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 28 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



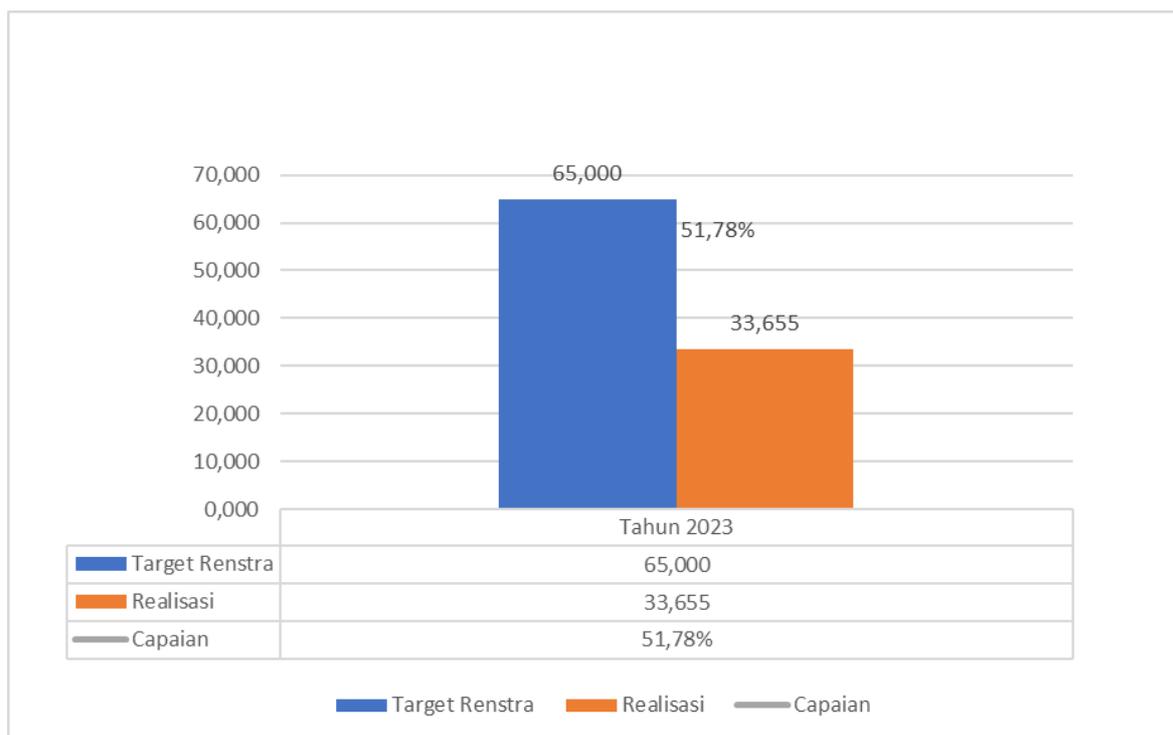
Gambar III 29 Perbandingan Capaian Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 sebesar 33,655 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 65 maka capaian kinerja mencapai 51,78%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 42 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.07	65	33,655	51,78%



Gambar III 30 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. *Benchmark Nasional/Internasional*

Benchmark internasional untuk *On Time Performance* dapat menggunakan data dari negara Korea Selatan. Berdasarkan data *Seoul Metropolitan Government*, *On Time Performance* bus kota Seoul pada tahun 2022 sebesar 94.3% mengalami kenaikan sebesar 1,85%, sehingga nilai *On Time Performance* bus Kota Seoul tahun 2013 menjadi 96,15%. *Benchmark Nasional On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 adalah dengan membandingkan capaian OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023 sebagai berikut:

Tabel III 43 *Benchmark* OTP Transportasi Perkotaan dengan OTP Bus Kota Seoul Tahun 2023

Uraian	OTP Transportasi Perkotaan 2023	OTP Bus Kota Seoul
Target Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	40,00%	96,13%
Realisasi Tahun 2023 Sesuai Rencana Strategis Kemenhub tahun 2020-2024	33,00%	
Capaian	82,35%	

On Time Performance (OTP) atau ketepatan waktu dalam keberhasilan transportasi. Pencapaian kinerja bus pada kota Seoul yang cukup besar tahun 2023 tersebut

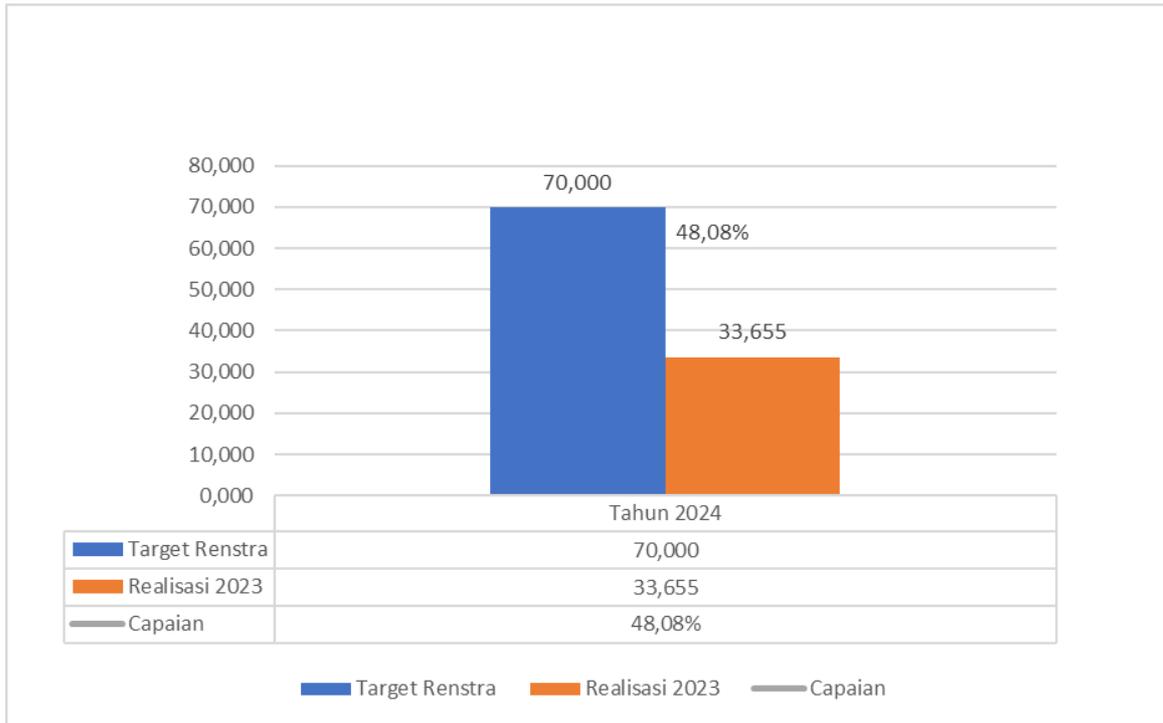
didukung oleh adanya lajur khusus bus yang tidak mengganggu lalu lintas kendaraan lain. Berbeda dengan layanan bus BTS yang belum memiliki lajur khusus bus dan masih bercampur dengan lalu lintas kendaraan lain. Pada transportasi darat seperti bus, keterlambatan secara internasional sebenarnya hanya diperbolehkan lima menit. Tetapi, karena rata-rata bus menggunakan jalur yang sama dengan kendaraan lain atau *mix traffic* maka bus kerap terlambat dan memiliki OTP yang buruk dimata masyarakat.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi Perkotaan sebesar 33,655 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 70 maka capaian kinerja mencapai 48,08%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance Transportasi* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 44 Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.07	70	33,655	48,08%



Gambar III 31 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 terhadap target renstra tahun 2024

III.2.3. Sasaran Program 03: Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pencapaian Sasaran Program 03 diukur melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

1. IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan;
2. IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran.

Tabel III 45 Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan					
Rasio	Target	0,020	0,019	0,015	0,015
	Realisasi	0,004	0,015	0,000	0,008
	Capaian	180,00%	121,05%	200,00%	146,67%
IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran					
Rasio	Target	0,088	0,086	0,039	0,039
	Realisasi	0,129	0,039	0,000	0,033
	Capaian	53,41%	154,65%	200,00%	115,38%

1. IKP 1. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 46 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Rasio	Target	0,020	0,019	0,015	0,015
	Realisasi	0,004	0,015	0,000	0,008
	Capaian	180,00%	121,05%	200,00%	146,67%

Sumber: Data Kecelakaan Bus AKAP dan Bus Perintis (KNKT), Data Keberangkatan Bus AKAP (Dit. Prasarana Transportasi Jalan), Data ritase Bus Perintis (Dit. Angkutan Jalan), diolah kembali oleh Dit. Sarana Transportasi Jalan

a. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan merupakan jumlah kecelakaan pada tahun (n) per 10.000 keberangkatan angkutan umum di jalan. Adapun angkutan umum di jalan terdiri dari layanan Angkutan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis di Jalan yang disubsidi APBN. Data kecelakaan tersebut bersumber dari data kecelakaan yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dimana berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan LLAJ yang wajib diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- 2) Mengundang perhatian publik secara luas;
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi;
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat;

- 5) Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- 6) Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Dirinci kembali pada PP No. 62 Tahun 2013 pasal 10 adanya 4 jenis kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yaitu:

- 1) Tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan Kereta Api, atau antara kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau dengan benda-benda lainnya;
- 2) Kendaraan bermotor umum terguling;
- 3) Kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai; dan/atau
- 4) Kendaraan bermotor umum terbakar.

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang diinvestigasi oleh KNKT yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis yaitu sebanyak 2 kecelakaan.

Pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 176 menyebutkan bahwa Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

- 1) Trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
- 2) Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
- 3) Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
- 4) Trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.

Dari pasal tersebut didapat bahwa kewenangan Menteri Perhubungan bertanggung jawab atas AKAP dan Angkutan Perintis.

Kepolisian Negara Republik Indonesia dan KNKT sama-sama mengeluarkan data kecelakaan, namun data dari pihak kepolisian menyebutkan jumlah kecelakaan secara umum. Tidak ada rincian jenis angkutan yang terlibat. Sedangkan data KNKT

lebih terperinci dengan menyebutkan jenis angkutan yang terlibat dalam kecelakaan sehingga data dari KNKT digunakan dalam pengukuran kinerja ini.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Realisasi IKP1} = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan}$$

Keterangan:

1. Jumlah kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2023.
 - a. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis diperoleh dari koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan;
 - b. Data kecelakaan yang melibatkan AKAP dan/atau Angkutan Perintis yang digunakan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah:
 - Data kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan korban paling sedikit 8 (delapan) orang;
 - Mengundang perhatian publik secara luas;
 - Menimbulkan polemik/kontroversi;
 - bulkan prasarana rusak berat
 - Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
 - Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

Data kecelakaan tersebut merupakan data yang didapatkan melalui pencatatan yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kementerian Perhubungan.

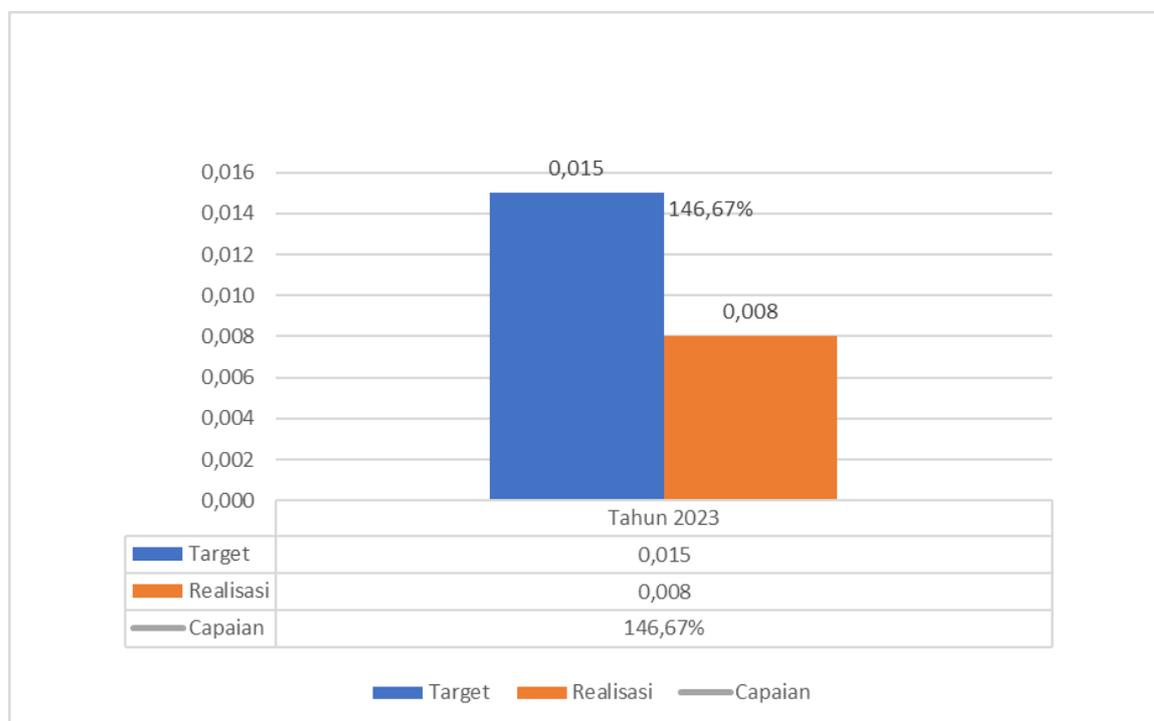
2. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2023.

Data keberangkatan (ritase) angkutan umum di jalan didapatkan melalui data realisasi keberangkatan AKAP di terminal dan data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan pada tahun (n).

- a. Data realisasi keberangkatan AKAP diperoleh dari Aplikasi SIASATI yang dapat diakses melalui *website* <http://siasati.dephub.go.id>;
- b. Data realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan jalan diperoleh melalui koordinasi antara Direktorat Angkutan Jalan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan Perum DAMRI.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 sebesar 0,008. Jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2023 sebesar 0,015 maka capaian kinerja mencapai 146,67% Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 32 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
2. PP 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan
3. PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. PP 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
5. PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
6. Perpres Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ.

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Pada tahun 2023, target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 ditargetkan 0,015 yang diperoleh dari angka capaian realisasi tahun 2022 yaitu sebesar 0,015 dan merupakan target yang disampaikan oleh Pimpinan.

Target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 keberangkatan tahun 2021 yaitu sebesar 0,019 dengan realisasi 0,015 yang didapat dari 5 Kejadian kecelakaan sepanjang 2021 dengan Data Ritase Bus Perintis Periode Januari s/d Desember 2021 sebanyak 317.887 keberangkatan dan Data Keberangkatan Bus AKAP di Terminal Tipe A Periode Januari s/d Desember 2021 sebanyak 2.959.770. Total keberangkatan keseluruhan sebanyak 3.277.657 sehingga didapat angka realisasi sebesar 0,015. Pada tahun 2022 realisasi yang didapat adalah 0 sehingga target yang digunakan untuk tahun 2023 masih mengacu pada realisasi tahun 2021.

➤ Realisasi Kinerja

Pada periode sampai dengan tahun 2023, berdasarkan data yang dihimpun dari website Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) <http://knkt.go.id/>, kecelakaan yang melibatkan kendaraan bus AKAP dan bus Perintis dengan ketentuan kecelakaan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dijelaskan bahwa kecelakaan kendaraan umum yaitu meliputi terdapat adanya korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas sehingga adanya laporan dari masyarakat, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana yang rusak berat, terjadi berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam 1 (satu) tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun yang sama. Didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah **sebanyak 2 (dua)** kejadian kecelakaan. Jumlah kejadian kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan angkutan umum di jalan yang hanya melibatkan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN perhitungan kejadian kecelakaan berikut tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang.

Tabel III 47 Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2023

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Jumlah Kecelakaan (Kumulatif)	0	0	0	2

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Desember Tahun 2023 sebanyak 4.018.648 (Empat Juta Delapan Belas Ribu Enam Ratus Empat Puluh Delapan) keberangkatan dengan rincian:

1. Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – Desember 2023 sebanyak 2.455.238 (Dua Juta Empat Ratus Lima Puluh Lima Ribu Dua Ratus Tiga Puluh Delapan) keberangkatan, dan;
2. Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – Desember 2023 sebanyak 153.934 (Seratus Lima Puluh Tiga Ribu Sembilan Ratus Tiga Puluh Empat).

Tabel III 48 Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada tahun 2023

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)			
		Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Bus AKAP	850.910	1.330.185	1.867.813	2.455.238
2	Bus Perintis	37.606	74.906	115.752	153.934
Total		888.516	1.405.091	1.983.565	2.609.172

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 & \text{Realisasi IKP1} \\
 & = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan atau Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ Keberangkatan} \\
 & \text{IKP 1} = \frac{0}{2.609.172} \times 10.000 = 0,008
 \end{aligned}$$

➤ **Capaian Kinerja**

Capaian kinerja semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin buruk, maka perhitungan pengukuran capaian kinerja menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(\text{Target 2023} - (\text{Realisasi 2023} - \text{Target 2023}))}{\text{Target 2023}} \times 100\%$$

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 terhadap target Perjanjian Kinerja tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(0,015 - (0,008 - 0,015))}{0,015} \times 100\% = 146,67\%$$

Tabel III 49 Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program – Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Tahun 2023

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
1	Target	0,015	0,015	0,015	0,015
2	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,008
Capaian Kinerja		200,00%	200,00%	200,00%	146,67%

Tabel III 50 Rasio Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023

No	Uraian	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan I	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan II	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan III	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan IV
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0	0	0	2
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	888.516	1.405.091	1.983.565	2.609.172
Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan		200,00%	200,00%	200,00%	146,67%

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023, didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah 0,008. Jumlah perhitungan kecelakaan tersebut merupakan banyaknya kecelakaan sesuai dengan PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun.

➤ Faktor Keberhasilan

Pada tahun 2023, Direktorat Sarana Transportasi Jalan berhasil mencapai target Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan karena faktor-faktor sebagai berikut:

1. Adanya pelaksanaan Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia

dalam rangka penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan Angkutan Umum;

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

➤ **Faktor Kendala**

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan pada tahun 2023 adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Desember tahun 2023 sebanyak 152 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari 4.848 Perusahaan Angkutan Umum (PAU) per tanggal 31 Desember 2023;
2. Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
3. Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan

perusahaan masih bertanggung bahwa keselamatan merupakan sebuah at cost bagi perusahaan itu sendiri;

4. Masih belum adanya kesadaran Perusahaan Angkutan Umum akan pentingnya Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan mengurangi angka kecelakaan dan fatalitas;
5. Masih ditemukan banyaknya SRUT yang tidak diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

➤ **Realisasi Anggaran**

Koordinator atas Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan adalah Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat dengan dibantu oleh Direktorat Angkutan Jalan dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat.

Adapun anggaran kegiatan terkait Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 yaitu senilai Rp. 6.794.530.000,- dan sampai dengan bulan Desember tahun 2023 realisasi anggaran senilai Rp. 6.789.562.512,- atau sebesar 99,93%.

Tabel III 51 Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Rp 309.246.000	Rp 308.657.086	99,81%	
2	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	Rp 349.434.000	Rp 348.948.000	99,86%	
3	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	Rp 292.542.000	Rp 292.541.655	100,00%	
4	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	Rp 367.992.000	Rp 367.991.460	100,00%	
5	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	Rp 703.147.000	Rp 703.146.320	100,00%	

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
6	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	Rp 309.604.000	Rp 309.603.300	100,00%	
7	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 382.448.000	Rp 382.447.160	100,00%	
8	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 459.805.000	Rp 459.583.796	99,95%	
9	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Rp 623.008.000	Rp 623.007.740	100,00%	
10	Program Aksi Keselamatan Berkendara	Rp 754.189.000	Rp 754.092.500	99,99%	
11	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	Rp 655.040.000	Rp 654.634.532	99,94%	
12	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 422.045.000	Rp 421.788.386	99,94%	
13	Pembinaan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 472.852.000	Rp 472.689.600	99,97%	
14	Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan	Rp 433.119.000	Rp 432.879.601	99,94%	
15	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK	Rp 260.059.000	Rp 257.551.376	99,04%	

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

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

1. Kebijakan atau regulasi

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

2. Sosialisasi

- a. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik *offline* maupun *online* (melalui media elektronik, media sosial dll);
- b. Menggandeng *public figure* untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan awareness masyarakat terhadap keselamatan jalan.

3. Implementasi atau Penyelenggaraan

- a. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikutsertakan 33 (tiga puluh tiga) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;
- b. Melaksanakan *Training Of Trainer* (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.
- c. Melaksanakan *Ramp Check* Angkutan Umum;
- d. Melaksanakan Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan;
- e. Melaksanakan Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan terkait Harmonisasi RUNK LLAJ;
- f. Melaksanakan Pembinaan Teknis Perusahaan Agen Pemegang Merek (APM) dan Importir Umum;
- g. Melaksanakan Ketahanan Uji Guling pada Kendaraan Bus.

4. Monitoring dan Evaluasi

- a. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan;
- b. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3);
- c. Monitoring dan Evaluasi perusahaan karoseri produksi kendaraan bermotor;
- d. Monitoring Sertifikat registrasi Uji Tipe (SRUT).

5. Teknologi Informasi

- a. Untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perizinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal;
- b. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;
- c. Integrasi aplikasi ramp check dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 sebesar 0,008 dengan target 0,015 dan capaian 146,67%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,015 dan capaian 200,00%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,008.

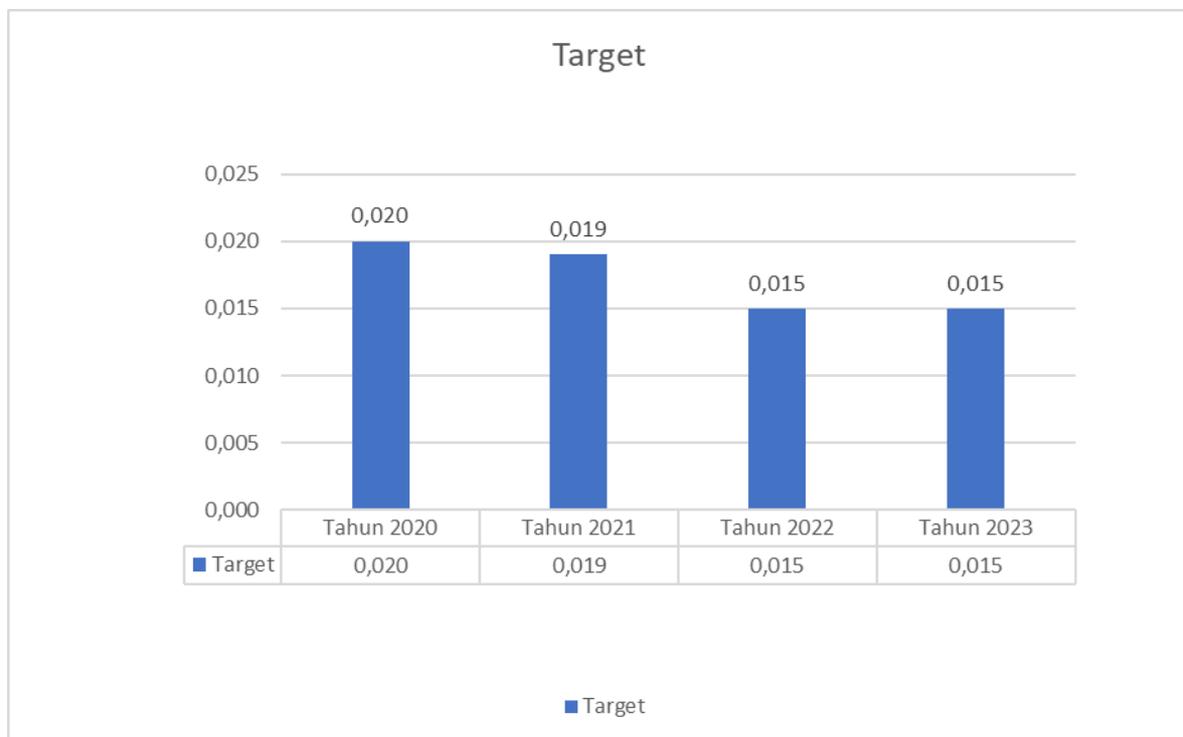
Kemudian Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,015 dan capaian 200,00%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 0,015 dengan target 0,019 dan capaian 121,05%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,004.

