



# LMCK

Laporan Monitoring  
Capaian Kinerja

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

TAHUN  
**2023**

• Triwulan ke-II •



# 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 Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II 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 Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II ini dapat memberikan penjelasan pertanggungjawaban terhadap berbagai pelaksanaan kegiatan serta dapat memberikan manfaat secara optimal dalam penyelenggaraan pemerintahan pada tahun-tahun mendatang.

Jakarta, 18 Juli 2023

Direktur Jenderal Perhubungan Darat



Drs. Hendro Sugiatno, M.M.



# 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); dan 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 Triwulan II** 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 Triwulan II**, 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 83,519 atau mencapai 100,25% dari target 83,31;

4. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200,00% dari target 0,015;
5. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,032 atau mencapai 117,95% 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 93,657 atau mencapai 99,57% dari target 94,057;
2. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 39,241 atau mencapai 96,02% dari target 40,867;
3. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 78,400 atau mencapai 98,61% dari target 79,500.

# DAFTAR ISI

COVER .....	1
KATA PENGANTAR.....	2
RINGKASAN EKSEKUTIF .....	4
DAFTAR ISI.....	8
DAFTAR TABEL.....	10
DAFTAR GAMBAR .....	14
DAFTAR LAMPIRAN.....	16
BAB I PENDAHULUAN .....	19
I.1. Latar Belakang.....	20
I.2. Tugas Pokok dan Fungsi .....	20
I.2.1. Bagan Struktur Organisasi .....	22
I.3. Sumber Daya Manusia .....	5
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan .....	6
1.4.1. Kewenangan .....	6
1.4.2. Sumber Daya Manusia.....	6
1.4.3. Anggaran.....	7
1.4.4. Isu Strategis .....	7
1.4.5. Ruang Lingkup .....	7
1.4.6. Sistematika Pelaporan .....	8
I.5. Uraian Singkat Perencanaan Strategis .....	14
I.6. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023.....	15
I.7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2023 .....	16
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA .....	18
II.1. Tahapan Pengukuran Kinerja .....	19
II.2. Pengukuran Capaian Kinerja .....	19

II.2.1. Sasaran Program 1. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional .....	23
II.2.2. Sasaran Program 2: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan 66	
II.2.3. Sasaran Program 3: Meningkatnya Keselamatan Transportasi.....	91
II.2.4. Sasaran Program 4: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum .....	108
II.2.5. Sasaran Program 5: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik .....	117
II.3. Realisasi Anggaran .....	131
III.3.1. Alokasi Anggaran Tahun 2023 .....	131
III.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2023 .....	141
III.3.3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya .....	143
BAB III PENUTUP .....	145
III. 1. Penutup .....	146
III.1.2. Ringkasan Capaian.....	146
III.1.3. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab ..	148
LAMPIRAN .....	162

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel I. 1</b> Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN).....	5
<b>Tabel I. 2</b> Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 – 2024 .....	14
<b>Tabel I. 3</b> Rencana Kinerja Tahunan 2023 .....	16
<b>Tabel I. 4</b> Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2023.....	17
<b>Tabel II. 1</b> Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan II Tahun 2023 .....	22
<b>Tabel II. 2</b> Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi .....	23
<b>Tabel II. 3</b> Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023.....	23
<b>Tabel II. 4</b> Jumlah Kawasan Prioritas Nasional.....	24
<b>Tabel II. 5</b> Lintasan Trayek ALBN .....	28
<b>Tabel II. 6</b> Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan.....	29
<b>Tabel II. 7</b> Rincian Trayek Angkutan Antarmoda KSPN 2023.....	30
<b>Tabel II. 8</b> Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023.....	31
<b>Tabel II. 9</b> Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2023 .....	31
<b>Tabel II. 10</b> Rincian Lintas Perintis Yang Tidak Terlayani.....	37
<b>Tabel II. 11</b> Realisasi Anggaran .....	48
<b>Tabel II. 12</b> Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023	54
<b>Tabel II. 13</b> Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service .....	57
<b>Tabel II. 14</b> Lokasi Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service Tahun 2023 .....	61
<b>Tabel II. 15</b> Sasaran Program 2: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan .....	66
<b>Tabel II. 16</b> Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Tahun 2023.....	67

<b>Tabel II. 17</b> Nilai Resepsi, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan, dan Kinerja Unit Pelayanan .....	69
<b>Tabel II. 18</b> Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 .....	78
<b>Tabel II. 19</b> Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas .....	79
<b>Tabel II. 20</b> Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023 (dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan) .....	81
<b>Tabel II. 21</b> Realisasi OTP dibawah rata-rata .....	82
<b>Tabel II. 22</b> Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) triwulan II Transportasi Perkotaan Tahun 2023.....	85
<b>Tabel II. 23</b> Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 .....	88
<b>Tabel II. 24</b> Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi <i>On Time Performance</i> (OTP) Tahun 2023 .....	89
<b>Tabel II. 25</b> Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi .....	91
<b>Tabel II. 26</b> Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 .....	92
<b>Tabel II. 27</b> Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2023.....	95
<b>Tabel II. 28</b> Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada tahun 2023.....	96
<b>Tabel II. 29</b> Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Triwulan II Tahun 2023.....	97
<b>Tabel II. 30</b> Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan triwulan II Tahun 2023.....	97
<b>Tabel II. 31</b> Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja.....	99
<b>Tabel II. 32</b> Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran Tahun 2023.....	102

<b>Tabel II. 33</b> Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2023 .....	104
<b>Tabel II. 34</b> Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum .....	108
<b>Tabel II. 35</b> Capaian Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan Tahun 2023 .....	109
<b>Tabel II. 36</b> Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action .....	115
<b>Tabel II. 37</b> Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum .....	117
<b>Tabel II. 38</b> Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023 .....	117
<b>Tabel II. 39</b> Pembobotan Nilai Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 .....	120
<b>Tabel II. 40</b> Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 .....	122
<b>Tabel II. 41</b> Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2023.....	131
<b>Tabel II. 42</b> Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan II TA. 2023.....	132
<b>Tabel II. 43</b> Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2023 .....	132
<b>Tabel II. 44</b> Rincian per Jenis Belanja Pagu II TA. 2023.....	132
<b>Tabel II. 45</b> Refocusing Anggaran.....	134
<b>Tabel II. 46</b> Histori Revisi Per Sumber Dana Tahun Anggaran 2023 .....	138
<b>Tabel II. 47</b> Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023 .....	138
<b>Tabel II. 48</b> Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023.....	138
<b>Tabel II. 49</b> Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2023 (Triwulan II) .....	140
<b>Tabel II. 50</b> Kegiatan Program yang ada dalam DIPA .....	141
<b>Tabel II. 51</b> Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan II 2023.....	142

<b>Tabel II. 52</b> Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II 2023....	142
<b>Tabel II. 53</b> Efisiensi Anggaran .....	143
<b>Tabel II. 54</b> Perbandingan jumlah kebutuhan dan jumlah eksisting SDM .....	144
<b>Tabel III. 1</b> Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab	
148	

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar I. 1</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....	22
<b>Gambar I. 2</b> Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....	24
<b>Gambar I. 3</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	26
<b>Gambar I. 4</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan.....	28
<b>Gambar I. 5</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan .....	30
<b>Gambar I. 6</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan	32
<b>Gambar I. 7</b> Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan .....	34
<b>Gambar I. 8</b> Bagan Struktur Organisasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB).....	36
<b>Gambar I. 9</b> Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe A, Tipe B dan Tipe C .....	4
<b>Gambar II. 1</b> Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat	27
<b>Gambar II. 2</b> Diagram Realisasi IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II tahun 2023.....	59
<b>Gambar II. 3</b> Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat.....	71
<b>Gambar II. 4</b> Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM .....	74
<b>Gambar II. 5</b> Diagram Capaian IKP Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Triwulan II Transportasi SDP Tahun 2023.....	80
<b>Gambar II. 6</b> Diagram Capaian IKP Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023 .....	86
<b>Gambar II. 7</b> Diagram Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Tahun 2023 .....	94
<b>Gambar II. 8</b> Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan II Tahun 2023 .....	103

<b>Gambar II. 9</b> Diagram Capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan.....	111
<b>Gambar II. 10</b> Diagram Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan.....	124
<b>Gambar II. 11</b> Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2023.....	140

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran. 1</b> Rencana Kerja Tahunan Tahun 2023 .....	163
<b>Lampiran. 2</b> Perjanjian Kinerja Tahun 2023 .....	163
<b>Lampiran. 3</b> Rencana Aksi Tahun 2023 .....	164
<b>Lampiran. 4</b> Monitoring Rencana Aksi Tahun 2023 .....	164
<b>Lampiran. 5</b> Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024 ..	165
<b>Lampiran. 6</b> 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.....	165
<b>Lampiran. 7</b> 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 .....	166
<b>Lampiran. 8</b> 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.....	166
<b>Lampiran. 9</b> Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 TAHUN 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021 .....	167
<b>Lampiran. 10</b> 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.....	167
<b>Lampiran. 11</b> Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 9842 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek KSPN 2023.....	168
<b>Lampiran. 12</b> Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia.....	168
<b>Lampiran. 13</b> KP 75 Tahun 2016 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum dan Terminal Transit Penumpang di Entikong Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat .....	169