Sedangkan Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2021 sebesar 0,015 dengan target 0,019 dan capaian 121,05%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,004

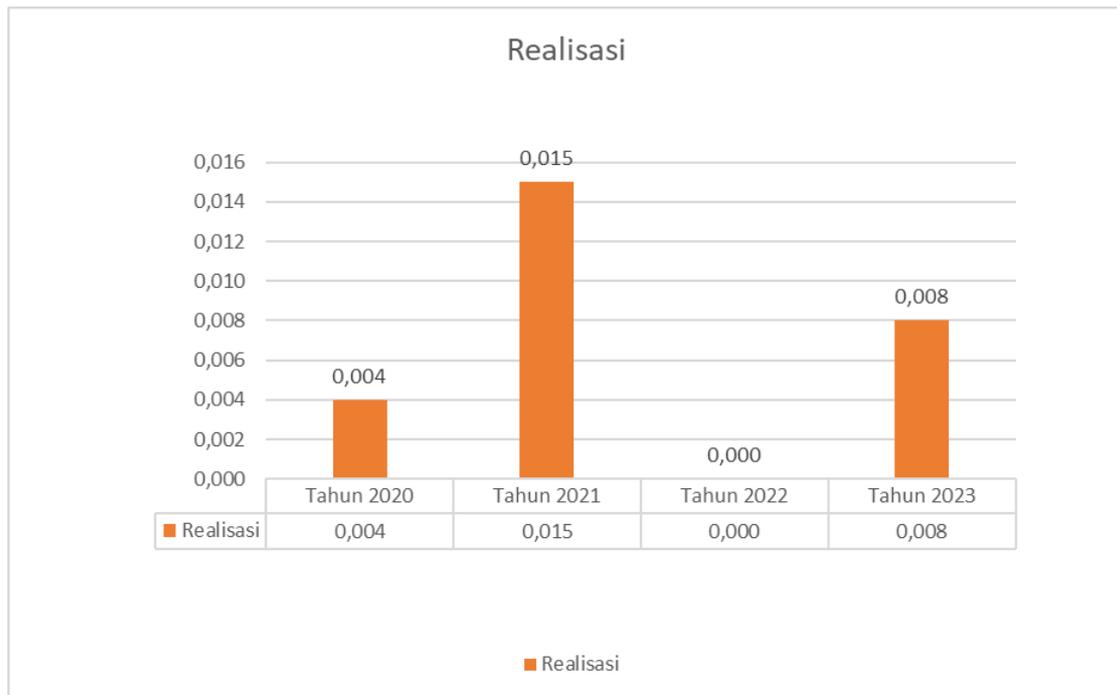
dengan target 0,020 dan capaian 200,00%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,015. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 52 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

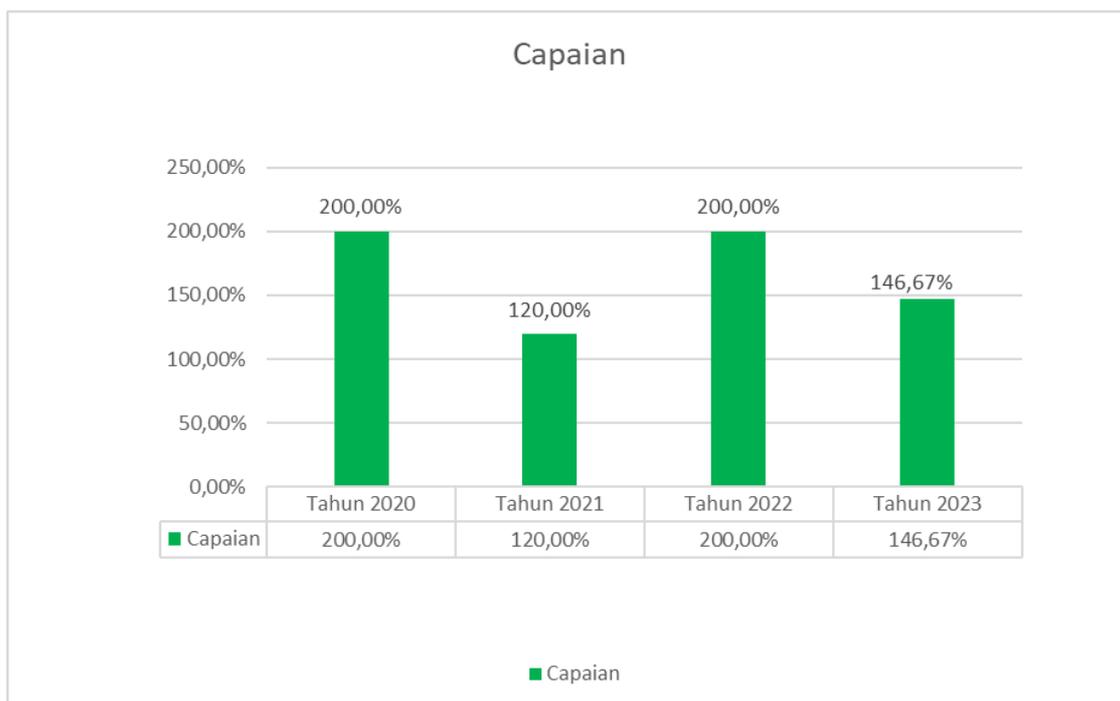
SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi								
IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Rasio	Target	0,020	0,019	0,015	0,015	- 0,001 (Turun)	- 0,004 (Turun)	Tetap
	Realisasi	0,004	0,015	0,000	0,008	+ 0,011 (Naik)	- 0,015 (Turun)	+ 0,008 (Naik)
	Capaian	180,00%	121,05%	200,00%	146,67%	- 60,45% (Turun)	+ 78,95% (Naik)	- 53,33% (Turun)



Gambar III 33 Diagram Perbandingan Target Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 34 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 35 Diagram Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

Kenaikan capaian kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan disebabkan karena laporan kecelakaan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah 0 (nol) kecelakaan namun telah terjadi 2 kecelakaan yang melibatkan Bus AKAP yang menyebabkan korban meninggal lebih

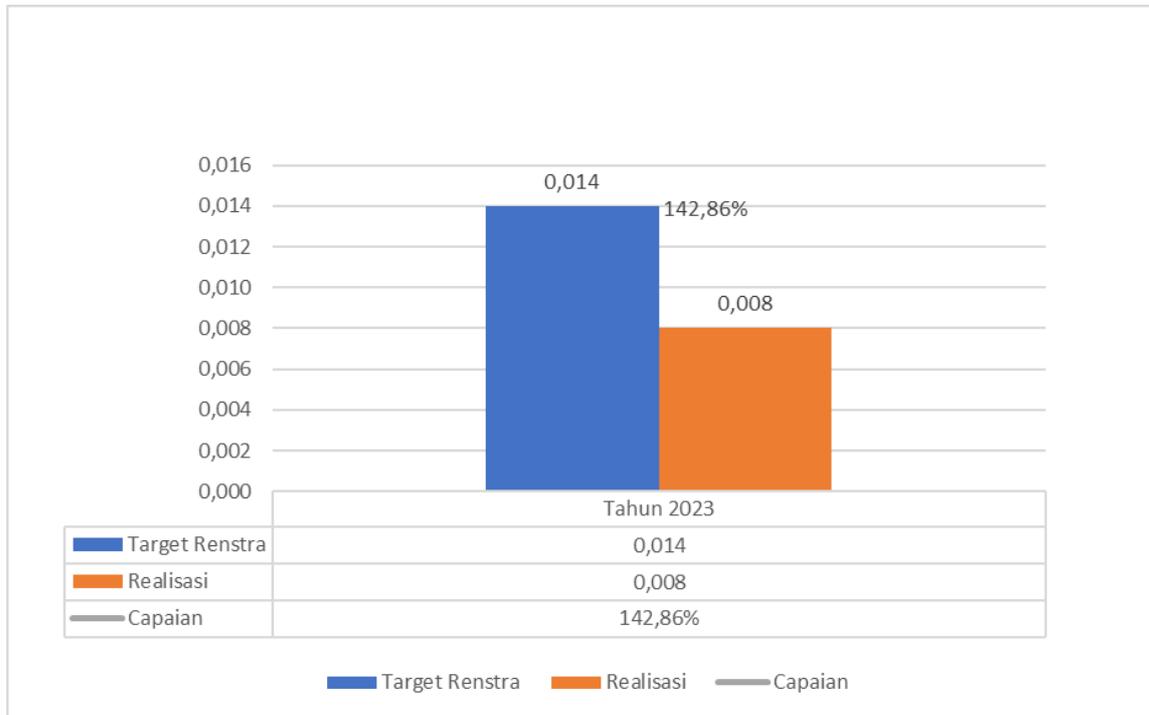
dari 8 orang yang belum masuk dalam data kecelakaan yang dilaporkan oleh KNKT, adapun kecelakaan yang masuk dalam perhitungan merupakan banyaknya kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di jalan yang terdiri dari layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang dan sesuai dengan ketentuan kecelakaan yang terdapat dalam PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun. Direktorat Sarana Transportasi Jalan terus mendorong dan mensosialisasikan kepada Perusahaan Angkutan Umum untuk terus menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dengan dilaksanakannya kegiatan Pembinaan Teknis Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum kepada Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia baik Perusahaan angkutan orang maupun barang.

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 sebesar 0,008 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,014 maka capaian kinerja mencapai 142,86%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 53 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.01	0,014	0,008	142,86%



Gambar III 36 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Nasional/Internasional

Berdasarkan data *ASEAN Stats Data Portal* pada tahun 2018 – 2022 didapatkan data perbandingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang. Berikut merupakan perbandingan beberapa negara di ASEAN dengan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang.

Tabel III 54 Perbandingan beberapa negara di ASEAN dengan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan angka kematian per 100.000 orang

Number of Traffic Accident Casualties (Injuries) By Road						
No	Negara	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Indonesia	143.886	149.817	124.269	128.466	176.916
2.	Thailand	61.312	61.101	55.230	56.341	41.183
3.	Malaysia	8.341	8.877	12.602	18.530	34.036
4.	Lao PDR	1.205	1.516	14.945	8.884	11.079

Number of Traffic Accident Casualties (Injuries) By Road						
No	Negara	2018	2019	2020	2021	2022
5.	Singapore	10.018	9.833	6.669	7.240	8.252
6.	Myanmar	26.741	25.072	18.620	8.311	5.911
7.	Cambodia	9.641	11.368	9.844	3.615	4.026
8.	Philippines	13.233	10.919	406	171	1.336
9.	Brunei Darussalam	433	368	341	343	369
10.	Viet Nam	14.732	13.569	10.774	N/A	N/A

Sumber: <https://data.aseanstats.org/indicator/ASE.TRP.ROD.E.031>

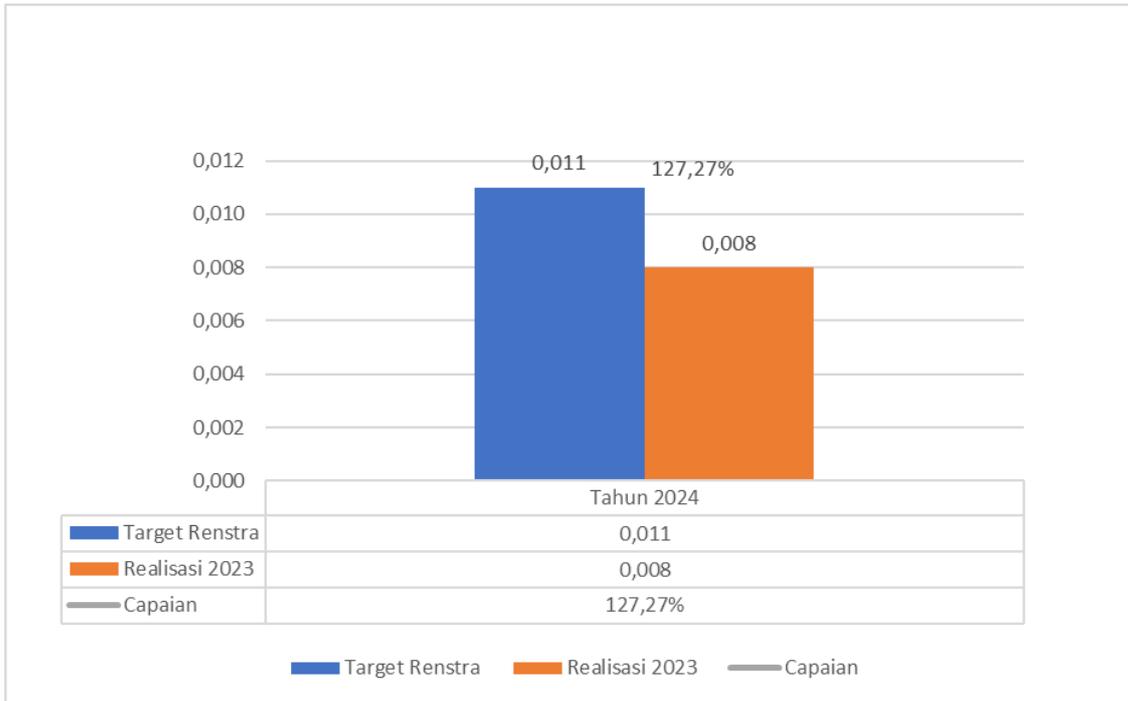
Berdasarkan data di atas apabila dibandingkan negara-negara ASEAN, Indonesia menempati urutan pertama dengan tingkat kecelakaan tertinggi dengan total kejadian kecelakaan tahun 2022 sebanyak 176.916

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 sebesar 0,008 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,011 maka capaian kinerja mencapai 127,27%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 55 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi Tahun 2023	Capaian (%)
1	2024	IKP.01	0,011	0,008	127,27%



Gambar III 37 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 terhadap target renstra tahun 2024

2. IKP 2. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 56 Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2023

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Rasio	Target	0,088	0,086	0,039	0,039
	Realisasi	0,129	0,039	0,000	0,033
	Capaian	53,41%	154,65%	200,00%	115,38%

Sumber: Data diolah dari Direktorat Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

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. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran digunakan rumus sebagai berikut:

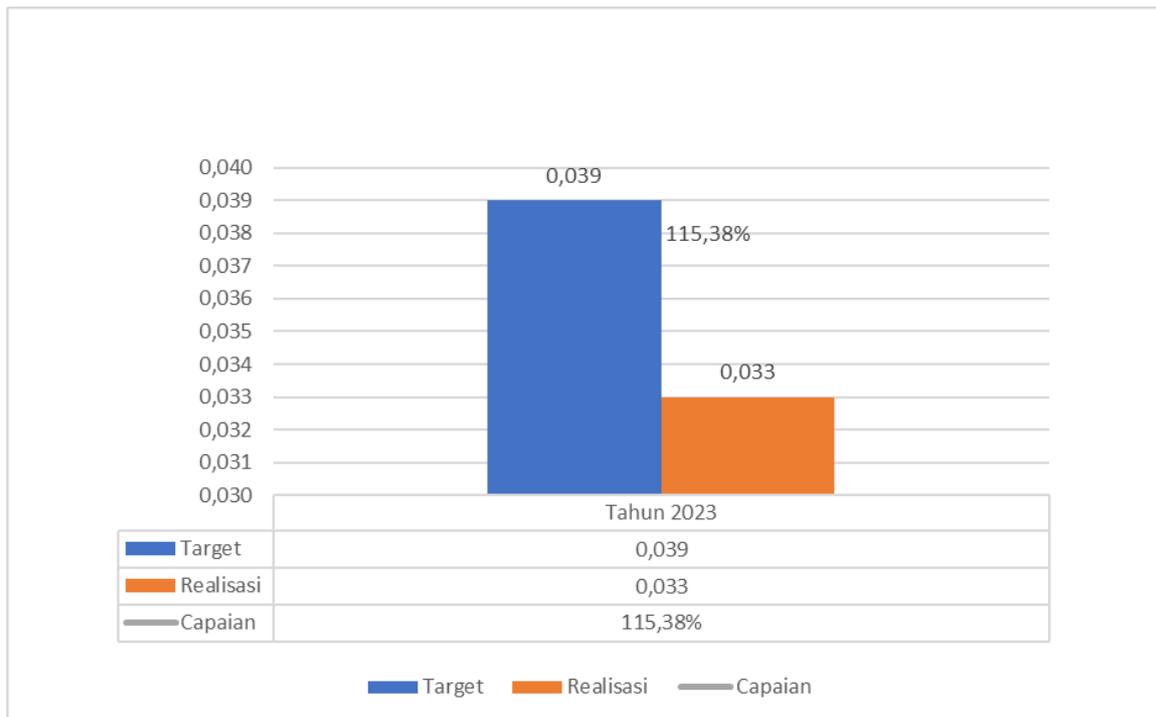
$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

Keterangan:

1. Data jumlah pelayaran per tahun didapatkan melalui data realisasi pelayaran angkutan komersil dan realisasi penyelenggaraan subsidi keperintisan angkutan penyeberangan. Data tersebut diperoleh dari koordinasi antara Sub Direktorat Angkutan SDP, Dit. TSDP, Ditjen Hubdat dengan Balai Pengelola Transportasi Darat.
 - a. (n) pada pembilang merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2023.
2. Data kecelakaan angkutan penyeberangan terdiri dari, kecelakaan yang menyebabkan kapal tenggelam, kapal terbakar, atau korban meninggal dunia. Data kecelakaan tersebut diperoleh dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
 - a. (n) pada penyebut merujuk kepada tahun berjalan yaitu tahun 2023.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran tahun 2023 sebesar 0,033. Jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2023 sebesar 0,039 maka capaian kinerja mencapai 115,38%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 38 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu kepada aturan:

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**Lampiran 34**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 35**).

➤ Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Tahun 2023, Indikator Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran memiliki target 0,039 yang bersumber dari target renstra ditjen hubdat 2020-2024. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun.

Pada tahun 2023 terdapat kejadian kecelakaan pelayaran SDP sebanyak 2 kecelakaan kapal terbakar (**Lampiran 36**). Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan

penyeberangan baik perintis maupun komersil pada tahun 2023 sebesar 605.075 pelayaran. Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil tahun 2023 disajikan pada tabel berikut:

Tabel III 57 Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil tahun 2023

No.	Periode	Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil	Akumulasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil
1.	Triwulan I	153.311	153.311
2.	Triwulan II	153.700	307.011
3.	Triwulan III	145.740	452.751
4.	Triwulan IV	152.324	605.075

Sumber data: Data olahan dari Subdit Angkutan Direktorat TSDP, terhitung Januari s.d Desember 2023

➤ **Faktor Keberhasilan**

Pada tahun 2023, Ditjen Hubdat berhasil mencapai target Indeks Kinerja Program Rasio Kejadian Kecelakaan per 10.000 pelayaran karena faktor-faktor sebagai berikut:

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

➤ **Faktor Kendala**

Adapun yang menjadi kendala dalam meminimalisir kejadian kecelakaan dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:

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

➤ **Realisasi Kinerja**

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan} = \frac{2}{605.075} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0,033$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran pada tahun 2023 terhadap target Perjanjian Kinerja tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$
$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,039 - (0,033 - 0,039))}{0,039} \times 100\% = 115,38 \%$$

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran tahun 2023 (anggaran Monitoring dan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai Danau dan Penyeberangan) yaitu senilai Rp. 91.749.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp. 91.748.780 atau 99,99%.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu dengan terus melakukan kegiatan-kegiatan rutin yang sudah dilakukan selama ini untuk menurunkan angka kecelakaan angkutan penyeberangan, antara lain:

1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data real time cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan Badan Meteorologi dan Geofisika (BMKG) terkait prakiraan cuaca;
4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (*Rampcheck*) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan (Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi SDP, Bantuan Teknis Perlengkapan Keselamatan dan Monitoring Pelayanan Pelabuhan SDP);
5. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Penegakan Hukum Bidang TSDP;
6. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan (KSOPP) Danau Toba (Bimbingan Teknis Pelaksanaan Kesyahbandaran, Bimbingan teknis peningkatan Kinerja Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (LLASDP), Bimbingan Teknis Auditor *International Safety Management (ISM) Code*, Kampanye Keselamatan (*Safety Campaign*) Pelayanan Transportasi SDP);
7. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan koordinasi pemantauan terhadap cuaca ekstrim;
8. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan di seluruh Indonesia;
9. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;

10. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;
11. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;
12. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;
13. Melakukan Pengawasan tertib berlayar;
14. Peningkatan Kompetensi SDM dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat Syahbandar Pembantu, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti BP2TL (Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut) dan Poltektrans SDP (Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan);
15. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba;
16. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada Balai Pengelola Transportasi Darat dan KSOPP Danau Toba.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2023 sebesar 0,033 dengan target 0,039 dan capaian 115,38%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,039 dan capaian 200,00%, terjadi kenaikan realisasi sebesar 0,033.