<b>Lampiran. 14</b> 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 .....	169
<b>Lampiran. 15</b> 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.....	170
<b>Lampiran. 16</b> KM 139 Tahun 2021 tentang Penetapan Lokasi Terminal Barang Untuk Umum yang Berlokasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur dan Provinsi Papua.....	170
<b>Lampiran. 17</b> Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024.....	171
<b>Lampiran. 18</b> Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional .....	171
<b>Lampiran. 19</b> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 .....	172
<b>Lampiran. 20</b> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan .....	172
<b>Lampiran. 21</b> Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 9496 Tahun 2022 Tentang Penetapan Lintas Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2023.....	173
<b>Lampiran. 22</b> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	173
<b>Lampiran. 23</b> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme .....	174
<b>Lampiran. 24</b> Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik .....	174
<b>Lampiran. 25</b> Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi.....	175

<b>Lampiran. 26</b> Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik.....	175
<b>Lampiran. 27</b> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan .....	176
<b>Lampiran. 28</b> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan .....	176
<b>Lampiran. 29</b> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.....	177
<b>Lampiran. 30</b> Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran .....	177
<b>Lampiran. 31</b> Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan .....	178
<b>Lampiran. 32</b> Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang <i>Grand Design</i> Reformasi Birokrasi 2010-2025.....	178
<b>Lampiran. 33</b> Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi .....	179
<b>Lampiran. 34</b> Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 .....	179



# 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 67 Tahun 2021 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;

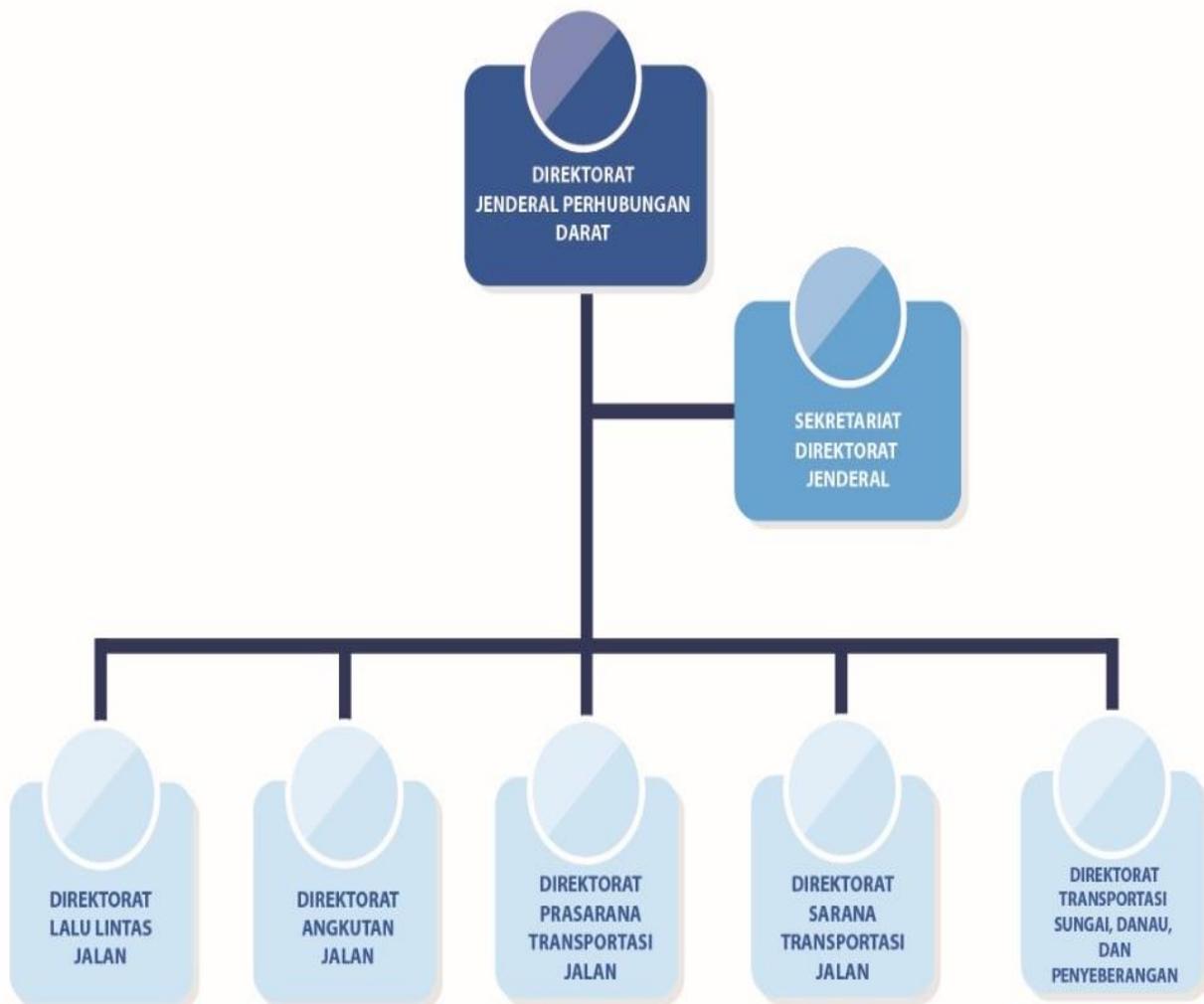
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
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