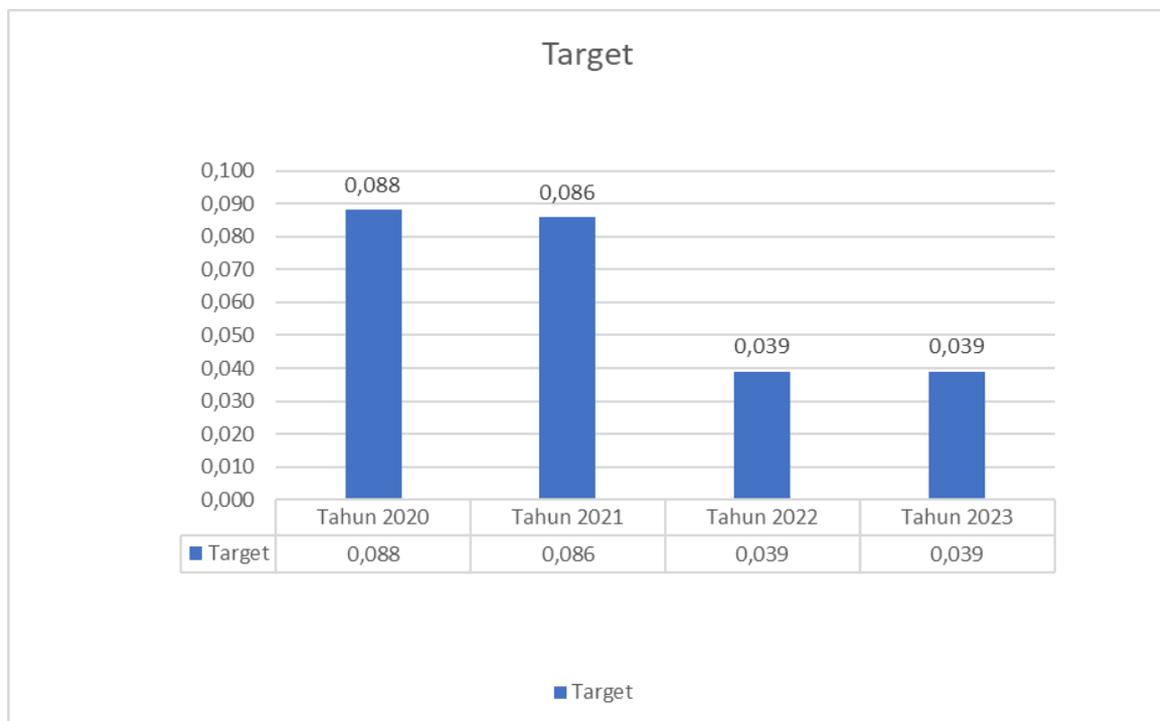
Kemudian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,039 dan capaian 200,00%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 0,039 dengan target 0,086 dan capaian 154,00%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,039.

Sedangkan Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2021 sebesar 0,039 dengan target 0,086 dan capaian 154,00%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020

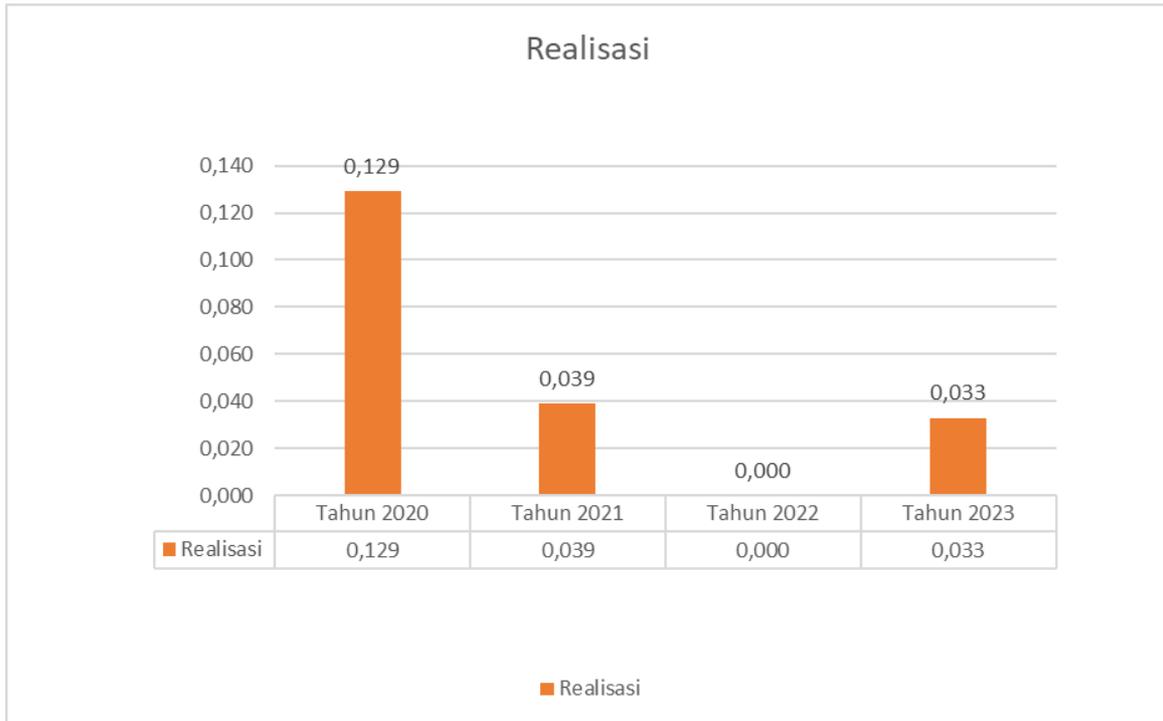
sebesar 0,129 dengan target 0,088 dan capaian 53,41%, terjadi penurunan realisasi sebesar 0,015. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 58 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

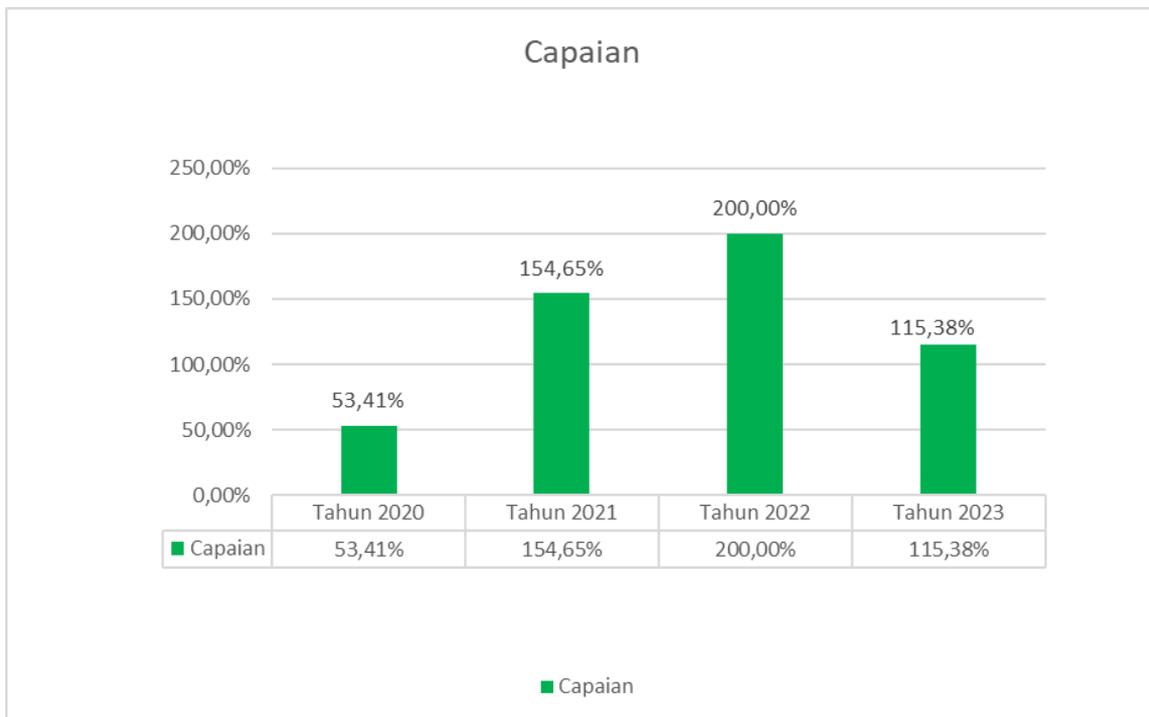
SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi								
IKP 02 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Rasio	Target	0,088	0,086	0,039	0,039	- 0,002 (Turun)	- 0,047 (Turun)	Tetap
	Realisasi	0,129	0,039	0,000	0,033	- 0,09 (Turun)	- 0,039 (Turun)	+ 0,033 (Naik)
	Capaian	53,41%	154,65%	200,00%	115,38%	+ 100,60% (Naik)	+ 46% (Naik)	- 84,62% (Turun)



Gambar III 39 Perbandingan Target Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 40 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



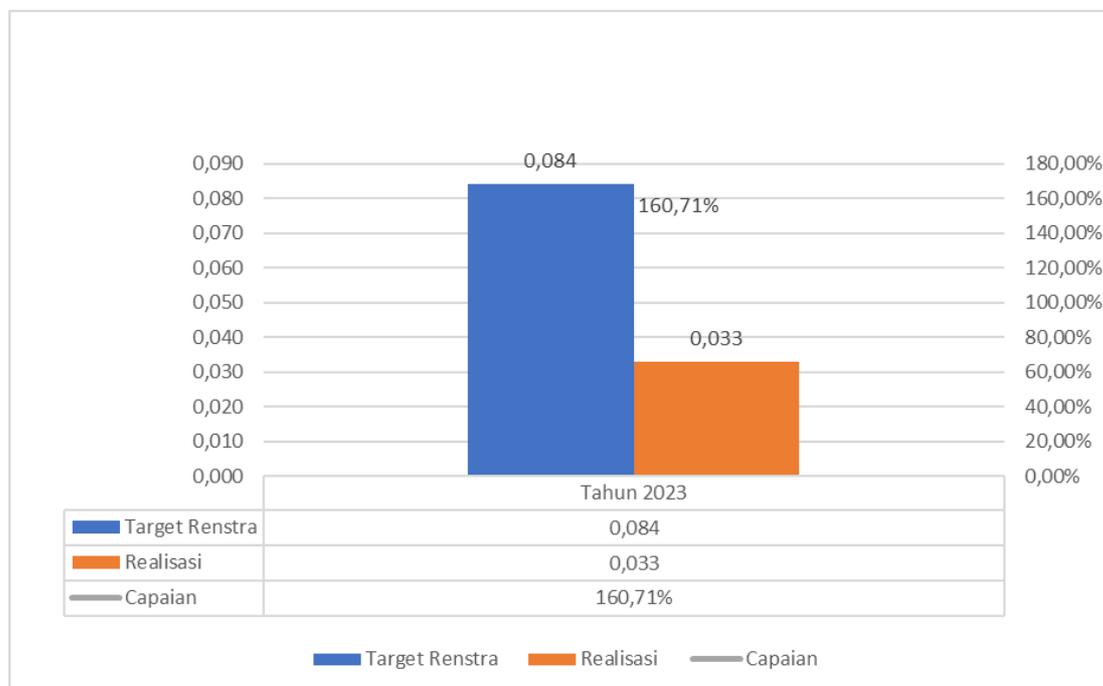
Gambar III 41 Perbandingan Capaian Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran tahun 2023 sebesar 0,033 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,084 maka capaian kinerja mencapai 160,71%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 59 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.02	0,084	0,033	160,71%



Gambar III 42 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Nasional/Internasional

Sasaran Strategis Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Laut di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2023 hanya terdiri dari 1 (satu) Indikator Kinerja Utama dengan gambaran capaian kinerja sebagai berikut :

Tabel III 60 Data Kejadian Kecelakaan Kapal Laut Ditjen Perhubungan Laut tahun 2023

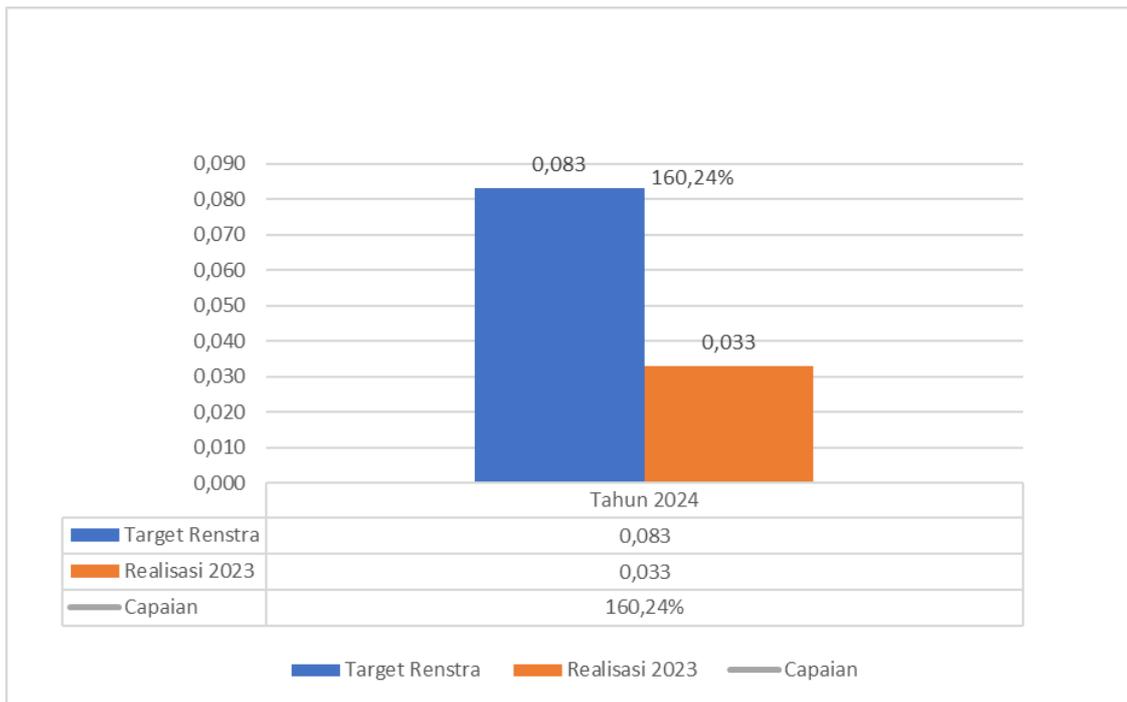
No	Tahun	Bulan	Tenggelam	Terbakar	Tubrukan	Kandas	Lain – Lain
1	2023	Januari	7	1	-	-	2
2	2023	Februari	1	-	-	6	1
3	2023	Maret	4	2	-	1	1
4	2023	April	3	1	4	-	3
5	2023	Mei	4	2	1	-	1
6	2023	Juni	5	2	-	1	1
7	2023	Juli	2	4	1	-	-
8	2023	Agustus	6	2	-	5	-
9	2023	September	-	2	1	1	1
10	2023	Oktober	1	1	3	4	1
11	2023	Nopember	1	3	1	1	1
12	2023	Desember	4	2	4	1	1
		Jumlah	38	22	15	20	13

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 sebesar 0,033 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,083 maka capaian kinerja mencapai 160,24%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 61 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP.03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2024	IKP.02	0,083	0,033	160,24%



Gambar III 43 Diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.4. Sasaran Program 04: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Pencapaian Sasaran Program 04 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

IKP 1. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Tabel III 62 Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
%	Target	0,300	0,200	0,100	0,100
	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000
	Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

1. IKP 1. Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 63 Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023

SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
%	Target	0,300	0,200	0,100	0,100
	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000
	Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%

Sumber: Data Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* oleh masyarakat dibandingkan dengan jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan merupakan sebuah instrumen untuk menilai kualitas kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan dan bagaimana melakukan pengaturan agenda, formulasi, implementasi, dan proses evaluasi.

Salah satu agenda reformasi birokrasi yang penting untuk diwujudkan adalah peningkatan kualitas kebijakan. Rendahnya kualitas kebijakan dapat dilihat dari kekecewaan masyarakat (*class action*) karena dianggap pembuat kebijakan membuat kebijakan-kebijakan tanpa didukung oleh data yang akurat (*evidenceless-based*) untuk membuktikan ketepatan dari keputusan yang dibuat, tetapi seringkali dibuat atas dasar intuisi, opini, atau desakan kelompok tertentu. Revisi atau bahkan pembatalan/ pencabutan terhadap berbagai peraturan perundang-undangan banyak

terjadi karena tidak sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini atau bertentangan dengan kebijakan yang lebih tinggi.

Hal ini mengindikasikan masih rendahnya kualitas proses pembuatan kebijakan. Dalam menentukan Rasio terhadap Sasaran Program Kegiatan Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, dapat ditentukan dengan rumus:

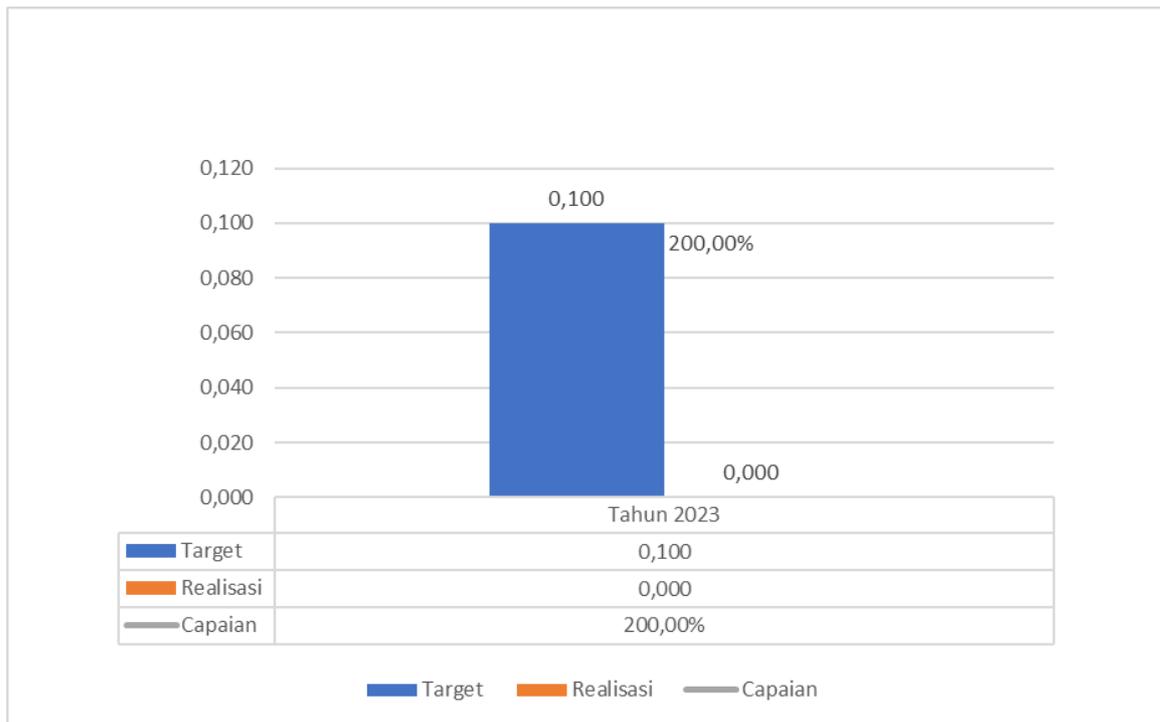
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

Keterangan:

1. RK : Rasio Kualitas Kebijakan;
2. Rt : Rasio Target Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2023;
3. Ra : Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun berjalan yaitu tahun 2023;
4. Pada tahun 2024 diharapkan seluruh Regulasi yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tidak mendapat *Class Action* dari masyarakat;
5. Angka Rasio adalah 1 s.d 0.

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 sebesar 0 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 0,100 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 44 Diagram Perbandingan Realisasi dan Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Sesuai dalam Pasal 124 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat memiliki tupoksi melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat melaksanakan penyiapan koordinasi pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi, evaluasi peraturan perundang-undangan serta perjanjian/kontrak/kesepakatan bersama, pelaksanaan dokumentasi hukum, hubungan masyarakat dan antar lembaga, informasi publik, layanan pengaduan publik, peliputan dan dokumentasi kegiatan, serta kerja sama dalam negeri dan luar negeri sub sektor transportasi darat.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat melalui Bagian Hukum dan Hubungan Masyarakat berdasarkan Pasal 125 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi penyiapan bahan koordinasi

pembentukan peraturan perundang-undangan, sosialisasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan, serta asistensi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah yang berkaitan dengan subsektor transportasi darat.

Proses akhir dari pembuatan peraturan perundang-undangan adalah pengundangan dan penyebarluasan yang memerlukan penanganan secara terarah, terpadu, terencana, efektif dan efisien serta akuntabel. Pengundangan adalah penempatan peraturan perundang-undangan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia, dan Tambahan Berita Negara Republik Indonesia. Maksudnya agar supaya setiap orang dapat mengetahui peraturan perundang-undangan, pemerintah wajib menyebarluaskan peraturan perundang-undangan yang telah diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia dan Berita Negara Republik Indonesia. Dengan penyebarluasan diharapkan masyarakat mengerti, dan memahami maksud-maksud yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan, sehingga dapat melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksud.

Dalam penyebarluasan peraturan perundang-undangan ini dapat dilakukan melalui media cetak, media elektronik, dan cara lainnya. Penyebarluasan melalui media elektronik dilakukan melalui situs web Kementerian Perhubungan dan dapat diakses melalui *website*: <https://jdih.dephub.go.id>. Penyebarluasan dengan cara sosialisasi dapat dilakukan dengan tatap muka atau dialog langsung, berupa ceramah/seminar, pertemuan ilmiah, konferensi pers, dan cara lainnya.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Pada tahun 2023, Target Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2023 sebesar 0,1. Dengan rincian:

1. Target Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang ditetapkan/dikeluarkan yang mendapat *class action* dari masyarakat tahun 2023 sebesar 0,1;
2. Target Renstra Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 tidak mendapat *class action* dari masyarakat.

Pada tahun 2023 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat sejumlah 10 (sepuluh) peraturan, sedangkan untuk peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat tidak ada atau 0 (nol). Untuk capaian Rasio Kualitas Kebijakan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan yaitu mencapai 200%.

Capaian Keberhasilan Ditjen Perhubungan Darat berdasarkan IKP 1 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan memiliki persentase capaian sebesar 200% yang menunjukkan bahwa realisasi Indikator ini sudah mencapai target yang ditetapkan yaitu 0,1 atau tidak ada peraturan yang mendapatkan *class action* dari masyarakat. Adapun Peraturan Menteri Perhubungan yang telah ditetapkan, yaitu:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 3 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2016 Tentang Tarif Dasar, Tarif Batas Atas Dan Tarif Batas Bawah Angkutan Penumpang Antarkota Antarprovinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 5 Tahun 2023 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2021 tentang Besaran, Persyaratan, dan Tata Cara Pengenaan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Sampai Dengan Rp0,00 (Nol Rupiah) atau 0% (Nol Persen);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.

6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2023 Tentang Konversi Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai.
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 44 Tahun 2023 Tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 92 Tahun 2021 Tentang Besaran, Persyaratan, dan Tata Cara Pengenaan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Sampai dengan Rp0,00 (nol Rupiah) Atau 0% (nol Persen)
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2023 tentang Kostumisasi Kendaraan Bermotor.
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan.
10. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

➤ **Realisasi Kinerja**

Realisasi Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan adalah sebagai berikut:

Realisasi Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan
Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

$$\text{Rasio Class Action Tahun 2023} = \frac{0}{10} = 0$$

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, capaian Indikator Kinerja Program Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan pada tahun 2023 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2023 yaitu sebesar:

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,1 - (0 - 0,1))}{0,1} \times 100\% = 200 \%$$

➤ Faktor Keberhasilan

Keberhasilan capaian indikator kinerja Kualitas Kebijakan Ditjen Perhubungan Darat tahun 2023 dikarenakan beberapa faktor, antara lain:

1. Adanya peran aktif dari perwakilan Kementerian/Lembaga terkait dan para *Stakeholder* yang berkaitan dengan Kebijakan yang akan ditetapkan sehingga mempercepat finalisasi draft usulan dan kesepakatan bersama dalam pengaturan yang dituangkan pada batang tubuh/Pasal.
2. Pelaksanaan harmonisasi Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan dengan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dapat dilaksanakan dengan cepat dan tepat waktu, sehingga Peraturan Menteri yang diharmonisasikan dapat ditetapkan dan diundangkan sesuai dengan target;
3. Penyebarluasan informasi mengenai penetapan peraturan perundang-undangan lebih cepat dengan penguploadan dokumen ke *website* JDIH Kementerian Perhubungan sehingga informasi lebih efektif tersampaikan dan dapat diakses oleh seluruh masyarakat dengan cepat.

➤ Faktor Kendala

Adapun beberapa faktor yang menjadi kendala dalam pelaksanaan kegiatan yang menunjang capaian rasio kualitas kebijakan antara lain:

1. Pelaksanaan pembahasan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan yang tidak sesuai dengan target dan adanya beberapa catatan sehingga membuat pembahasan rancangan diulang atau membutuhkan waktu lebih lama;
2. Pelaksanaan kegiatan penyuluhan/sosialisasi yang dilaksanakan secara virtual banyak ditemukan peserta yang kesulitan pada jaringan maupun memahami pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan;

3. Proses pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan yang tidak sesuai dengan target, membuat penyebarluasan peraturan perundang-undangan belum dapat dilakukan. Oleh karena itu, pelaksanaan kegiatan sosialisasi/penyuluhan juga harus mengikuti menunggu pengundangan dimaksud.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait capaian Indikator Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat *Class Action* tahun 2023 yaitu sebagai berikut:

1. Penyuluhan Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat;
2. Workshop Peraturan Perundang – undangan Bidang Perhubungan Darat, dan
3. Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat.

Tabel III 64 Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action*

No	Kegiatan	Pagu Triwulan IV	Realisasi		Ket.
			Keuangan	Pagu (%)	
1	Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan	1,956,265,000	1,955,116,200	99,94%	
2	Workshop Peraturan Perundang-undangan	1,121,131,000	1,119,635,700	99,87%	
3	Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat	1,551,507,000	1,486,406,650	95,80%	
	Total	4,628,903,000	4,561,158,550	98,54%	

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat diketahui anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 yaitu senilai Rp. 4.628,903,000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp. 4.561,158,550,- dan adapun capaian kinerja yang tercapai yaitu 98,54%

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yang menjadi pokok permasalahan utama yaitu koordinasi mengenai tahapan penetapan peraturan yang

mempertahankan waktu dan pembahasan lanjut yaitu permohonan persetujuan Presiden terhadap usulan peraturan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2021 tentang Pemberian Persetujuan Presiden terhadap Rancangan Peraturan Menteri/Kepala Lembaga serta harmonisasi peraturan yang diusulkan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.

Untuk mempertahankan dan meningkatkan capaian kinerja di masa yang akan datang antara lain:

- a) Perlu adanya pemetaan mengenai Peraturan Perundang-undangan yang belum disusun/ ditetapkan berdasarkan amanat Undang-Undang/Peraturan Pemerintah/Peraturan di atasnya sehingga dapat ditentukan target penyusunan dan penyelesaiannya;
- b) Perlu diinformasikan kepada Direktorat teknis/Pemrakarsa mengenai posisi peraturan perundang-undangan yang dibutuhkan, perlu direvisi/ dicabut, maupun posisi Rancangan Peraturan Perundang-undangan yang perlu diharmonisasikan melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sehingga penyelesaiannya sesuai dengan target;
- c) Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap alur proses penyusunan/revisi peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan/revisi dimaksud tepat waktu dan tepat sasaran baik di lingkup Kementerian Perhubungan maupun Kementerian/Lembaga yang berpengaruh terhadap muatan materi peraturan tersebut;
- d) Meningkatkan sistem teknologi informasi yang dapat memonitoring perkembangan aturan yang diusulkan dengan yang telah direalisasikan ataupun turunan/aturan pelaksana peraturan perundang-undangan sehingga seluruh masyarakat khususnya operator/perusahaan sebagai pelaksana kegiatan di lapangan dapat memonitor perkembangan peraturan terbaru sesuai dengan bidangnya secara *online*.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 sebesar 0,000 dengan target 0,100 dan capaian

200%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,100 dan capaian 200,00%, maka realisasi sama.

Kemudian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2022 sebesar 0,000 dengan target 0,100 dan capaian 200,00%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 0,000 dengan target 0,200 dan capaian 200,00%, maka realisasi tetap.

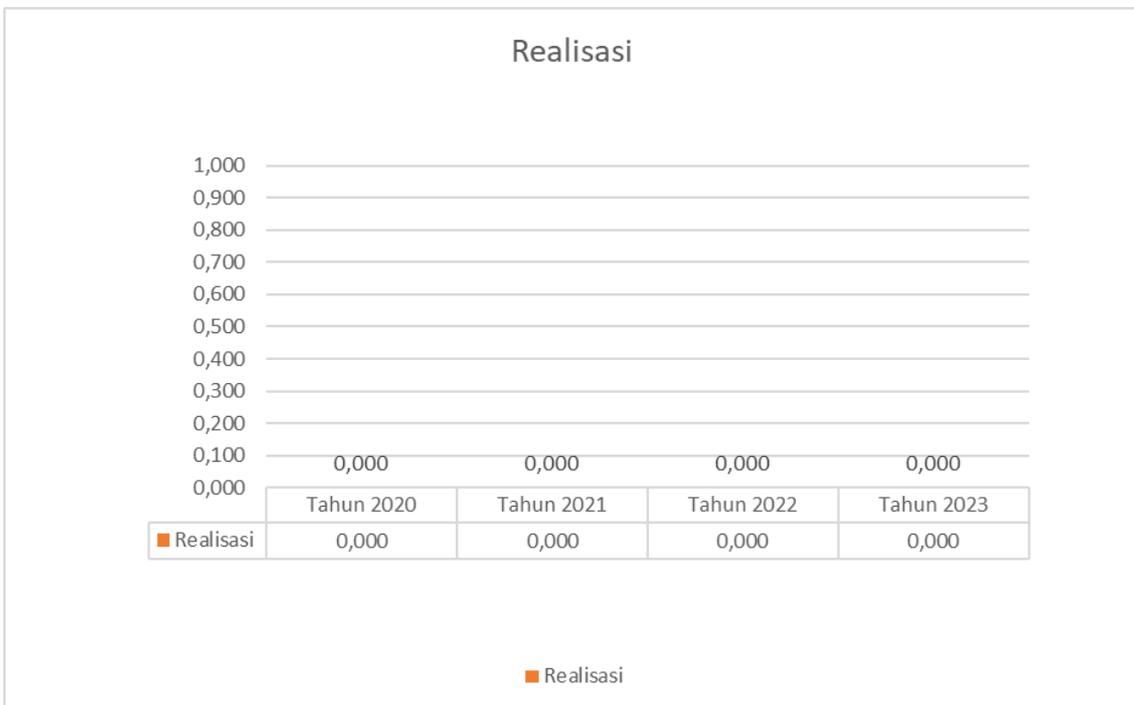
Sedangkan Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2021 sebesar 0,000 dengan target 0,200 dan capaian 200%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,000 dengan target 0,300 dan capaian 200%, maka realisasi tetap. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 65 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

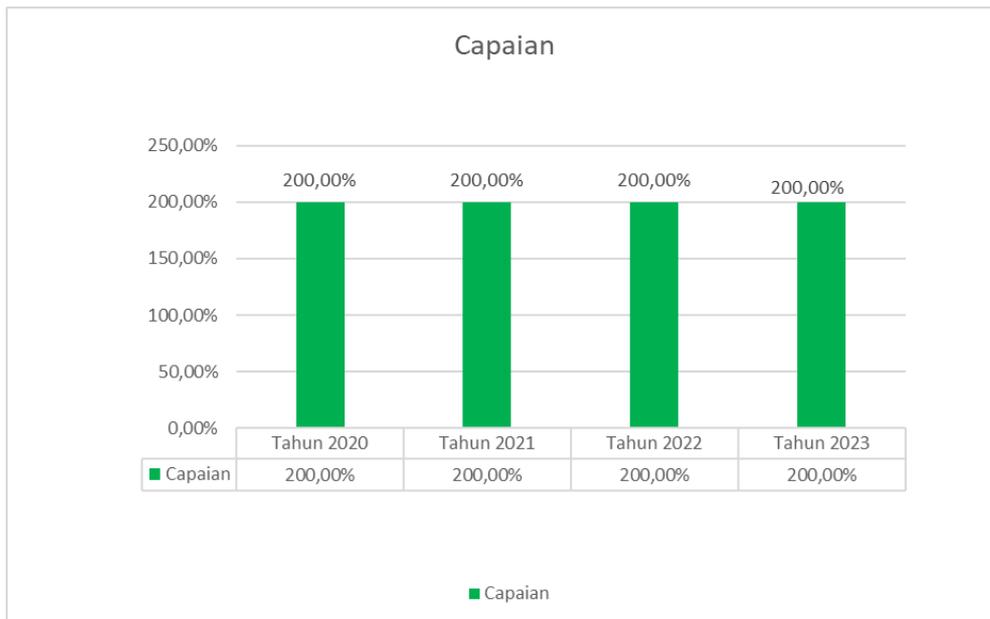
SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum								
IKP 01 Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat <i>Class Action</i> oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
%	Target	0,300	0,200	0,100	0,100	- 0,100 (Turun)	- 0,100 (Turun)	Tetap
	Realisasi	0,000	0,000	0,000	0,000	Tetap	Tetap	Tetap
	Capaian	200,00%	200,00%	200,00%	200,00%	Tetap	Tetap	Tetap



Gambar III 45 Perbandingan Target Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 46 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



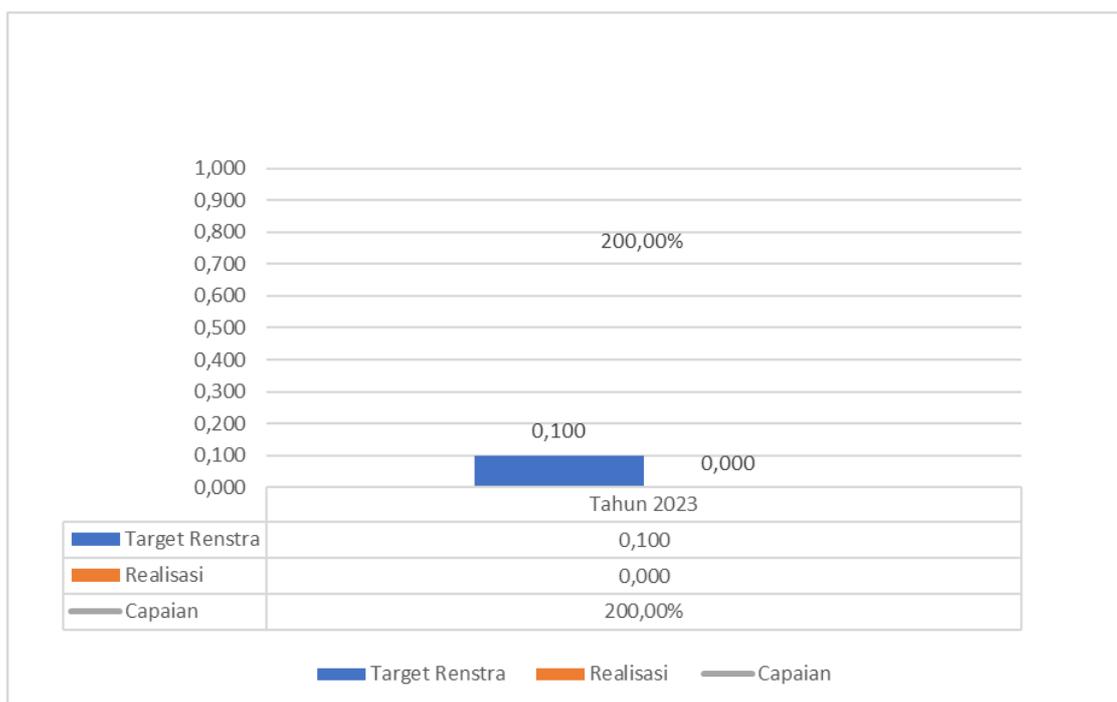
Gambar III 47 Perbandingan Capaian Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 sebesar 0,000 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,100 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 66 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP.04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.01	0,100	0,000	200%



Gambar III 48 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. **Benchmark Nasional/Internasional**

Berdasarkan data dari Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (Sekjen Kementerian Perhubungan) pada tahun 2022 didapatkan data realisasi dan capaian kinerja Indeks kualitas kebijakan. Berikut merupakan perbandingan indikator kinerja Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat:

Tabel III 67 Benchmark Nasional

No	Uraian	Sekjen Kementerian Perhubungan	Ditjen Perhubungan Darat
1	Target	77	78
2	Realisasi	100	100
3	Persentase Capaian Kinerja	200,00%	200,00%

Sumber: Data Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, 2022

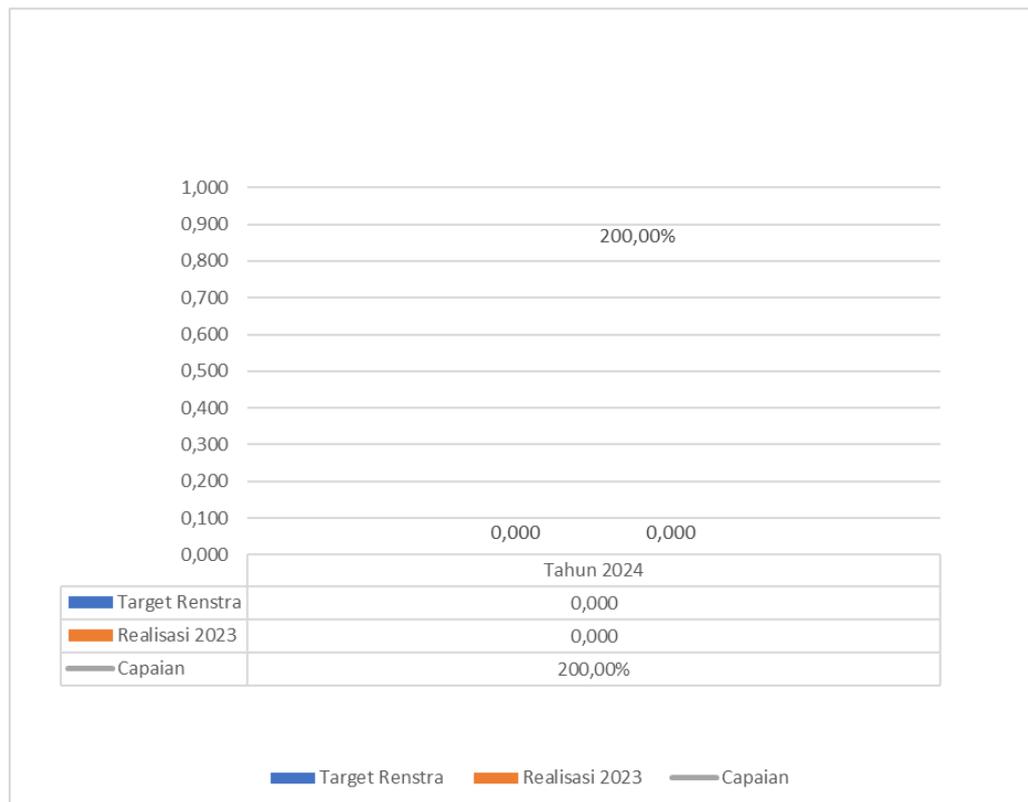
Berdasarkan tabel di atas indikator kinerja Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sama jika dibandingkan dengan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Hal ini disebabkan karena pada tahun 2022 Pengelolaan Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan tidak mengalami *class action* dari masyarakat. Sehingga realisasi kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan sama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 sebesar 0,000 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 0,000 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 68 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP.04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2024	IKP.01	0,000	0,000	200%



Gambar III 49 Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.2.1. Sasaran Program 05: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian Sasaran Program 05 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu: IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Tabel III 69 Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Nilai	Target	78,000	79,000	79,500	80,000
	Realisasi	0,000	78,390	79,200	78,400
	Capaian	200,00%	99,23%	99,62%	98,00%

1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 1 (satu) IKP yaitu Indeks RB Kementerian Perhubungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 70 Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023

SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan					
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Nilai	Target	78,000	79,000	79,500	80,000
	Realisasi	0,000	78,390	79,200	78,400
	Capaian	200,00%	99,23%	99,62%	98,00%

Sumber: Renstra Ditjen Perhubungan Darat Th. 2020-2024 dan Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023

a.1. Definisi Indikator Kinerja Program

Indeks Reformasi Birokrasi (RB) menggambarkan sejauh mana instansi pemerintah melaksanakan perbaikan tata kelola pemerintahan yang bertujuan pada pemerintahan yang efektif dan efisien, bersih dari KKN (Korupsi, Kolusi dan Nepotisme), dan memiliki pelayanan publik yang berkualitas.

Realisasi kinerja Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dihitung berdasarkan penilaian 2 komponen, yaitu komponen pengungkit dan komponen hasil sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi. Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Capaian Nilai RB tahun 2023} = \text{Nilai Pengungkit (60\%)} + \text{Nilai Hasil (40\%)}$$

Penilaian terhadap setiap program dalam komponen pengungkit (proses) dan sasaran reformasi birokrasi diukur melalui indikator-indikator yang dipandang mewakili program tersebut. Sehingga dengan menilai indikator tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran pencapaian upaya yang berdampak pada pencapaian sasaran. Komponen pengungkit terdiri dari 3 (tiga) aspek, yaitu Aspek Pemenuhan, Hasil Antara Area Perubahan, dan Aspek Reform. Kategori-kategori pengungkit ini menjadi bagian dari 8 (delapan) area perubahan reformasi birokrasi, yaitu: manajemen perubahan, deregulasi kebijakan, organisasi, tata laksana, SDM (Sumber Daya Manusia) aparatur, akuntabilitas, pengawasan, dan pelayanan publik. Sedangkan Komponen Hasil merupakan dampak dari upaya-upaya atau program/kegiatan yang telah dilakukan oleh Kementerian dalam mewujudkan sasaran Reformasi Birokrasi.

Nilai pengungkit memiliki besaran 60% dari total nilai capaian RB, dimana nilai tersebut didapat dari beberapa aspek, yang terdiri atas Pemenuhan (20%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas pemenuhan 8 area perubahan leading sektor dan sub sektor, lalu Hasil Antara (10%) yang berisi penilaian dari masing-masing instansi pembina atas perubahan yang telah dicapai dan merupakan indikator hasil jangka panjang, dan Reform (30%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas perubahan-perubahan nyata terhadap pemenuhan 8 area perubahan yang telah dicapai.

Nilai Hasil memiliki besaran 40% dari total nilai capaian RB, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh Sekretariat Jenderal, diantaranya Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan (10%), Kualitas Pelayanan Publik (10%), Pemerintahan Bersih dan Bebas KKN (10%), serta Kinerja Organisasi (10%). Proses perumusan meliputi:

1. Aspek Penilaian

Penilaian pelaksanaan reformasi birokrasi tidak hanya difokuskan pada data yang tertuang dalam dokumen formal semata, tetapi juga dari sumber lain yang akurat dan relevan dengan pelaksanaan reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan.

Penilaian harus menyimpulkan hasil penilaian atas fakta objektif dalam melaksanakan program reformasi birokrasi sesuai dengan indikator masing-masing komponen yang ada dalam Lembar Kerja Evaluasi (LKE). Setiap sub-komponen pada komponen pengungkit akan dibagi kedalam beberapa pernyataan sebagai indikator pemenuhan subkomponen tersebut. Setiap pertanyaan/pernyataan akan dijawab dengan ya/tidak atau a/b/c atau a/b/c/d/e atau numerik dan memiliki bobot nilai pada setiap jawabannya sesuai lembar kerja. Setelah setiap pertanyaan diberikan nilai maka penyimpulan akan dilakukan dengan menjumlahkan angka tertimbang dari masing-masing komponen. Nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), tim evaluator menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

Aspek Penilaian:

- a. Manajemen Perubahan;
 - i. Indeks Kepemimpinan Perubahan Ditjen Perhubungan Darat
 - ii. Reputasi Positif Ditjen Perhubungan Darat
- b. Deregulasi Kebijakan;
 - i. Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Transportasi Darat
- c. Penataan Organisasi;
 - i. Indeks Kelembagaan Ditjen Perhubungan Darat
- d. Penataan Tatalaksana;
 - i. Indeks SPBE Kementerian Perhubungan Darat
 - ii. Indeks Pengawasan Kearsipan Ditjen Perhubungan Darat
- e. Penataan Manajemen SDM;
 - i. Indeks Profesionalisme ASN Ditjen Perhubungan Darat
 - ii. Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Ditjen Perhubungan Darat
- f. Penguatan Akuntabilitas;
 - i. Nilai SAKIP Ditjen Perhubungan Darat
 - ii. Indeks Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat
 - iii. Indeks Pengelolaan Keuangan Ditjen Perhubungan Darat
 - iv. Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Ditjen Perhubungan Darat

- v. Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Darat
- g. Penguatan Pengawasan;
 - i. Indeks Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Darat
- h. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.
 - i. Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

2. Pembobotan

Untuk lebih jelasnya pembobotan nilai pada tiap komponen dan sub-komponen berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel III 71 Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

No.	Komponen	Bobot	Sub-Komponen
1	Pengungkit	60%	
	Aspek Pemenuhan	20%	a. Manajemen Perubahan (2%); b. Deregulasi Kebijakan (2%); c. Penataan Organisasi (3%); d. Penataan Tatalaksana (2,5%); e. Penataan Manajemen SDM (3%); f. Penguatan Akuntabilitas (2,5%); g. Penguatan Pengawasan (2,5%); h. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik (2,5%).
	Aspek Hasil Antara	10%	a. Kualitas Pengelolaan Arsip (1%); b. Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang (1%); c. Kualitas Pengelolaan Keuangan (1%); d. Kulitis Pengelolaan Aset (1%); e. Merit System (1%); f. ASN Profesional (1%); g. Kualitas Perencanaan (1%); i. Maturitas SPIP (1%); j. Kapabilitas APIP (1%); k. Tingkat Kepatuhan Standar Pelayanan (1%)
	Aspek Reform	30%	a. Manajemen Perubahan (3%); b. Deregulasi Kebijakan (3%); c. Penataan Organisasi (4,5%); d. Penataan Tatalaksana (3,75%); e. Penataan Manajemen SDM (4,5%); f. Penguatan Akuntabilitas (3,75%);