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

**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:

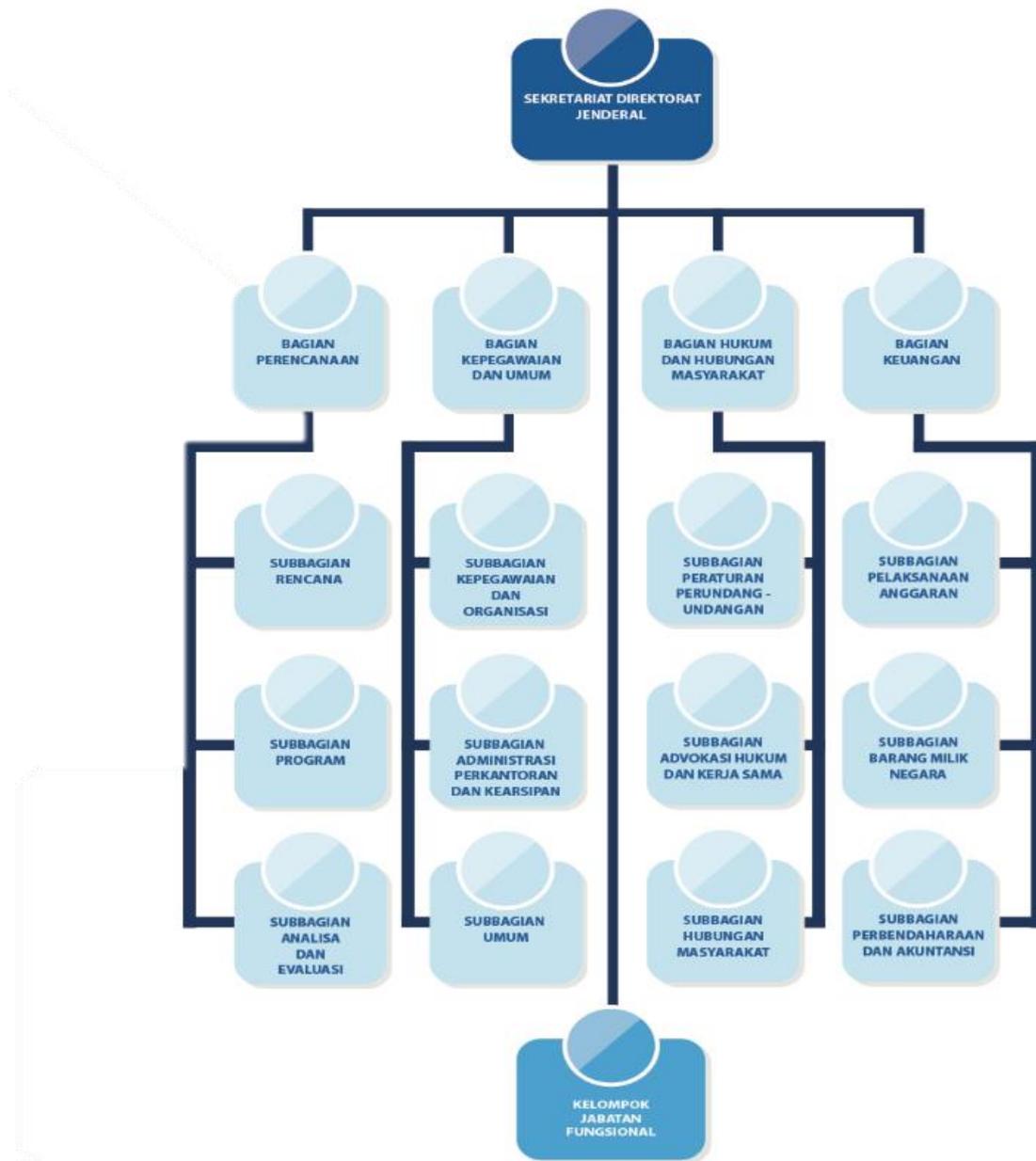
- a) Penyiapan koordinasi, penelaahan, penyusunan dan tinjau ulang, kebijakan angka pendek, menengah dan panjang, sasaran dan arah pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, rencana induk Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan (LLAJSDP), 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