No.	Komponen	Bobot	Sub-Komponen
			g. Penguatan Pengawasan (3,75%); h. Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik (3,75%)
2	Hasil	40%	
	Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10%	a. Opini BPK (3%); b. Nilai Akuntabilitas Kinerja (7%)
	Kualitas Pelayanan Publik	10%	Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan (10%)
	Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN	10%	Indeks Persepsi Anti Korupsi (10%)
	Kinerja Organisasi	10%	a. Capaian Kinerja (5%) b. Kinerja Lainnya (2%) c. Survei Internal Organisasi (3%)
Total		100%	

a.2. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi nilai evaluasi RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 merupakan hasil evaluasi internal atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada tahun berjalan. Dimana evaluasi internal RB Kemenhub tahun 2023 dilaksanakan dengan pengisian lembar kerja evaluasi yang disusun oleh Tim Evaluasi Internal sesuai dengan pedoman evaluasi reformasi birokrasi. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel III 72 Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

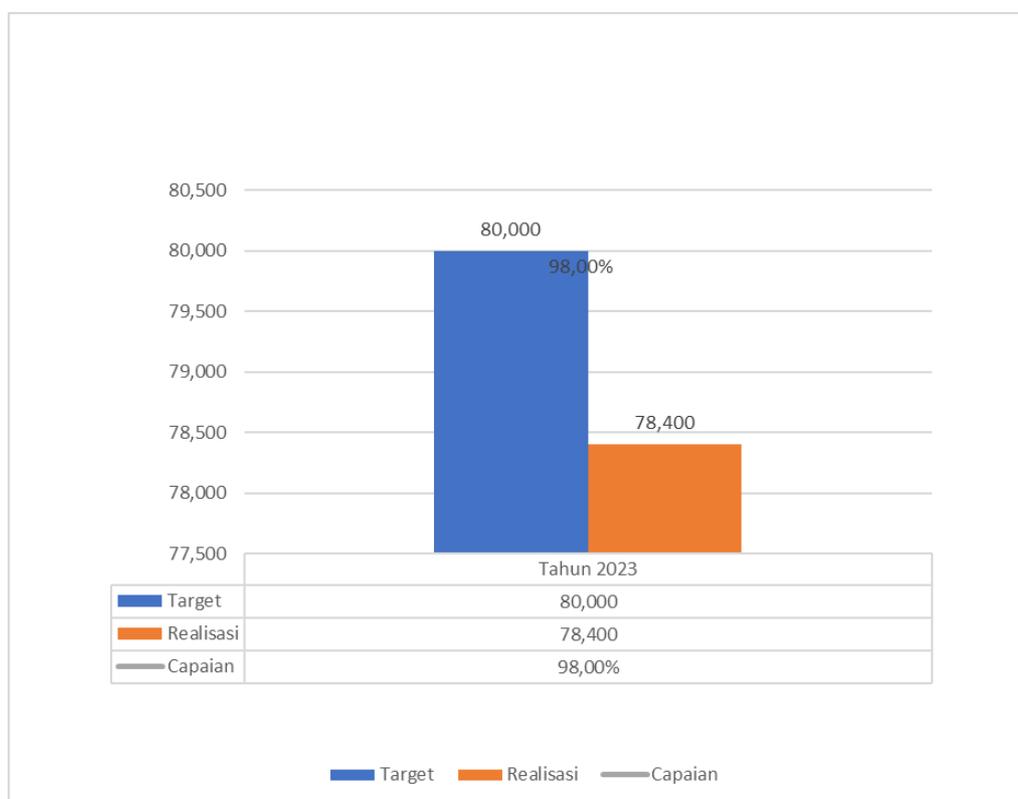
A.	Pengungkit	Bobot	Nilai
I. Pemenuhan (20)		20,00	17,92
1	Manajemen Perubahan	2,00	1,91
2	Deregulasi Kebijakan	2,00	1,54
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	3,00	2,97
4	Penataan Tatalaksana	2,50	2,23
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	3,00	2,97
6	Penguatan Akuntabilitas	2,50	2,50
7	Penguatan Pengawasan	2,50	2,39
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	2,50	2,39
II. Hasil Antara Perubahan (10)		10,00	9,09
1	Kualitas Pengelolaan Arsip	1,00	0,86
2	Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa	1,00	0,76

A.	Pengungkit	Bobot	Nilai
3	Kualitas Pengelolaan Keuangan	1,00	0,94
4	Kualitas Pengelolaan Aset	1,00	0,71
5	Merit System	1,00	0,64
6	ASN Profesional	1,00	0,37
7	Kualitas Perencanaan	1,00	0,56
8	Maturitas SPIP	1,00	0,60
9	Kapabilitas APIP	1,00	0,40
10	Tingkat Kepatuhan Terhadap Standar Pelayanan Publik Sesuai Undang-undang 25 Tahun 2009	1,00	0,81
III. Reform (30)		30,00	19,89
1	Manajemen Perubahan	3,00	2,27
2	Deregulasi Kebijakan	3,00	2,10
3	Penataan dan Penguatan Organisasi	4,50	3,01
4	Penataan Tatalaksana	3,75	2,59
5	Penataan Sistem Manajemen SDM	4,50	3,15
6	Penguatan Akuntabilitas	3,75	1,81
7	Penguatan Pengawasan	3,75	2,68
8	Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	3,75	2,90
Total Pengungkit		60,00	52,39
B.	Hasil (40)	Bobot	Nilai
1	Akuntabilitas Keuangan (10)	102,00	8,29
a. Opini BPK (3)		3,00	3,00
b. Nilai Sakip (7)		7,00	7,75
2	Kualitas Pelayanan Publik (10)	10,00	9,60
Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan Publik (IPKP)		10,00	9,60
3	Pemerintah yang Bersih dan Bebas KKN (10)	10,00	8,46
Indeks Persepsi Anti Korupsi (IPAK)		10,00	8,46
4	Kinerja Organisasi (10)	10,00	8,44
a. Capaian Kinerja		5,00	4,51
b. Kinerja Lainnya		2,00	1,50
c. Survei Internal Organisasi		3,00	2,43
Total Hasil		40,00	33,45
Total Evaluasi Reformasi Birokrasi		100,00	78,40

Berdasarkan Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 atas evaluasi oleh tim evaluator KemenPANRB adalah diperoleh nilai sebesar 78,40, yang

didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2022, dan evaluasi pada tahun 2023 masih dalam proses penilaian hingga keluarnya nilai evaluasi Reformasi Birokrasi. Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian Perhubungan dan level Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengikuti nilai Kementerian Perhubungan. Sehingga nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian yaitu sebesar 78,40.

Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 adalah 78,40 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK 2023 sebesar 80,000 maka capaian kinerja mencapai 98,00%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III 50 Diagram Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan

a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

➤ Dasar Hukum

Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan RI memiliki dasar hukum sebagai dasar acuan penilaian mandiri pelaksanaan reformasi birokrasi, diantaranya yaitu:

1. Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025 (**Lampiran 37**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 38**);
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang *Roadmap* Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 (**Lampiran 39**).

Berdasarkan RPJMN Tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan, menargetkan sasaran pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Birokrasi yang Bersih dan Akuntabel;
2. Birokrasi yang Kapabel;
3. Pelayanan Publik yang Prima.

Penyempurnaan dan peningkatan kualitas Reformasi Birokrasi Nasional (RBN), diarahkan dalam 4 (empat) strategi, diantaranya:

1. Penguatan implementasi manajemen ASN, melalui penerapan manajemen talenta nasional ASN, peningkatan sistem merit ASN, penyederhanaan eselonisasi serta penataan jabatan secara nasional;
2. Penataan kelembagaan dan proses bisnis melalui penataan kelembagaan instansi pemerintah dan penerapan SPBE yang terintegrasi;
3. Reformasi sistem akuntabilitas kinerja, melalui perluasan implementasi sistem terintegrasi, penguatan pengelolaan reformasi birokrasi sistem perencanaan dan penganggaran;
4. Transformasi pelayanan publik, melalui pelayanan publik berbasis elektronik (*e-service*), penguatan ekosistem inovasi dan penguatan pelayanan terpadu.

➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

Target awal IKP Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 senilai 79,500 diperoleh dari target tahun sebelumnya dengan berdasarkan asumsi proyeksi arahan pimpinan. Sepanjang tahun 2023 tidak terdapat perubahan target Indeks RB Kementerian Perhubungan pada Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2023 .

Pelaksanaan penilaian capaian Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat menggunakan nilai indeks RB Kementerian Perhubungan berdasarkan hasil evaluasi pada tahun sebelumnya yaitu pada tahun 2022 oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB pada masing-masing unit kerja Eselon I, salah satunya unit kerja Ditjen Perhubungan Darat.

Nilai pengungkit memiliki besaran 60% dari total nilai capaian RB, dimana nilai tersebut didapat dari beberapa aspek, yang terdiri atas Pemenuhan (20%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas pemenuhan 8 area perubahan leading sektor dan sub sektor, lalu Hasil Antara (10%) yang berisi penilaian dari masing-masing instansi pembina atas perubahan yang telah dicapai dan merupakan indikator hasil jangka panjang, dan Reform (30%) yang berisi penilaian dari tim evaluator RB atas perubahan-perubahan nyata terhadap pemenuhan 8 area perubahan yang telah dicapai.

➤ **Realisasi Kinerja**

Nilai Hasil memiliki besaran 40% dari total nilai capaian RB, dimana hasil tersebut didapat berdasarkan penilaian dari instansi pembina atas capaian beberapa aspek yang dikoordinasi oleh Sekretariat Jenderal, diantaranya Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan (10%), Kualitas Pelayanan Publik (10%), Pemerintahan Bersih dan Bebas KKN (10%), serta Kinerja Organisasi (10%).

Sehingga:

$$\textit{Realisasi Nilai RB tahun 2023} = 44,950 + 33,450 = 78,400$$

Berdasarkan capaian nilai reformasi birokrasi tingkat Kementerian Perhubungan tahun 2023 sebesar 78,400, menjadi nilai hasil akhir dari penjumlahan komponen-komponen akan dipergunakan untuk menentukan tingkat pelaksanaan reformasi birokrasi. Dimana nilai tersebut termasuk dalam kategori 'BB' dengan predikat 'Baik', dengan interpretasi secara instansional Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat mampu mewujudkan sebagian besar sasaran Reformasi Birokrasi, namun pencapaian sasaran pada tingkat unit kerja hanya sebagian kecil

saja. Setelah diperoleh nilai akhir (Indeks Reformasi Birokrasi), menetapkan rencana aksi tindak lanjut sebagai dasar perbaikan pada periode berikutnya.

➤ **Capaian Kinerja**

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 terhadap target Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\begin{aligned} \text{Capaian Kinerja} &= \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{78,400}{79,500} \times 100\% = 98,62\% \end{aligned}$$

Dimana angka 79,500 didapat dari target tahun sebelumnya, sedangkan angka 78,400 didapat dari realisasi tercapai dari evaluasi reformasi birokrasi oleh Tim Penilai Nasional (TPN) KemenPANRB, yang didapat berdasarkan nilai pengungkit dan nilai hasil RB Kementerian Perhubungan. Ketercapaian hasil tercapai 98,62% dari nilai yang ditargetkan, hal ini didukung adanya perbaikan dari hasil evaluasi reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya, walaupun belum mencapai nilai yang ditargetkan. Selisih nilai tersebut akan menjadi bahan evaluasi dan perbaikan kembali untuk tercapainya target pada tahun berikutnya.

➤ **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor keberhasilan dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan Leading Sektor hingga melibatkan unit kerja UPT, dibuktikan dengan tersusunnya SK Tim hingga kehadiran pada setiap sosialisasi dan internalisasi reformasi birokrasi;
2. Tersusunnya perubahan roadmap reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat 2020-2024 sebagai acuan dan masukan terhadap roadmap reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan;

3. Adanya evaluasi kelembagaan yang berdasar atas ketepatan fungsi dan ukuran organisasi, dimana dalam perkembangannya mengubah tingkat penataan UPT Balai Pengelola Transportasi Darat, terbentuknya UPT Kantor Otoritas Pelabuhan Danau Toba dan Badan Layanan Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, serta rencana pembentukan UPT Terminal Tipe A;
4. Adanya antusias, pemahaman dan kontribusi setiap pemangku jabatan fungsional hasil penyetaraan dalam perencanaan penyederhanaan birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
5. Pengembangan pegawai telah berdasarkan kompetensi sesuai rencana dan kebutuhan pengembangan kompetensi;
6. Indikator kinerja individu sebagai turunan dari kinerja organisasi telah dijabarkan secara optimal mengacu kepada PermenPANRB No.6 Tahun 2022, sehingga telah dimanfaatkan sebagai indikator capaian kinerja pegawai dalam Sasaran Kerja Pegawai (SKP);
7. Penguatan pengawasan telah ditegakkan dengan meminimalisir adanya pungli/ gratifikasi hingga unit terkecil Ditjen Perhubungan Darat, dibuktikan dengan sosialisasi rutin serta keikutsertaan unit kerja dalam menciptakan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) / Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM);
8. Aktifnya unit pengaduan masyarakat yang terdapat pada Ditjen Perhubungan Darat, dimana setiap unit nya mempunyai pengelolaan pengaduan, baik secara terpusat melalui CC 151 ataupun melalui unit kerja masing-masing, dengan tindak lanjut yang responsif;
9. Adanya kemauan dan kemampuan Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan pelayanan publik untuk menciptakan budaya pelayanan prima pada setiap pelayanannya, dimana telah tersusunnya Standar Pelayanan pada setiap unit kerjanya, serta adanya tindak lanjut atas masukan dalam survei kepuasan masyarakat.

➤ Faktor Kendala

Faktor-faktor kendala dalam pelaksanaan reformasi birokrasi khususnya di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penerapan reformasi birokrasi pada tingkat Eselon I sudah berjalan sesuai arahan *Leading Sector*, namun belum terinternalisasi secara menyeluruh hingga ke tingkat unit kerja dibawahnya;
2. Agen perubahan yang dibentuk di tingkat unit kerja belum berjalan optimal seperti pengembangan kapasitas untuk agen perubahan, belum adanya media komunikasi aktif antar agen perubahan serta belum dilakukannya evaluasi atas kinerja agen perubahan dalam meningkatkan budaya kerja dan perubahan mindset;
3. *Monitoring* dan evaluasi rencana kerja pelaksanaan reformasi birokrasi di level unit kerja belum seluruhnya dilakukan;
4. Seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron teridentifikasi dan dipetakan dengan baik namun hasil identifikasi dan analisis tersebut belum sepenuhnya ditindaklanjuti sehingga belum dapat dipastikan kebijakan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat harmonis dengan kebijakan lain;
5. Belum optimalnya sistem pengendalian dalam penyusunan peraturan perundang-undangan dan belum terdapat evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan tentang transportasi;
6. Belum optimalnya evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat kepada unit kerja;
7. Penerapan *E-Government* di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat belum sepenuhnya optimal dan beberapa aplikasi manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/stakeholder yang belum terintegrasi;
8. Penguatan sistem manajemen SDM belum sepenuhnya optimal, hal ini disebabkan antara lain belum dilakukannya pemetaan talenta sebagai dasar penempatan jabatan kritikal/suksesi serta penyusunan perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau *Human Capital Development Plan* (HCDP) yang belum dilakukan secara menyeluruh serta pola rotasi dan mutasi

yang dilakukan secara masif belum didasarkan pemetaan kompetensi yang jelas;

9. Monitoring dan evaluasi implementasi penguatan kebijakan pengawasan internal dan integritas masih belum mengukur tingkat efektifitas penanganan gratifikasi, penerapan SPIP, pengelolaan pengaduan masyarakat, *Whistle-Blowing System* dan kebijakan benturan kepentingan;
10. Implementasi pelayanan publik belum sepenuhnya optimal, hal ini ditunjukkan dengan masih sedikitnya unit kerja yang telah menindaklanjuti hasil survei kepuasan masyarakat dan menerapkan kebijakan pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar.

➤ **Realisasi Anggaran**

Adapun anggaran terkait Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 yaitu Peningkatan Kapasitas Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat senilai Rp 569.850.000 dengan realisasi pada senilai Rp 569.496.112 atau mencapai 99,94%. Kegiatan – kegiatan real yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam keberhasilan IKP Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 adalah peningkatan kapasitas pelaksanaan RB di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

1. Meningkatkan kualitas penerapan reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat dengan melakukan penguatan dan penajaman program-program reformasi birokrasi yang dituangkan dalam Road Map reformasi birokrasi Ditjen Perhubungan Darat, agar fokus pada upaya konkret yang akan dilakukan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta pelayanan publik yang berkualitas;
2. Mengoptimalkan peran agen perubahan dalam menciptakan budaya kinerja yang cepat, adaptif, dan dinamis dengan meningkatkan kapasitas, menyediakan media komunikasi aktif antar agen perubahan serta melakukan evaluasi atas kinerja agen perubahan dalam rangka meningkatkan budaya kerja dan perubahan mindset di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;

3. Melakukan pemetaan terhadap seluruh produk hukum yang telah dan akan terbit, sehingga dapat diidentifikasi peraturan yang tidak sinkron/harmonis dengan kebijakan lain dan memiliki potensi memperlambat proses pelayanan publik. Selanjutnya hasil identifikasi tersebut ditindaklanjuti dengan penyederhanaan atau deregulasi kebijakan;
4. Mengoptimalkan sistem pengendalian penyusunan peraturan perundang-undangan dan melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan dibidang moda transportasi darat;
5. Melakukan evaluasi terhadap kesesuaian organisasi dengan kinerja yang akan dihasilkan dan mandat khususnya di level unit kerja;
6. Meningkatkan penerapan SPBE di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dengan menyusun *Grand Design* pengembangan SPBE serta pengintegrasian sistem aplikasi baik dalam manajemen internal maupun pelayanan kepada masyarakat/stakeholder;
7. Mengoptimalkan pengelolaan sistem manajemen SDM dengan menindaklanjuti pemanfaatan hasil assessment sebagai dasar pengembangan karir individu berbasis kompetensi, menyusun perencanaan pengembangan kompetensi pegawai atau HCDP secara menyeluruh dan memetakan talenta/*talent pool* sebagai dasar penempatan jabatan kritikal dan rencana suksesi jabatan dan menyusun peta kompetensi sebagai dasar penetapan rotasi/mutasi individu;
8. Menyempurnakan ukuran kinerja individu sehingga lebih berorientasi hasil sesuai dengan levelnya serta melakukan penyempurnaan penjenjangan kinerja dan ditindaklanjuti dengan optimalisasi pemanfaatan aplikasi monitoring dan evaluasi kinerja sampai dengan individu dan dijadikan dasar dalam memberikan apresiasi/ penghargaan ataupun punishment bagi pegawai;
9. Memperkuat kebijakan pengawasan internal, seperti penanganan gratifikasi, pengelolaan pengaduan masyarakat, Whistle-Blowing System dan kebijakan benturan kepentingan. Serta memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah, dengan mendorong setiap unit kerja mampu mengidentifikasi dan melakukan pengendalian risiko yang melekat pada upaya pencapaian kinerja, sebagai salah satu upaya optimalisasi pelaksanaan pengendalian internal;

10. Mengoptimalkan peran APIP sebagai *Quality Assurance and Consulting* yang bukan hanya berperan terhadap hal yang terkait dengan keuangan tetapi juga terhadap hal yang terkait dengan kinerja;
11. Mengoptimalkan implementasi pelayanan publik khususnya di tingkat unit pelayanan publik dalam hal pemberian kompensasi kepada penerima layanan bila layanan tidak sesuai standar dan menginformasikan hasil *survey* eksternal kepada *stakeholder* serta menindaklanjuti hasil survei eksternal terutama terhadap komponen survei yang memiliki nilai rendah dengan melakukan perbaikan-perbaikan secara umum untuk meningkatkan kualitas layanan.

a.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021, dan 2020

Realisasi kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 sebesar 78,400 dengan target 79,500 dan capaian 98,62%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2022 sebesar 79,200 dengan target 79,500 dan capaian 99,62%, maka realisasi turun.

Kemudian realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2022 sebesar 79,200 dengan target 79,500 dan capaian 99,62%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2021 sebesar 78,390 dengan target 79,000 dan capaian 99,23%, maka realisasi naik.

Sedangkan realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2021 sebesar 78,390 dengan target 79,000 dan capaian 99,23%, jika dibandingkan dengan realisasi kinerja pada tahun 2020 sebesar 0,000 dengan target 78,000 dan capaian 200%, maka realisasi turun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 73 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022, 2021 dan 2020

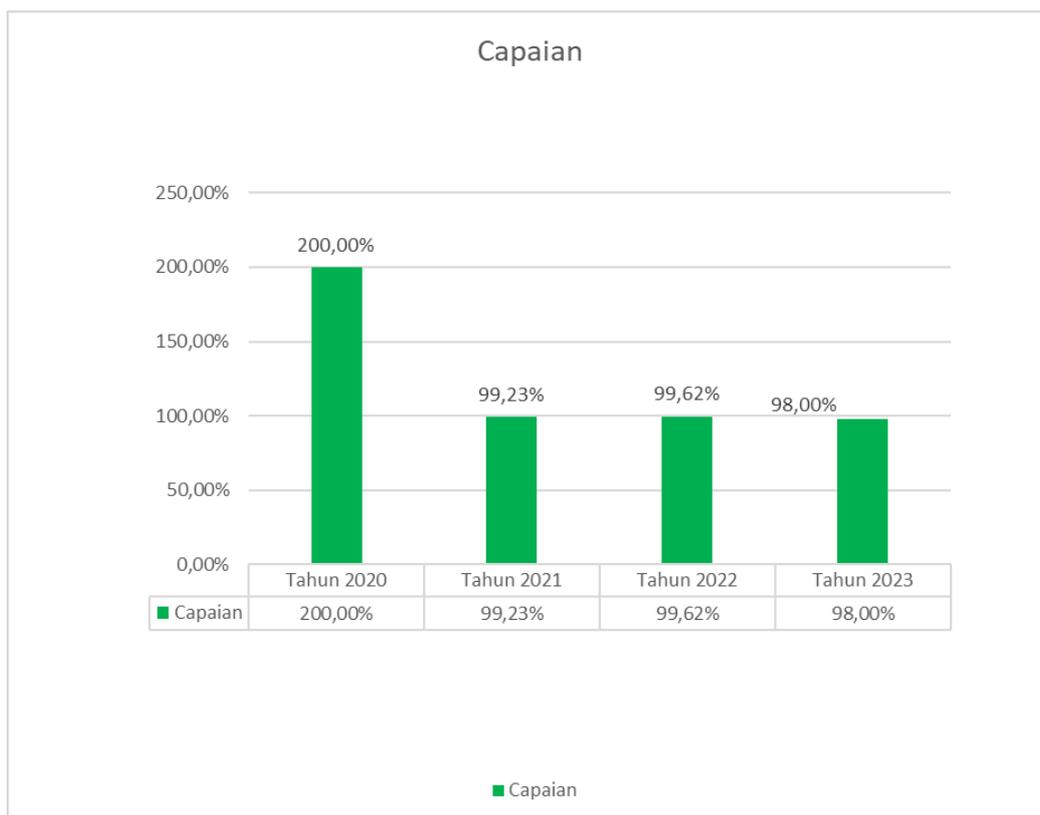
SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik								
IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan								
Satuan	T/R/C	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Perbandingan 2021 & 2020	Perbandingan 2022 & 2021	Perbandingan 2023 & 2022
Nilai	Target	78,000	79,000	79,500	79,500	+ 1,000 (Naik)	+ 0,500 (Naik)	+ 0,500 (Naik)
	Realisasi	0,000	78,390	79,200	78,400	+78,390 (Naik)	+ 0,810 (Naik)	- 0,800 (Turun)
	Capaian	200,00%	99,23%	99,62%	98,62%	- 100,77% (turun)	+ 0,39 (Naik)	- 1,62% (Turun)



Gambar III 51 Perbandingan Target Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023



Gambar III 52 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2020, 2021, 2022 dan 2023



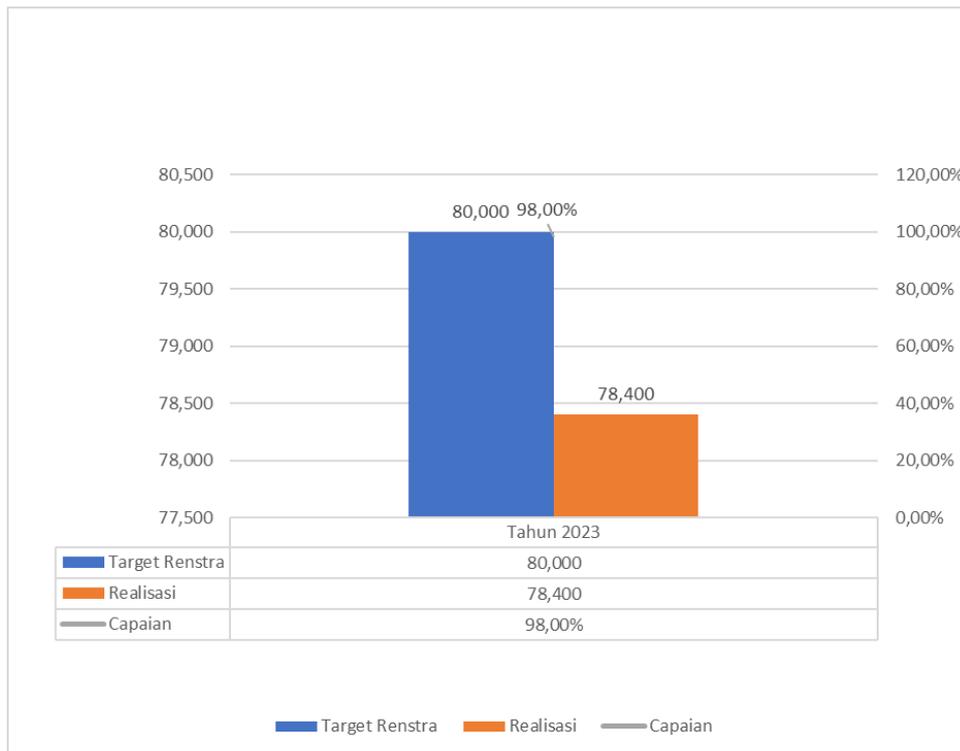
Gambar III 53 Perbandingan Capaian Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023

a.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun Tahun 2023 sebesar 78,400 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2023 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 80,000 maka capaian kinerja mencapai 98,00%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2023 dalam Renstra Ditjen Hubdat Tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 74 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2023	IKP.01	80,000	78,400	98,00%



Gambar III 54 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Target Kinerja Tahun 2023 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

a.7. Benchmark Nasional/Internasional

Perbandingan Nilai Reformasi Birokrasi mengacu terhadap Reformasi Birokrasi antar Kementerian/Lembaga di Indonesia, dengan mengacu ke capaian nilai tertinggi Reformasi Birokrasi Kementerian Keuangan Republik Indonesia. Pencapaian ini digambarkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel III 75 Benchmark Indeks RB Kementerian Perhubungan RI dengan Indeks RB Kementerian Keuangan Tahun 2023

Uraian	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks RB Kementerian Keuangan
	78,4	88,69
Indeks RB Kementerian/ Lembaga Rata-rata	75,65	75,65
Capaian	103,63%	117,23%

Sumber : Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi tahun 2023 oleh KemenPANRB (2023)

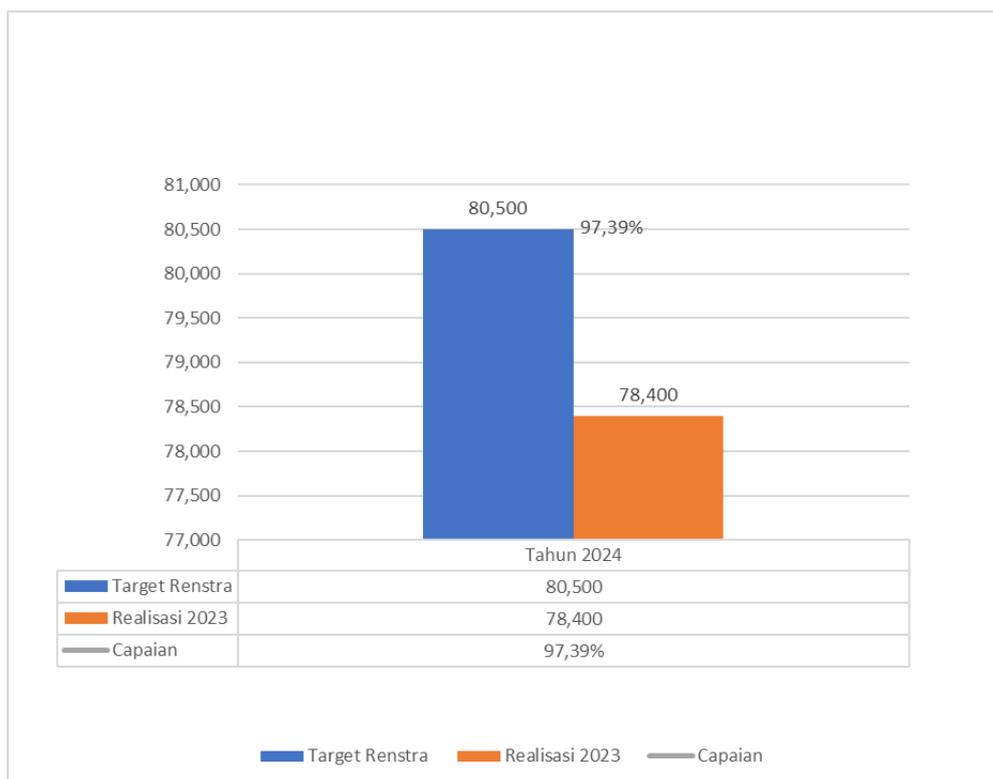
Berdasarkan hasil evaluasi Indeks Reformasi Birokrasi seluruh instansi pemerintah, didapatkan nilai Reformasi Birokrasi Kementerian/ Lembaga rata-rata dengan nilai 75,65, dengan nilai tertinggi nilai Reformasi Birokrasi terdapat pada Kementerian Keuangan dengan nilai 88,69. Mengacu terhadap hasil evaluasi tersebut, didapatkan perbandingan capaian persentase nilai Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dengan nilai rata-rata sebesar 103,63%, dimana nilai Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan berada di atas rata-rata nilai Reformasi Birokrasi seluruh Kementerian/ Lembaga di Indonesia.

a.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

Realisasi kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 sebesar 78,400 jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 80,500 maka capaian kinerja mencapai 97,39%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 terhadap target kinerja pada tahun 2024 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2020-2024 dibawah ini:

Tabel III 76 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 terhadap Target Renstra Tahun 2024

SP 05 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1	2024	IKP.01	80,500	78,400	97,39%



Gambar III 55 Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Terhadap Target Renstra Tahun 2024

III.3. Realisasi Anggaran

III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2023

1. Pagu Anggaran

a) Rincian Per Sumber Dana Tahun 2023

Pagu Awal DIPA TA. 2023 sebesar **Rp 5.790.905.603.000,-** dengan rincian per Sumber Dana Tahun 2023 sebagai berikut:

Tabel III 77 Rincian per Sumber Dana Pagu Awal tahun 2023

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 4.594.065.763.000	79,33%
PNBP	Rp. 633.846.500.000	10,95%
SBSN	Rp. 512.993.340.000	8,86%
PHLN	Rp. 50.000.000.000	0,86%
BLU	0	0%
TOTAL	Rp. 5.790.905.603.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan

pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun Anggaran 2023 sehingga total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat per Sumber Dana pada Tahun Anggaran 2023 adalah sebesar **Rp. 5.811.375.020.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III 78 Rincian per Sumber Dana Pagu TA. 2023

Sumber Dana	Anggaran	%
RM	Rp. 4.598.285.408.000	79,13%
PNBP	Rp. 612.951.093.000	10,55%
SBSN	Rp. 526.373.458.000	9,06%
PHLN	Rp. 50.000.000.000	0,86%
BLU	Rp. 23.765.061.000	0,41%
TOTAL	Rp. 5.811.375.020.000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

b) Rincian Per Jenis Belanja Tahun 2023

Pagu Awal DIPA TA. 2023 sebesar **Rp 5.790.905.603.000** dengan rincian per Jenis Belanja tahun 2023 sebagai berikut :

Tabel III 79 Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2023

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 493.409.966.000	8,52%
Belanja Barang	Rp. 3.205.453.151.000	55,35%
Belanja Modal	Rp. 2.092.042.486.000	36,13%
Total	Rp. 5.790.905.603.000	100,00%

Terdapat Revisi Anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mengakibatkan perubahan dan pergeseran anggaran yang menyebabkan perubahan pagu pada DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat T.A. 2023 sehingga total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja T.A. 2023 adalah sebesar **Rp. 5.811.375.020.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III 80 Rincian per Jenis Belanja Pagu TA. 2023

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Pegawai	Rp. 561.082.214.000	9,65%
Belanja Barang	Rp. 3.206.073.186.000	55,17%
Belanja Modal	Rp. 2.044.219.620.000	35,18%
Total	Rp. 5.811.375.020.000	100,00%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

c) Uraian Surat Pengesahan Revisi Anggaran

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Revisi Anggaran sebagai berikut:

- i. Surat Direktur Jenderal Anggaran S-1030/AG/AG.3/2022 tanggal 27 Desember 2022 hal Pengesahan Revisi Pencadangan Anggaran (Automatic Adjustment) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, TA 2023 (Revisi ke-1);
- ii. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-88/AG/AG.3/2023 tanggal 22 Februari 2023 perihal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun Anggaran 2023 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-2);
- iii. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-190/AG/AG.3/2023 tanggal 9 April 2023 perihal Pengesahan Revisi Anggaran Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2023;
- iv. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-195/AG/AG.3/2023 tanggal 12 April 2023 perihal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) Tahun 2023 di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Revisi ke-4);
- v. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-225/AG/AG.3/2023 tanggal 2 Mei 2023 hal Perubahan Nomenklatur Satker dan Kode Satker Baru Di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan;
- vi. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-343/AG/AG.3/2023 tanggal 6 Juli 2023 hal Pengesahan Revisi Anggaran Tahun 2023 di Lingkungan Ditjen Perhubungan;
- vii. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-452/AG/AG.3/2023 tanggal 2 Agustus 2023 hal Pengesahan Revisi Pergeseran Anggaran Antar Eselon I Untuk Memenuhi Kekurangan Belanja Pegawai, Kementerian Perhubungan TA 2023;
- viii. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-529/AG/AG.3/2023 tanggal 7 September 2023 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen *Automatic Adjustment* Anggaran Tahun 2023;

- ix. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-608/AG/AG.3/2023 tanggal 5 Oktober 2023 hal Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2023 (Revisi ke 9);
- x. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-673/AG/AG.3/2023 tanggal 21 Oktober 2023 hal Pengesahan Revisi Anggaran Bersumber Dana PNBPN Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2023 (Revisi 10);
- xi. Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-720/AG/AG.3/2023 tanggal 27 Oktober 2023 Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2023 (Revisi 11);
- xii. Surat Direktur Pelaksanaan Anggaran Nomor S-89/PB.2/2024 tanggal 12 Februari 2024 hal Pengesahan Revisi Anggaran.

2. *Automatic Adjustment* Anggaran Tahun 2023

Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* Belanja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat sesuai surat DJA sebagai berikut:

Penandaan Blokir sesuai S-1030/AG/AG.3/2022 tanggal 27 Desember 2022 perihal Pengesahan Revisi Pencadangan Anggaran (*Automatic Adjustment*) pada DIPA Satker-Satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, TA 2023 (Revisi ke-1) sebesar **Rp. 338.069.767.000,-** Selanjutnya Ditjen Perhubungan Darat melalui surat Menteri Perhubungan mengajukan relaksasi/pembukaan blokir *Automatic Adjustment* kepada Kementerian Keuangan dan telah disetujui relaksasi pembukaan blokir sebagai berikut:

1. Surat Menteri Keuangan nomor S-163/MK.2/2023 tanggal 3 Juni 2023 hal Persetujuan Penghapusan Blokir *Automatic Adjustment* di Lingkungan Kementerian Perhubungan TA. 2023, telah di setujui relaksasi buka blokirnya sebesar Rp. 104.472.166.000 untuk dialihkan ke kegiatan sebagai berikut :
 - a. Belanja Pegawai sebesar Rp. 93.450.094.000;
 - b. Pengiriman Bus Sekolah sebesar Rp. 4.664.000.000;
 - c. Pengadaan Perlengkapan jalan pendukung IKN sebesar Rp. 6.358.072.000.
2. Surat Menteri Keuangan nomor S-261/MK.2/2023 tanggal 11 Agustus 2023 hal Persetujuan Relaksasi Blokir *Automatic Adjustment* di Lingkungan

Kementerian Perhubungan TA 2023 telah disetujui relaksasi buka blokirnya sebesar Rp. 196.390.413.000 untuk dialihkan ke kegiatan Pengembangan Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan BTS (*Buy The Service*) sebesar Rp. 196.390.413.000.

Kemudian terdapat kebijakan untuk mengalihkan anggaran yang terkena Blokir *Automatic Adjustment* yang masih terdapat pada anggaran Kementerian/Lembaga ke BA BUN (Kementerian Keuangan), sehingga tidak terdapat sisa *Blokir Automatic Adjustment* namun terjadi pengurangan anggaran Ditjen Perhubungan Darat sebesar Rp. 37.207.188.000,- sesuai Surat Direktur Jenderal Anggaran Nomor S-720/AG/AG.3/2023 tanggal 27 Oktober 2023 Pengesahan Revisi Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2023 (Revisi 11).

Tabel III 81 Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2023

	SUMBER DANA					JUMLAH (Rp. 000,-)
	RM (Rp. 000,-)	PNBP (Rp. 000,-)	SBSN (Rp. 000,-)	PHLN (Rp. 000,-)	BLU (Rp. 000,-)	
Pagu Awal	493.409.966	3.205.453.151	2.092.042.486	4.594.065.763	633.846.500	512.993.340
Revisi Ke-1	493.409.966	3.205.453.151	2.092.042.486	4.594.065.763	633.846.500	512.993.340
Revisi Ke-2	493.409.966	3.211.122.179	2.087.510.380	4.594.065.763	610.081.439	514.130.262
Revisi Ke-3	493.409.966	3.222.780.289	2.075.852.270	4.594.065.763	610.081.439	514.130.262
Revisi Ke-4	493.409.966	3.224.759.289	2.086.116.466	4.594.065.763	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-5	493.409.966	3.214.951.847	2.095.923.908	4.594.065.763	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-6	516.860.060	3.224.764.454	2.062.661.207	4.594.065.763	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-7	516.860.060	3.229.351.108	2.055.074.553	4.591.065.763	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-8	516.860.060	3.266.379.366	2.016.724.319	4.589.743.787	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-9	516.860.060	3.250.047.966	2.033.055.719	4.589.743.787	610.081.439	526.373.458
Revisi Ke-10	516.860.060	3.249.592.366	2.036.380.973	4.589.743.787	612.951.093	526.373.458

	SUMBER DANA					JUMLAH (Rp. 000,-)
	RM (Rp. 000,-)	PNBP (Rp. 000,-)	SBSN (Rp. 000,-)	PHLN (Rp. 000,-)	BLU (Rp. 000,-)	
Revisi Ke-11	568.232.214	3.206.073.186	2.044.219.620	4.605.435.408	612.951.093	526.373.458
Revisi Ke-12	4.598.285.408	612.951.093	526.373.458	50.000.000	23.765.061	5.811.375.020

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel III 82 Histori Revisi Anggaran per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023

	Jenis Belanja			Jumlah
	Belanja Pegawai (Rp.000,-)	Belanja Barang (Rp.000,-)	Belanja Modal (Rp.000,-)	
Pagu Awal	493.409.966	3.205.453.151	2.092.042.486	5.790.905.603
Revisi Ke-1	493.409.966	3.205.453.151	2.092.042.486	5.790.905.603
Revisi Ke-2	493.409.966	3.211.122.179	2.087.510.380	5.792.042.525
Revisi Ke-3	493.409.966	3.222.780.289	2.075.852.270	5.792.042.525
Revisi Ke-4	493.409.966	3.224.759.289	2.086.116.466	5.804.285.721
Revisi Ke-5	493.409.966	3.214.951.847	2.095.923.908	5.804.285.721
Revisi Ke-6	516.860.060	3.224.764.454	2.062.661.207	5.804.285.721
Revisi Ke-7	516.860.060	3.229.351.108	2.055.074.553	5.801.285.721
Revisi Ke-8	516.860.060	3.266.379.366	2.016.724.319	5.799.963.745
Revisi Ke-9	516.860.060	3.250.047.966	2.033.055.719	5.799.963.745
Revisi Ke-10	516.860.060	3.249.592.366	2.036.380.973	5.802.833.399
Revisi Ke-11	568.232.214	3.206.073.186	2.044.219.620	5.818.525.020
Revisi Ke-12	561.082.214	3.206.073.186	2.044.219.620	5.811.375.020

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel III 83 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023

	PAGU AWAL (Rp. 000,-)	PERUBAHAN (Rp. 000,-)	PAGU AKHIR TRIWULAN I (Rp.000,-)	PERUBAHAN (Rp. 000,-)	PAGU AKHIR TRIWULAN II (Rp.000,-)	PERUBAHAN (Rp.000,-)	PAGU AKHIR TRIWULAN III (Rp.000,-)	PERUBAHAN (Rp.000,-)	PAGU AKHIR TRIWULAN IV (Rp.000,-)
Belanja Pegawai	493.409.966	0	493.409.966	0	493.409.966	23.450.094	516.860.060	44.222.154	561.082.214
Belanja Barang	3.205.453.151	5.669.028	3.211.122.179	8.246.170	3.219.368.349	47.011.017	3.266.379.366	-60.306.180	3.206.073.186
· RM	3.137.525.721	5.669.028	3.143.194.749	5.628.223	3.148.822.972	42.564.665	3.191.387.637	-72.886.578	3.118.501.059
· PNPB	67.927.430	-8.185.061	59.742.369	0	59.742.369	-357.200	59.385.169	13.967.240	73.352.409
· PHLN	0	0	0	2.617.947	2.617.947	209.978	2.827.925	-1.386.842	1.441.083
· BLU	0	8.185.061	8.185.061	0	8.185.061	4.593.574	12.778.635	0	12.778.635
Belanja Modal	2.092.042.486	-4.532.106	2.087.510.380	3.997.026	2.091.507.406	-74.783.087	2.016.724.319	27.495.301	2.044.219.620
· RM	963.130.076	-5.669.028	957.461.048	-5.628.223	951.832.825	-70.336.735	881.496.090	37.206.045	918.702.135
· PNPB	565.919.070	-15.580.000	550.339.070	0	550.339.070	357.200	550.696.270	-11.097.586	539.598.684
· SBSN	512.993.340	1.136.922	514.130.262	12.243.196	526.373.458	0	526.373.458	0	526.373.458
· PHLN	50.000.000	0	50.000.000	-2.617.947	47.382.053	-209.978	47.172.075	1.386.842	48.558.917
· BLU	0	15.580.000	15.580.000	0	15.580.000	-4.593.574	10.986.426	0	10.986.426
TOTAL	5.790.905.603	1.136.922	5.792.042.525	12.243.196	5.804.285.721	-4.321.976	5.799.963.745	11.411.275	5.811.375.020

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

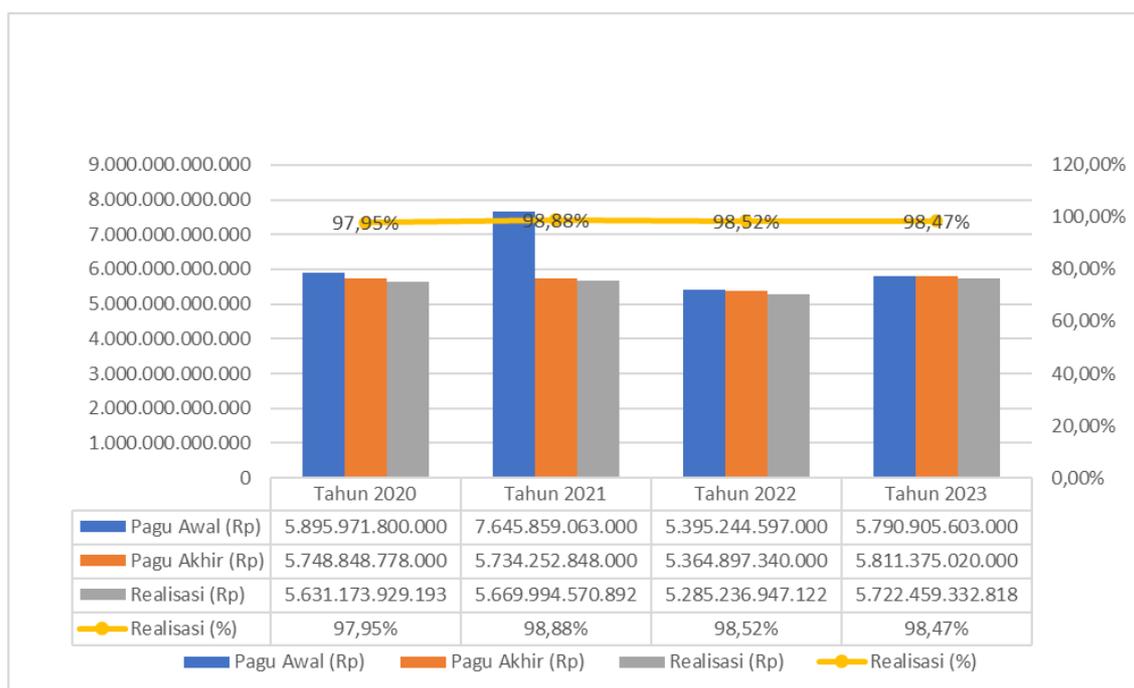
Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2023 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

3. Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2023

Adapun data perbandingan pagu dan realisasi dari tahun 2020 – 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 84 Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2023

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2020	5.895.971.800.000	5.748.848.778.000	5.631.173.929.193	97,95%
2	2021	7.645.859.063.000	5.734.252.848.000	5.669.994.570.892	98,88%
3	2022	5.395.244.597.000	5.364.897.340.000	5.285.236.947.122	98,52%
4	2023	5.790.905.603.000	5.811.375.020.000	5.722.459.332.818	98,47%



Gambar III 56 Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2023

Berdasarkan data diatas dapat diketahui nilai pagu awal, pagu akhir, dan realisasi setiap tahunnya, sehingga diketahui masing – masing dana yang terserap setiap tahunnya. Seperti pada tahun 2022 anggaran yang terserap sebesar Rp. 5.285.236.947.122 atau mencapai 98,52% dari pagu akhir Rp. 5.364.897.340.000

Sedangkan pada tahun 2023 tingkat serapan anggaran yaitu sebesar Rp. 5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp. 5.811.375.020.000,-.