ekstern dan intern di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta evaluasi dan pelaporan.



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## SEKRETARIAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

**Gambar I. 2** Bagan Struktur Organisasi Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

#### **4. 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.

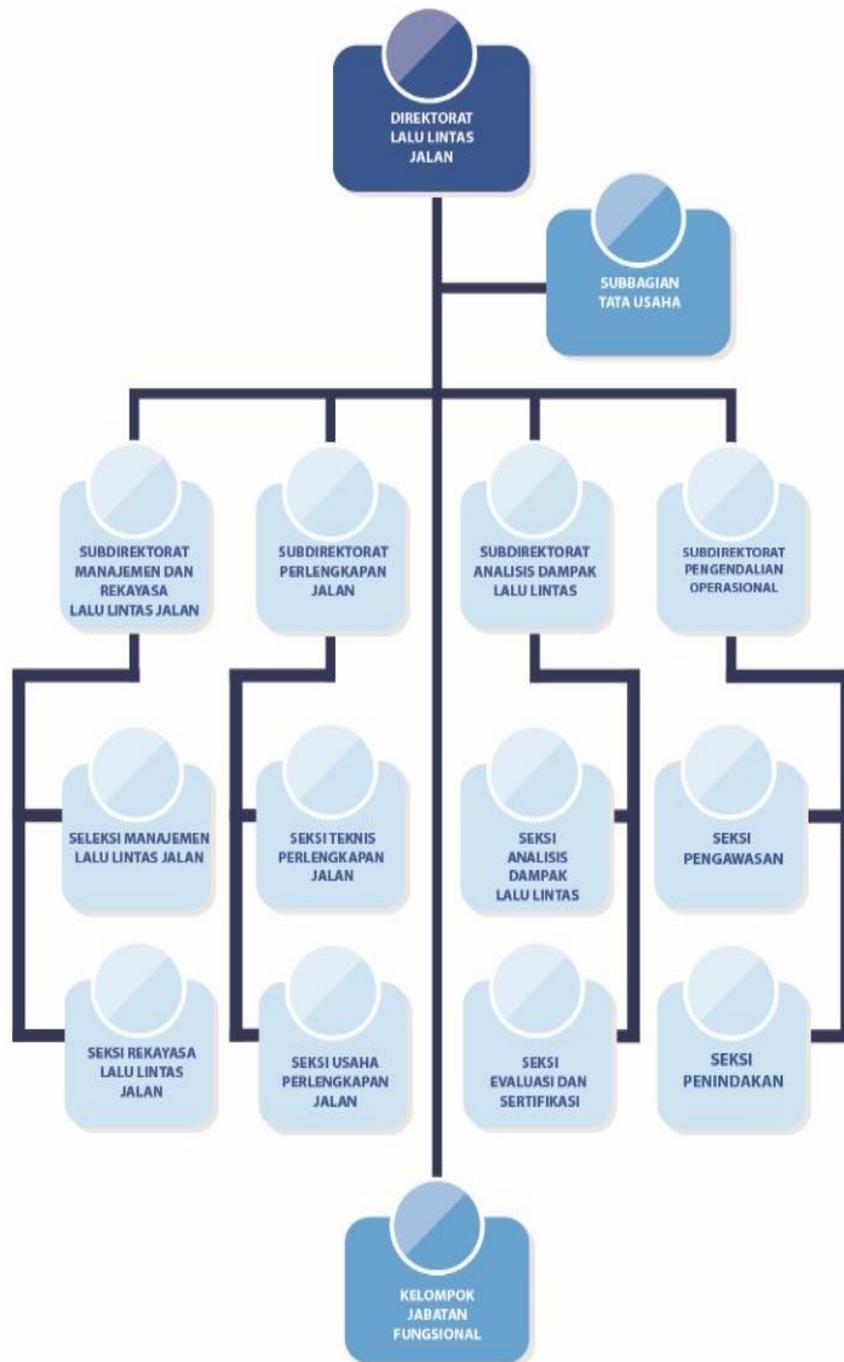
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi:

- 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.