III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2023

1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2023

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2023 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi):

Tabel III 85 Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal (Juta)	Pagu Per Triwulan I (Juta)	Triwulan I		Pagu Per Triwulan II (Juta)	Triwulan II		Pagu Per Triwulan III (Juta)	Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV (Juta)	Triwulan IV	
				Realiasi			Realiasi			Realiasi			Realiasi	
				(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)
022.03	Ditjen Perhubungan Darat	5.790.906	5.792.043	797.368	13,77%	5.804.286	2.155.787	37,14%	5.799.964	3.414.829	58,88%	5.811.375	5.722.459	98,47%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.736.588	4.737.725	575.960	12,16%	4.758.627	1.638.897	34,44%	4.760.047	2.660.764	55,90%	4.716.653	4.628.841	98,14%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.039.301	2.039.301	131.670	6,46%	2.051.262	560.814	27,34%	2.076.258	985.588	47,47%	1.904.217	1.865.198	97,95%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	892.782	893.919	105.878	11,84%	892.422	282.182	31,62%	890.832	463.115	51,99%	916.411	886.037	96,69%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1.325.462	1.325.462	290.498	21,92%	1.324.870	633.984	47,85%	1.299.893	921.105	70,86%	1.346.009	1.332.617	99,01%
4640	Penunjang Teknis	479.043	479.043	47.914	10,00%	490.073	161.917	33,04%	493.063	290.956	59,01%	550.016	544.989	99,09%

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal (Juta)	Pagu Per Triwulan I (Juta)	Triwulan I		Pagu Per Triwulan II (Juta)	Triwulan II		Pagu Per Triwulan III (Juta)	Triwulan III		Pagu Per Triwulan IV (Juta)	Triwulan IV	
				Realiasi			Realiasi			Realiasi			Realiasi	
				(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)		(Juta)	(%)
	Transportasi Darat													
022.0 3.WA	Program Dukungan Manajemen	1.054.317	1.054.317	221.407	21,00%	1.045.658	516.890	49,43%	1.039.917	754.065	72,51%	1.101.872	1.092.681	99,17%
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	17.738	17.738	1.432	8,07%	9.079	5.267	58,01%	9.628	7.195	74,74%	12.149	12.105	99,64%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	509.620	509.620	99.763	19,58%	509.620	221.236	43,41%	480.854	316.848	65,89%	490.691	488.909	99,64%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	526.959	526.959	120.212	22,81%	526.959	290.386	55,11%	549.435	430.022	78,27%	599.032	591.668	98,77%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per kegiatan tahun 2023 sebesar Rp. 5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp. 5.811.375.020.000,-.

2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2023

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 86 Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja tahun 2023

No	Jenis Belanja	Pagu Alokasi (Tw I)	Realisasi Tw I		Pagu Alokasi (Tw II)	Realisasi Tw II		Pagu Alokasi (Tw III)	Realisasi Tw III		Pagu Alokasi (Tw IV)	Realisasi Tw IV	
		Rp. (Ribu)	Rp. (Ribu)	%	Rp. (Ribu)	Rp. (Ribu)	%	Rp. (Ribu)	Rp. (Ribu)	%	Rp. (Ribu)	Rp. (Ribu)	%
1	Belanja Pegawai	493.409.966	120.005.022	24,32 %	493.409.966	286.361.652	58,04 %	516.860.060	414.349.819	80,17 %	561.082.214	560.902.287	99,97 %
2	Belanja Barang	3.211.122.179	368.955.476	11,49 %	3.219.368.349	1.133.337.630	35,20 %	3.266.379.366	1.844.747.240	56,48 %	3.206.073.186	3.178.184.404	99,13 %
3	Belanja Modal	2.087.510.380	308.407.210	14,77 %	2.091.507.406	736.088.035	35,19 %	2.016.724.319	1.155.731.508	57,31 %	2.044.219.620	1.983.372.642	97,02 %
TOTAL		5.792.042.525	797.367.709	13,77 %	5.804.285.721	2.155.787.317	37,14 %	5.799.963.745	3.414.828.567	58,88 %	5.818.525.020	5.722.459.332	98,47 %

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja tahun 2023 sebesar Rp. 5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp. 5.811.375.020.000,-.

3. Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2023

Adapun data realisasi anggaran per jenis sumber dana pada tahun 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III 87 Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Tahun 2023

NO	SUMBER DANA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II		PAGU ALOKASI (TW III)	REALISASI TW III		PAGU ALOKASI (TW IV)	REALISASI TW IV	
		Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%	Rp. (ribu)	Rp. (ribu)	%
1	RM	4.594.065.763	702.343.342	15,29 %	4.594.065.763	1.837.706.384	40,00 %	4.589.743.787	2.857.891.037	62,27 %	4.598.285.408	4.574.859.787	99,49 %
2	PNBP	610.081.439	80.387.025	13,18 %	610.081.439	189.526.409	31,07 %	610.081.439	316.200.151	51,83 %	612.951.093	586.122.500	95,62 %
3	SBSN	514.130.262	14.625.964	2,84 %	526.373.458	126.979.418	24,12 %	526.373.458	234.706.271	44,59 %	526.373.458	500.720.403	95,13 %
4	PHLN	50.000.000	0	0,00 %	50.000.000	0	0,00 %	50.000.000	3.482.053	6,96%	50.000.000	44.771.095	89,54 %
5	BLU	23.765.061	11.378	0,05 %	23.765.061	1.575.107	6,63 %	23.765.061	2.549.056	10,73 %	23.765.061	15.985.548	67,26 %
TOTAL		5.792.042.525	797.367.709	13,77 %	5.804.285.721	2.155.787.318	37,14 %	5.799.963.745	3.414.828.567	58,88 %	5.811.375.020	5.722.459.332	98,47 %

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana tahun 2023 sebesar Rp. 5.722.459.332.818 atau mencapai 98,47% dari pagu per sebesar Rp. 5.811.375.020.000,-.

III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

1. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Keuangan

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran program tahun 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III 88 Efisiensi Anggaran

No	Sasaran Progam		Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III			Triwulan IV		
			% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan II)	% Capaian Rata- Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan III)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan IV)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)- (5)	(7)	(8)	(9) = (7)- (8)	(10)	(11)	(12) = (10)-(11)	(13)	(14)	(15) = (13)-(14)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	100,00%	9,78%	90,22%	100,00%	26,60%	73,40%	100,00%	52,37%	47,63%	100,00%	98,36%	1,64%
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	90,29%	11,50%	78,79%	98,61%	64,00%	34,61%	98,36%	63,47%	34,89%	93,92%	99,43%	-5,51%
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	200,00%	11,51%	188,49%	158,98%	49,34%	68,61%	171,79%	61,45%	110,34%	131,02%	99,69%	31,33%
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	20,23%	179,77%	200,00%	33,12%	166,88%	200,00%	54,29%	145,71%	200,00%	98,54%	101,46%
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	99,62%	9,70%	89,92%	98,62%	78,75%	19,87%	98,62%	89,57%	9,05%	98,00%	99,94%	-1,94%
Rata-Rata			137,98%	12,54%	125,44%	131,24%	50,36%	72,67%	133,75%	64,23%	69,52%	124,59%	99,19%	25,40%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 123,59%, dengan capaian anggaran sebesar 99,19% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 25,40%.

2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

Tabel III 89 Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM

No	Jumlah Kebutuhan SDM	Realisasi SDM	Capaian SDM	Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja
1.	15.424	11.150	72,2%	30,796	33,67%	146,63%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata target kinerja sebesar 30,796, dengan realisasi kinerja sebesar 33,67% menunjukkan capaian SDM sebesar 72,2% dengan realisasi sebanyak 11.150 SDM dari jumlah kebutuhan SDM sebesar 15.424, dimana realisasi tersebut terdiri atas 3.494 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 7.656 Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN).

III.3.4. Hambatan dan Kendala

Beberapa Hambatan/Kendala masih rendahnya realisasi daya serap anggaran antara lain:

1. Terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* anggaran sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaannya ke tahun selanjutnya untuk digunakan pada penyediaan anggaran yang lebih prioritas di tahun berjalan;
2. Terdapat beberapa kegiatan yang memerlukan perbaikan data dukung atau kekurangan data dukung saat pengajuan kontrak pengadaan barang dan jasa sehingga waktu pelaksanaan kurang sesuai dengan target;
3. Terdapat sisa anggaran yang tidak dapat direvisi/direalokasi hingga akhir tahun sehingga menjadi anggaran yang tidak dapat diserap;
4. Masih terdapat kurang sesuai Rencana Pencairan Dana (RPD) yang disusun dan dicantumkan pada Halaman III DIPA dengan realisasi sesungguhnya yang mengakibatkan deviasi dan perlu untuk direvisi sehingga nilai IKPA pada satker-satker di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat masih rendah.



BAB I PENDAHULUAN

BAB II PERENCANAAN KINERJA

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

BAB IV PENUTUP

BAB IV PENUTUP

IV.1.1. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) tahun 2023 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) tahun 2023 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja tahun 2023, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan sampai dengan triwulan IV tahun 2023 ini terdapat 9 (sembilan) Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2022. Terdapat 6 (enam) Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% ($IKP \geq 100\%$) dan 3 (tiga) Sasaran Program kurang dari 100% ($0\% \leq IKP < 100\%$). Adapun rincian capaian untuk setiap IKP pada tahun 2023 adalah sebagai berikut:
 - a. IKP 01 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Darat terealisasi sebesar 0,946 atau mencapai dari 100% target 0,946;
 - b. IKP 05 (SP 01) Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 0,636 atau mencapai 100% dari target 0,636;
 - c. IKP 06 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP terealisasi sebesar 83,513 atau mencapai 100,24% dari target 83,310;
 - d. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,008 atau mencapai 146,67% dari target 0,015;
 - e. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,033 atau mencapai 115,38% dari target 0,039;
 - f. IKP 01 (SP 04) Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan

- Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200% dari target 0,100;
- g. IKP 01 (SP 02) Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat terealisasi sebesar 93,257 atau mencapai 99,15% dari target 94,057;
 - h. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 33,655 atau mencapai 82,35% dari target 40,867;
 - i. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 78,400 atau mencapai 98,62% dari target 79,500.
2. Untuk meningkatkan capaian kinerja di tahun selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan monitoring dan pemantauan terhadap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

IV.1.2. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan sebagai berikut:

Tabel IV 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946	0,946	0,946	100,00%		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mulai tahun anggaran 2022, anggaran 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; 	<ul style="list-style-type: none"> • Dit. Angkutan Jalan • Dit. PTJ • Dit. TSDP

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<ul style="list-style-type: none"> 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. 1. 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. 2. Melakukan pembukaan lintas LDF Patimban-Panjang, Patimban – Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistic dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan; 3. Memberikan subsidi untuk pelayanan lintas penyeberangan perintis Onanrungu – Muara, Onanbakkara – Nainggolan, Nainggolan – Ajibata di Kawasan KSPN Danau Toba pada Tahun mendatang; 4. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan /pengembangan yang terarah dan terukur; 5. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun; 6. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya. 7. Menyusun regulasi untuk penyediaan dan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda; 8. Menentukan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional; 	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>19. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas;</p> <p>20. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pembangunan fasilitas pendukung yang dilaksanakan oleh BPTD;</p> <p>21. Keberhasilan terhadap operasional Terminal Penumpang Tipe A yaitu konsistensi jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2021 sama dengan jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun sebelumnya yaitu sebesar 103 Terminal. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal.</p>	
		IKP 5 Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,636	100%		<p>1. Pelaksanaan konsolidasi untuk membahas rencana pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan di suatu wilayah;</p> <p>2. Melakukan review terhadap regulasi terkait pelaksanaan program pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dengan skema buy the service;</p> <p>3. Mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBPN yang bersifat volatil;</p> <p>4. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra;</p> <p>5. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dit. Angkutan Jalan

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											<p>6. Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat;</p> <p>7. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler;</p> <p>8. Pengembangan dan peningkatan sisem IT pada layanan Buy The Service;</p> <p>9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.</p>	
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	93,257	99,15%		<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan. 2. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan PO terbaik. 3. Mengadakan Bimbingan Teknis Aplikasi 3A IKM-IPK kepada seluruh petugas pelaksana SKM 4. Mengadakan pendampingan pelaksanaan SKM secara bertahap 5. Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan SKM 6. Tindak lanjut atas hasil evaluasi 7. menyediakan fasilitas yang memadai untuk pengguna jasa yang tidak ada gadget untuk melakukan SKM 8. Melakukan perbaikan pelayanan dengan melakukan perbaikan pada aplikasi AIR SDP sehingga lebih memudahkan pengguna jasa untuk memproses pengajuan pelayanan; 9. Melakukan perbaikan komunikasi terhadap pengguna jasa dan melakukan sosialisasi secara masif terhadap pengguna layanan sehingga ke depan dapat terwujud sinergisitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											terhadap layanan perizinan Direktorat Transportasi SDP.	
			IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,310	83,310	83,513	100,24%		<ol style="list-style-type: none"> Melaksanakan kegiatan Sosialisasi /Bimbingan Teknis SPM Angkutan Penyeberangan; Menerapkan pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020; Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan; Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan; Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal; Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan. 	<ul style="list-style-type: none"> Dit. TSDP
			IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867	40,867	33,655	82,35%		<ol style="list-style-type: none"> Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum; Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan push strategy khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan dan ketepatan jadwal di lapangan, misalnya dengan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas seperti pembatasan kecepatan bagi kendaraan pribadi di suatu ruas jalan tertentu ; Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance; Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> Dit. Angkutan Jalan
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan	rasio	0,015	0,015	0,008	146,67%		<ol style="list-style-type: none"> Akan disempurnakan peraturan terkait Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum (SMK) terkait dengan 	<ul style="list-style-type: none"> Dit. Sarana TJ

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
		per 10.000 Keberangkatan							<p>pembagian wewenang antara pusat dan daerah dalam hal pembinaan keselamatan angkutan umum;</p> <p>2. akan diatur regulasi terakait dengan penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi angkutan umum;</p> <p>3. 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.</p> <p>4. Melaksanakan kegiatan sosialisasi tentang keselamatan secara menyeluruh baik offline maupun online (melalui media elektronik, media sosial dll);</p> <p>5. Menggandeng public figure untuk mengkampanyekan keselamatan jalan sehingga meningkatkan awareness masyarakat terhadap keselamatan jalan</p> <p>6. Melakukan Pelatihan Kompetensi Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>7. Melaksanakan Pembekalan dan pendampingan Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, baik AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang Khusus (B3);</p> <p>8. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum, dengan mengikut sertakan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat dan staf kompeten dari Direktorat Angkutan Jalan;</p>	

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									9. Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum; 10. Melaksanakan <i>Training Of Trainer (TOT)</i> Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU. 11. Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum; 12. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan 13. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3); 14. untuk mempermudah pendataan dan pengawasan penerapan SMK pada perusahaan angkutan umum akan dibangun sistem informasi SMK pada perusahaan angkutan umum (e-SMK) yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem informasi perijinan angkutan umum (SPIONAM) sehingga pembinaan dan pengawasan dapat dilakukan secara optimal; 15. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal; 16. Integrasi aplikasi rampchek dengan aplikasi TOS dan SPIONAM sehingga mempermudah dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada kendaraan angkutan umum.	
		IKP 2 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,039	0,039	0,033	115,38%		1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB;	• Dit. TSDP

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<ul style="list-style-type: none"> 2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data realtime cuaca pada lintas penyeberangan; 3. Berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca; 4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan; 5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat 6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim; 7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat; 8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat; 9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan; 10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP; 11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran; 12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar ; 13. Peningkatan Kompetensi SDM dibidang transportasi SDP dengan Pemberian Diklat Kompetensi seperti diklat Syahbandar, diklat 	

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
							Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											<p>Syahbandar Pembantu, Diklat Marine Inspector, yang bekerjasama dengan Diklat Pemberdayaan SDM yang terkait seperti BP2TL dan Poltektrans SDP;</p> <p>14. Melaksanakan Monitoring Pelaksanaan Tusi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP di Seluruh Indonesia Melalui Zoom dengan 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>15. Pemberian Webinar terkait tata cara pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran TSDP dan Webinar terkait tata cara pemberian Surat Peretujuan Berlayar (SPB) kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat.</p>	
4	SP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	IKP 1	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100	0,100	0,000	200,00%		<ol style="list-style-type: none"> Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan. Memantau proses pengharmonisasian yang dilaksanakan oleh Kementerian Hukum dan HAM yang dihadiri oleh Kementerian/Lembaga/Stakeholder terkait sehingga peraturan yang diajukan dapat segera ditetapkan dan diundangkan. Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat. 	<ul style="list-style-type: none"> Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500	79,500	78,400	98,62%		<ol style="list-style-type: none"> Meningkatkan komitmen Pimpinan Tinggi untuk lebih mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; Melaksanakan internalisasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang lebih menyeluruh pada seluruh unit kerja dan pegawai di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat; 	<ul style="list-style-type: none"> Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target Dalam PK	Tahun 2023			Evaluasi	Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
					Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									3. Melakukan pendampingan kepada seluruh unit kerja secara langsung tentang pelaksanaan Reformasi Birokrasi di unit kerjanya; 4. Melakukan Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi melalui kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat; 5. Melaksanakan tindak lanjut perbaikan atas hasil Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat	



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RKT2023_DJPD



RENCANA KINERJA TAHUNAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT TAHUN 2023

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target	
1	SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,925
		IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,727
2	SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	88,4
		IKP 06	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,3
		IKP 07	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	65,000
3	SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,014
		IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,084
4	SP 01 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKP 01	Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan	%	0,100
5	SP 02 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik	IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	80,000

Jakarta, 02 Desember 2022

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

DRS. HENDRO SUGIATNO, M.M

Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PK2023_DJPD



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Drs. Hendro Sugiatno, M.M.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

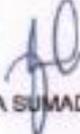
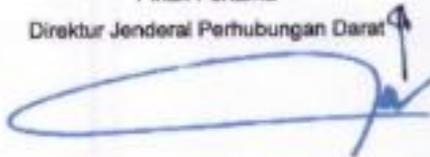
Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2023

<p style="text-align: center;">Pihak Kedua, Menteri Perhubungan</p> <p style="text-align: center;"> BUDI KARYA SUMADI</p>	<p style="text-align: center;">Pihak Pertama Direktur Jenderal Perhubungan Darat</p> <p style="text-align: center;"> Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.</p>
--	---

Lampiran 3 Revisi I Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RevIPK23



REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Drs. Hendro Sugiatno, M.M.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Pihak Kedua
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

Jakarta, 28 Agustus 2023

Pihak Pertama
Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.

Lampiran 4 Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RevIIPK23



REVISI II PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Drs. Hendro Sugiatno, M.M.
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 14 Desember 2023

<p>Pihak Kedua Menteri Perhubungan</p>  <p>BUDI KARYA SUMADI</p>	<p>Pihak Pertama Direktur Jenderal Perhubungan Darat</p>  <p>Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.</p>
---	---

Lampiran 7 Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RPJMN20-24



Lampiran 8 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

Dapat di akses pada link dibawah ini :

s.id/TrayekAKAP



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA JL. MERDEKA BARAT NO.8 JAKARTA 10110	TEL.P: (021) 3506138, 3506129, 3506145, 3506143, 3862220	FAX : (021) 3507202, 3506129, 3506145, 3506143, 3862179 email : hubdat@hubdatweb.id Home Page : www.hubdat.web.id
---	--	--

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : SK.6298/AJ.205/DRJD/2014**

TENTANG

**JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA TRAYEK ANGKUTAN ANTARKOTA ANTARPROVINSI (AKAP)
DI SELURUH INDONESIA**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

Menimbang :

- a. bahwa dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, telah diatur ketentuan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- b. bahwa berdasarkan hasil evaluasi di lapangan, ditemukan pelanggaran berupa pengoperasian bus angkutan umum AKAP yang melakukan pelanggaran izin penyelenggaraan angkutan dalam trayek dan penyimpangan trayek;
- c. bahwa usulan rekomendasi izin penyelenggaraan Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) dari Dinas Perhubungan/Kominfo/LLAJ Provinsi, belum tertampung dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Angkutan AKAP di Seluruh Indonesia tahun 2011;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu ditetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Pada Trayek Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) di Seluruh Indonesia;

Mengingat :

- 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025);
- 2. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia

Lampiran 9 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7869 Tahun 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan ALBN Indonesia – Timor Leste

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/TrayekALBN



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR KP-DRJD 7869 TAHUN 2022

TENTANG

PENETAPAN JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KENDARAAN
PADA TRAYEK ANGKUTAN ANTAR LINTAS BATAS NEGARA INDONESIA – TIMOR-LESTE

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

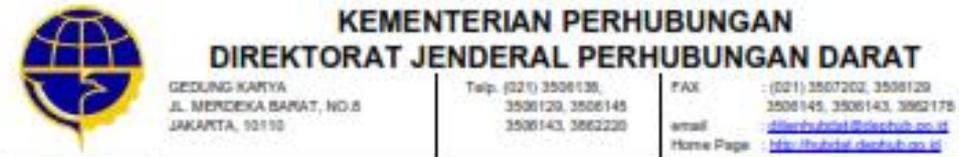
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 15 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan diatur bahwa Pemerintah wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan pada Trayek Angkutan Antar Lintas Batas Negara Indonesia – Timor-Leste.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 nomor 193 Tambahan lembaran negara republik indonesia nomor 5468);
3. Peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 nomor 260 Tambahan lembaran negara republik

Lampiran 10 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 8613 Tahun 2022 tanggal 20 Oktober 2022 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_Perintis



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR: KP – DRJD 8613 TAHUN 2022

TENTANG

JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN PERINTIS
TAHUN 2023

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Perintis Angkutan Jalan, telah diatur mengenai penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilaksanakan berdasarkan jaringan trayek angkutan orang yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2023;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);

Lampiran 11 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PerubahanTrayek



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. (021) 3506138,
3506139, 3506140,
3506143, 3982223

FAX : (021) 3907202, 3506129,
3506145, 3506143, 3982179
email : d@jehubat@dephub.go.id
Home Page : <http://jehubat.dephub.go.id>

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 2654 TAHUN 2021

TENTANG

PERUBAHAN ATAS KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : KP.186/AJ.501/DRJD/2021 TENTANG PENETAPAN JARINGAN
TRAYEK ANGKUTAN JALAN PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2021

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2021, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.186/AJ.501/DRJD/2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2021;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 12 SK Dirjen Hubdat Nomor: KP-DRJD 4090 TAHUN 2021 pada tanggal 24 Desember 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Tahun 2022

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN



KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : KP-DRJD 4090 TAHUN 2021

TENTANG

PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL TAHUN 2022

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menzimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional tahun 2022, perlu dilakukan perubahan dan penyempurnaan terhadap jaringan trayek angkutan jalan yang telah ditetapkan;
- b. bahwa sesuai dengan Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2022;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

Lampiran 13 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Trayek_KSPN2023



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

GEDUNG KARYA
JL. MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TEL: (021) 3506106,
3506129, 3506145,
3506143, 3506127

FAX : (021) 3507202, 3506128,
3506145, 3506140, 3506119
email: hubdat@hubdat.web.id
Home Page: www.hubdat.web.id

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR KP-DRJD 9842 TAHUN 2022

TENTANG

JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN JALAN
PADA KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL
TAHUN 2023

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

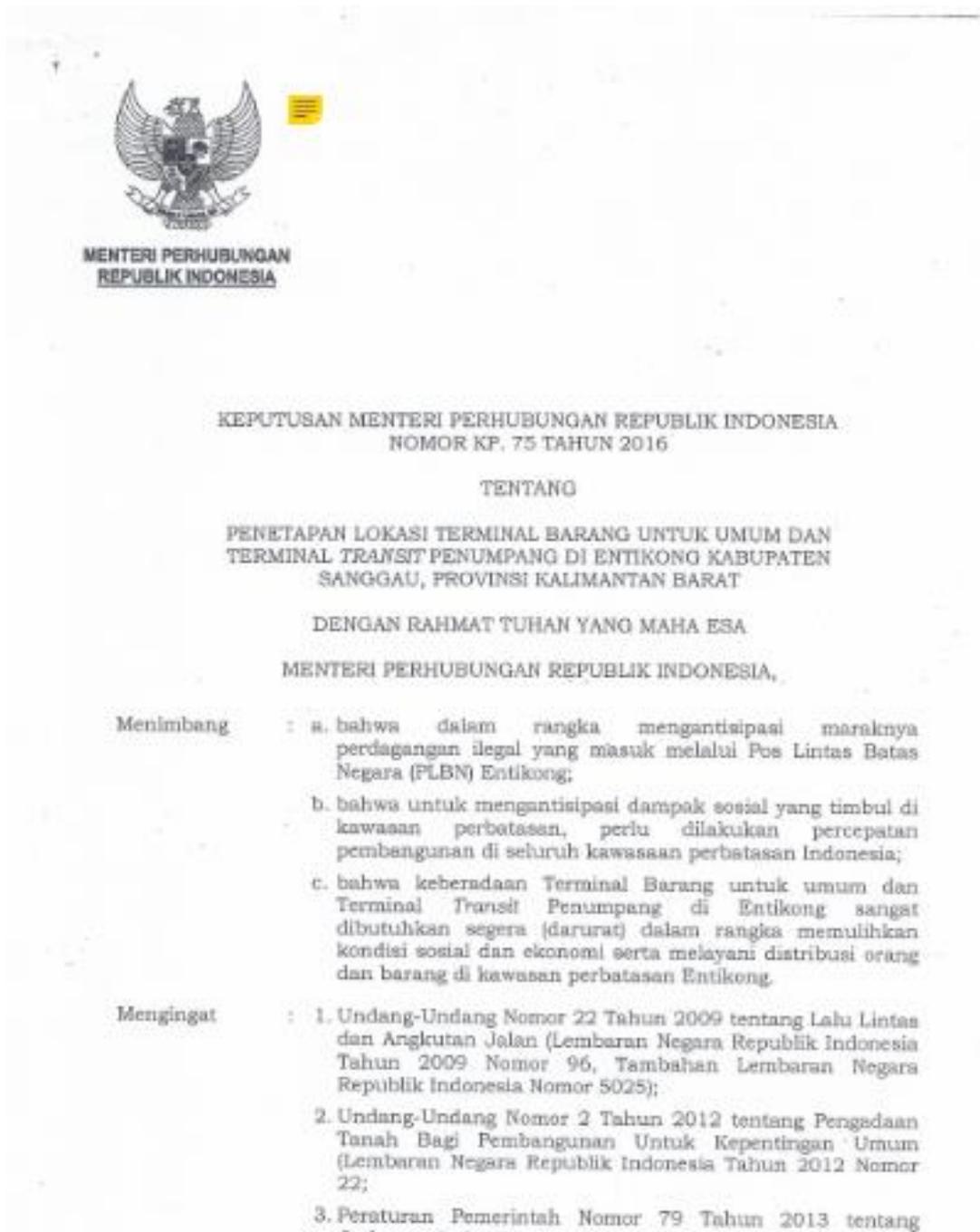
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan hasil evaluasi trayek angkutan jalan pada kawasan strategis pariwisata nasional, perlu dilakukan pengembangan dan penyempurnaan dalam penetapan jaringan trayek angkutan jalan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional;
- b. bahwa berdasarkan Pasal 138 ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Jaringan Trayek Angkutan Jalan Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Tahun 2023;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 - 2025 (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5262)
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
4. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);

Lampiran 14 KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KP75_2016](https://www.s.id/KP75_2016)



Lampiran 15 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

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KM44_2019](https://www.s.id/KM44_2019)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**



**KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
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**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Nanga Badau telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Nanga Badau Yang Berlokasi di Desa Janting, Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu, Provinsi Kalimantan Barat;

Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara

Lampiran 16 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

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KM45_2019



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang, lokasi Terminal Barang untuk Umum ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
 - b. bahwa lokasi Terminal Barang untuk Umum Aruk telah memenuhi persyaratan dan telah memperhatikan rencana kebutuhan simpul Terminal Barang;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum Aruk Yang Berlokasi di Desa Sebunga Kecamatan Sajingan Besar Kabupaten Sambas Provinsi Kalimantan Barat;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 06, Tambahan

Lampiran 17 KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KM139_2021](https://www.s.id/KM139_2021)



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM 139 TAHUN 2021
TENTANG
PENETAPAN LOKASI TERMINAL BARANG UNTUK UMUM YANG BERLOKASI
DI PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR DAN PROVINSI PAPUA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 91 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lahu Lintas dan Angkutan Jalan, lokasi terminal barang untuk umum ditetapkan oleh Menteri;
 - b. bahwa untuk melayani kegiatan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi di Pusat Kawasan Strategis Nasional Kalabahi, Atambua, Kefamenanu, Jayapura, Tanah Merah, dan Merauke, perlu dilakukan penetapan lokasi terminal barang untuk umum di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang untuk Umum di Provinsi Nusa

Lampiran 18 Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres18_2020](https://www.s.id/Perpres18_2020)



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 18 TAHUN 2020
TENTANG
PENGENDALIAN TRANSPORTASI DALAM RANGKA PENCEGAHAN
PENYEBARAN CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Presiden Republik Indonesia telah menetapkan status Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) serta menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19);
 - b. bahwa untuk menekan penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19), perlu dilakukan pembatasan moda transportasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease (Covid-19);

Lampiran 19 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres109_2020](https://www.s.id/Perpres109_2020)



**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

SALINAN

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 109 TAHUN 2020

TENTANG

**PERUBAHAN KETIGA ATAS PERATURAN PRESIDEN NOMOR 3 TAHUN 2016
TENTANG PERCEPATAN PELAKSANAAN PROYEK STRATEGIS NASIONAL**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :**
- a. bahwa pelaksanaan Proyek Strategis Nasional perlu lebih dioptimalkan untuk memaksimalkan dampak Proyek Strategis Nasional bagi percepatan pembangunan, penciptaan lapangan kerja, dan pemulihan ekonomi nasional;
 - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional;
- Mengingat :**
1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 4) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 107);

MEMUTUSKAN:

Lampiran 20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM80_2020](https://www.s.id/PM80_2020)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 80 TAHUN 2020
TENTANG
RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020-2024**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Pimpinan Kementerian/Lembaga menetapkan Peraturan mengenai Rencana Strategis Kementerian/Lembaga yang telah disesuaikan dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional;
 - b. bahwa rencana pembangunan jangka menengah nasional Tahun 2020-2024 telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;

Lampiran 21 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM104_2017](https://www.s.id/PM104_2017)



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 104 TAHUN 2017
TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam upaya peningkatan kinerja dan pelayanan angkutan penyeberangan perlu dilakukan perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 63, Pasal 69, Pasal 74, Pasal 76, Pasal 110, Pasal 201, dan Pasal 206 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan

Lampiran 23 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat
Nomor: KP-DRJD 9496 Tahun 2022 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan
Perintis Tahun Anggaran 2023

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/Lintas_Perintis



KEPUTUSAN DIREKTURJENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR KP-DRJD 9496 Tahun 2022

TENTANG

PENETAPAN LINTAS PENYEBERANGAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 2023

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Merimbang :
- bahwa dalam rangka mendukung pengembangan jaringan angkutan penyeberangan melalui sabuk nasional untuk menunjang pengembangan ekonomi masyarakat serta penyediaan pelayanan angkutan penyeberangan di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil, perlu diselenggarakan angkutan penyeberangan perintis;
 - bahwa berdasarkan Pasal 12, Pasal 13 dan Pasal 16 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1412) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2021 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 779), telah diatur bahwa dalam rangka menghubungkan daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil serta menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai, diselenggarakan kegiatan pelayanan Angkutan Penyeberangan Perintis dengan penetapan lintas oleh Direktur Jenderal;
 - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2023;

Lampiran 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/UU22_2009](https://www.s.id/UU22_2009)

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
 - c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
 - d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
 - e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Lampiran 25 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2022 tahun 2022 tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Bersifat Volatil Atas Layanan Angkutan Perkotaan Dengan Skema Pembelian Layanan (Buy The Service) Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/138PMK](https://www.s.id/138PMK)

PERATURAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 138/PMK.02/2022
TENTANG
JENIS DAN TARIF ATAS JENIS PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK
YANG BERSIFAT VOLATIL ATAS LAYANAN ANGKUTAN PERKOTAAN
DENGAN SKEMA PEMBELIAN LAYANAN (*BUY THE SERVICE*)
YANG BERLAKU PADA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2020 tentang Tata Cara Penetapan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak, dalam hal tertentu tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang bersifat volatil dapat diatur dengan Peraturan Menteri Keuangan;
- b. bahwa dalam rangka pengembangan dan pembinaan angkutan perkotaan serta untuk meningkatkan optimalisasi penerimaan negara bukan pajak di lingkungan Kementerian Perhubungan, perlu mengatur tersendiri ketentuan mengenai jenis penerimaan negara bukan pajak yang bersifat volatil atas layanan angkutan perkotaan dengan skema pembelian layanan (*buy the service*);
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Keuangan tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersifat Volatil atas Layanan Angkutan Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan (*Buy The Service*) yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan;
- Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
3. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 147, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6245);

Halaman 1 / 6

L.

Lampiran 26 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Bebas_KKN](https://www.s.id/Bebas_KKN)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 28 TAHUN 1999
TENTANG
PENYELENGGARA NEGARA YANG BERSIH DAN BEBAS
DARI KORUPSI, KOLUSI DAN NEPOTISME

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Penyelenggara Negara mempunyai peranan yang sangat menentukan dalam penyelenggaraan negara untuk mencapai cita-cita perjuangan bangsa mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945;
 - b. bahwa untuk mewujudkan Penyelenggara Negara yang mampu menjalankan fungsi dan tugasnya secara sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab, perlu diletakkan asas-asas penyelenggaraan negara;
 - c. bahwa praktek korupsi, kolusi, dan nepotisme tidak hanya dilakukan antar-Penyelenggara Negara melainkan juga antara Penyelenggara Negara dan pihak lain yang dapat merusak sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara serta membahayakan eksistensi negara, sehingga diperlukan landasan hukum untuk pencegahannya;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, b, dan c perlu dibentuk Undang-undang tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;
 2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor XI/MPR/1998 tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
-

Lampiran 27 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pelayanan_Publik](https://www.s.id/Pelayanan_Publik)

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2009
TENTANG
PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b. bahwa membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;
 - c. bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas;
 - d. bahwa sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya;

e. bahwa . . .

Lampiran 28 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pencegahan_Korupsi](https://www.s.id/Pencegahan_Korupsi)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 54 TAHUN 2018

TENTANG

STRATEGI NASIONAL PENCEGAHAN KORUPSI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa pencegahan korupsi perlu dilakukan secara lebih optimal sehingga dibutuhkan upaya yang dilaksanakan bersama dan bersinergi oleh kementerian, lembaga, pemerintah daerah, pemangku kepentingan lainnya, dan Komisi Pemberantasan Korupsi dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera;
 - b. bahwa dalam rangka mewujudkan upaya pencegahan korupsi sebagaimana dimaksud dalam huruf a, diperlukan strategi nasional yang lebih terfokus, terukur, dan berorientasi pada hasil dan dampak;
 - c. bahwa Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2012 tentang Strategi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi Jangka Panjang Tahun 2012-2025 dan Jangka Menengah Tahun 2012-2014 sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan kebutuhan pencegahan korupsi sehingga perlu diganti;

Lampiran 29 Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Pelayanan_Publik](https://www.panrb.go.id/Pelayanan_Publik)



MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 14 TAHUN 2017
TENTANG
PEDOMAN PENYUSUNAN SURVEI KEPUASAN MASYARAKAT
UNIT PENYELENGGARA PELAYANAN PUBLIK
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa untuk peningkatan kualitas pelayanan publik secara berkelanjutan, perlu dilakukan evaluasi terhadap penyelenggaraan pelayanan publik;
 - b. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 16 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Terhadap Penyelenggaraan Pelayanan Publik sudah tidak sesuai dengan perkembangan keadaan sehingga perlu diganti;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan

Lampiran 30 Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/RespondenIKM

29/01/24, 09.37

Hasil Per Komponen

Hasil Per Komponen

Kode Unit/ Satker	Unit/ Satuan Kerja	Provinsi	Usulan	Persyaratan Nilai Usulan	Komponen Layanan	Indeks	Nilai Indeks	Nilai Indeks 4	Nilai	Predikat Nilai	Nilai Mutu	Respon
403545	BPTD Kelas II Jambi	Jambi	WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	16.77	3.83	95.83	Sangat Baik	A	9
403545	BPTD Kelas II Jambi	Jambi	WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANGAN PELAYANAN	IPK	16.74	3.83	95.67	Sangat Baik	A	9
403552	BPTD Kelas II Bali	Bali	WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANGAN PELAYANAN	IPK	17.24	3.94	96.50	Sangat Baik	A	4
403552	BPTD Kelas II Bali	Bali	WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	17.01	3.89	97.19	Sangat Baik	A	4
40355703	Satuan Pelayanan Terminal WA Gara	Kalimantan Tengah		Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANGAN PELAYANAN	IPK	17.04	3.90	97.35	Sangat Baik	A	45
40355703	Satuan Pelayanan Terminal WA Gara	Kalimantan Tengah		Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	17.04	3.89	97.34	Sangat Baik	A	45
1715003	Terminal Ir.Soekarno - Klaten	Jawa Tengah	WBK	Memenuhi Syarat	II. KUALITAS PELAYANAN	IKM	16.87	3.86	96.40	Sangat Baik	A	37
1715003	Terminal Ir.Soekarno - Klaten	Jawa Tengah	WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANGAN PELAYANAN	IPK	16.82	3.84	96.11	Sangat Baik	A	37
403555	BPTD Kelas II Kalimantan Selatan	Kalimantan Selatan	WBK	Memenuhi Syarat	III. PERILAKU PENYIMPANGAN PELAYANAN	IPK	16.89	3.86	96.50	Sangat Baik	A	6

Lampiran 31 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM62_2019](https://www.s.id/PM62_2019)



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 62 TAHUN 2019

TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa untuk meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, perlu disusun standar pelayanan minimal Angkutan Penyeberangan;
 - b. bahwa berdasarkan Pasal 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan diatur salah satu persyaratan untuk mendapatkan persetujuan pengoperasian angkutan penyeberangan berupa pemenuhan standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
 - c. bahwa Standar Pelayanan di Kapal Angkutan Penyeberangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini;

Lampiran 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM10_2012



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM. 10 TAHUN 2012

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL
ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** :
- a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri tentang standar pelayanan minimal angkutan umum;
 - b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas apabila telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum massal dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
- Mengingat** :
- 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4944);
-

Lampiran 33 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/PM98_2013



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 98 TAHUN 2013**

TENTANG

**STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2013 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 125);

Lampiran 34 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/UU17_2008



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 17 TAHUN 2008

TENTANG

PELAYARAN

REPUBLIK INDONESIA 2008

Lampiran 35 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PerKapalan](https://www.s.id/PerKapalan)

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA (PP)
NOMOR 51 TAHUN 2002 (51/2002)
TENTANG
PERKAPALAN
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan mengenai perkapalan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut pada huruf a perlu diatur lebih lanjut mengenai perkapalan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Keempat Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG PERKAPALAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
3. Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.
4. Tonase kapal adalah volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor (gross tonnage/GT) dan tonase bersih (net tonnage/NT).
5. Daftar ukur adalah daftar yang memuat perhitungan tonase kapal.
6. Surat ukur adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran.
7. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal adalah pejabat Pemerintah yang berwenang menyelenggarakan pendaftaran kapal Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
8. Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia adalah surat kapal yang

Lampiran 36 Kejadian Kecelakaan Kapal

Dapat di akses pada link dibawah ini:

s.id/KapalTerbakar

DATA KECELAKAAN KAPAL SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN TAHUN 2023

NO	BANGGAL KEJADIAN	NAMA KAPAL	KRONOLOGIS	HASIL INVESTIGASI		KEJERANGAN
				KORBAN JIWA	SUMBER / PENTYASAB	
1.	8 Januari 2023	KMP: Cailyn 7	<ul style="list-style-type: none"> Pada pukul 21.50 WIB KMP: Cailyn 7 ditn ke LPS Merak untuk berangkat Pada pukul 22.00 WIB KMP: Cailyn 7 olah gerak keluar dari Dermaga 2 merak, pada saat olah gerak keluar KMP: Cailyn 7 menyanggal Demaga 2 merak dan ujung beton Dermaga 3 bagian bawah (Mengakibatkan kebocoran) Pada pukul 22.50 WIB KMP: Cailyn melaporkan kepada LPS bahwa KMP: Cailyn 7 Drop Engine di rode merak untuk melakukan pemecahan Pada pukul 23.15 KMP: Cailyn 7 melapor kepada LSI Merak Black Out /mati mesin Pada pukul 23.35 WIB LPS merak melaporkan kepada VTS Merak untuk memanggil Tugboat Palindo yang akan mengevakuasi KMP: Cailyn 7 ke Dermaga Pada pukul 32.50 WIB KMP: Cailyn 7 berkoordinasi dengan VTS merak terkait evakuasi menunggu jwabtan tugboat Pada pukul 00.30 WIB KMP: Cailyn 7 menghubungi LPS memberitahukan TB Tirlayasa 1 dan 3 menuju KMP: Cailyn 7 dan menanyakan ke Dermaga berapa Pada pukul 01.20 WIB terantau melalui AIS, TB, Tirlayasa 1 dan TB, Tirlayasa 3 berada di sekitaran KMP: Cailyn 7 Pada pukul 01.35 WIB KMP: Cailyn 7 memanggil LPS merak dan memberitahukan TB, Tirlayasa 1 dan TB, Tirlayasa 3 terkait pada KMP: Cailyn 7 rencana alur menuju dermaga 5 kearah alur keluar Pada pukul 02.00 WIB KMP: Cailyn 7 mulai bergesek kearah utara Pada pukul 02.50 WIB KMP: Cailyn 7 melaporkan akan sandar buntan di Dermaga 5 merak agar bongkaran kapal langsung keluar Pada pukul 03.27 WIB KMP: Cailyn 7 mendekati Dermaga 7 mendekati dermaga 5 merak Pada pukul 03.38 WIB KMP: Cailyn 7 Sandar sempurna Pada pukul 03.58 WIB KMP: Cailyn 7 selesai bongkar. 	Tidak ada	SIPTD Kelas II Banten	Pelabuhan Merak /Provinsi Banten Nabrak Dermaga
2.	25 Januari 2023	KMP: Wikunapato	<ul style="list-style-type: none"> Pada hari minggu 25 januari 2023 pada pukul 21.00 Wita KMP: Wikunapato posai persiapan sandar di Pelabuhan Ferry Muria, melaksanakan proses sandar mesin kiri mitra neral lalu mundur sama nahkoda lewat radio kontak pada chip kecepatan tetapi secara tiba – tiba keadaan mesin kiri tidak merespon Hevole kiri masih dalam kondisi maju sehingga terjadi tabrakan ke Pelabuhan sehingga mengalami kerusakan dan kemiringan Cahwaik Setelah proses sandar Kembali lagi di coba proses sandar selesai, Nahkoda memerintahkan Chip kecepatan dan mesin III memeriksa Hevole kiri dan mendapat lermuan palatohnya baal pengancing besi 	Tidak ada	SIPTD Kelas II Sulawesi Utara	Pelabuhan Likiepang Nabrak Dermaga

NO	BANGGAL KEJADIAN	NAMA KAPAL	KRONOLOGIS	HASIL INVESTIGASI		KEJERANGAN
				KORBAN JIWA	SUMBER / PENTYASAB	
			<p>labrang sehingga tidak berfungsinya Hevole kiri dan setelah dibuka perbaikan oleh Chip kecepatan dan mesin III, Hevole kiri berfungsi Kembali dalam keadaan baik.</p>			
3.	8 Februari 2023	KMP: Mabuhey Nuzantara	<ul style="list-style-type: none"> Pada jam 09.50 WIB kapal melakukan olah gerak sandar di Dermaga 1 Pelabuhan Ferry Merak, kapal sandar arus-R (negative) dari samping belakang dan angin dari laui (sebelah) kecepatan 10 knot. Kapal masuk alur dengan kecepatan 4 knot melakukan olah gerak sandar karena kamara mendorong arus dari buaian kanan berawal melahar ke kiri saat itu ditentang ke kanan Haluan haluan bisa hufabak ke kiri saat di 	Tidak ada	Berita secara PT. Jembatan Nuzantara (Cusca)	Pelabuhan Merak /Provinsi Banten Nabrak Dermaga

Lampiran 37 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Perpres81_2010](https://www.s.id/Perpres81_2010)



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 81 TAHUN 2010
TENTANG
GRAND DESIGN REFORMASI BIROKRASI 2010 – 2025

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka mempercepat tercapainya tata kelola pemerintahan yang baik, maka dipandang perlu melakukan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah;
 - b. bahwa dalam rangka pelaksanaan reformasi birokrasi di seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah, diperlukan Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu ditetapkan Peraturan Presiden tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010-2025;
- Mengingat :
1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Kepegawaian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1974

Lampiran 38 Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/Permenpan26_2020](https://www.s.id/Permenpan26_2020)



MENTERI
PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN

PERATURAN MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN
REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 26 TAHUN 2020
TENTANG
PEDOMAN EVALUASI PELAKSANAAN REFORMASI BIROKRASI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA
DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 8 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2014 tentang Pedoman Evaluasi Reformasi Birokrasi Instansi Pemerintah sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum sehingga perlu diganti;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi;

Lampiran 39 Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/KM234_2021](https://www.s.id/KM234_2021)





Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan RI