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

**Gambar I. 3** Bagan Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas Jalan

## **5. 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.

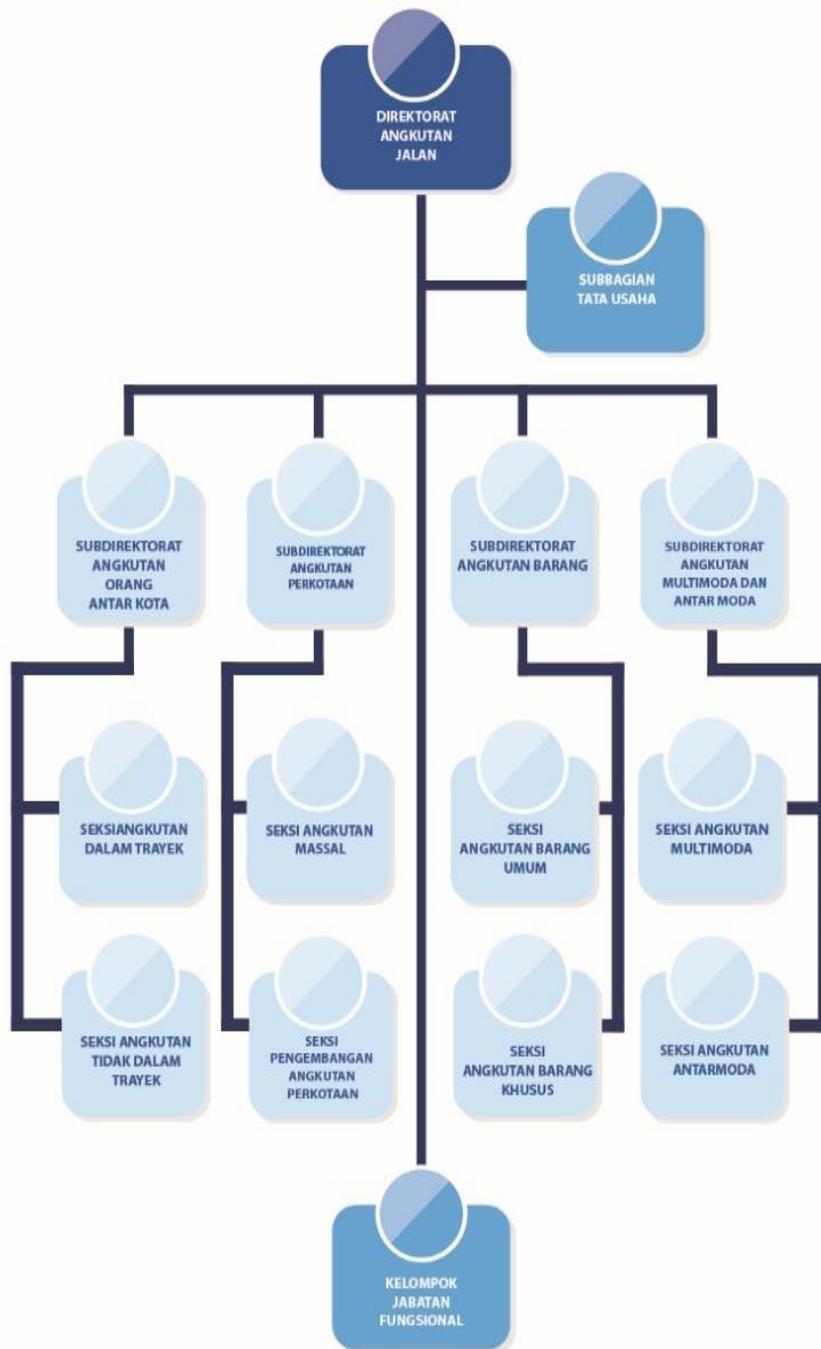
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 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;



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT ANGKUTAN JALAN



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

Gambar I. 4 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Angkutan Jalan

## **6. 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.

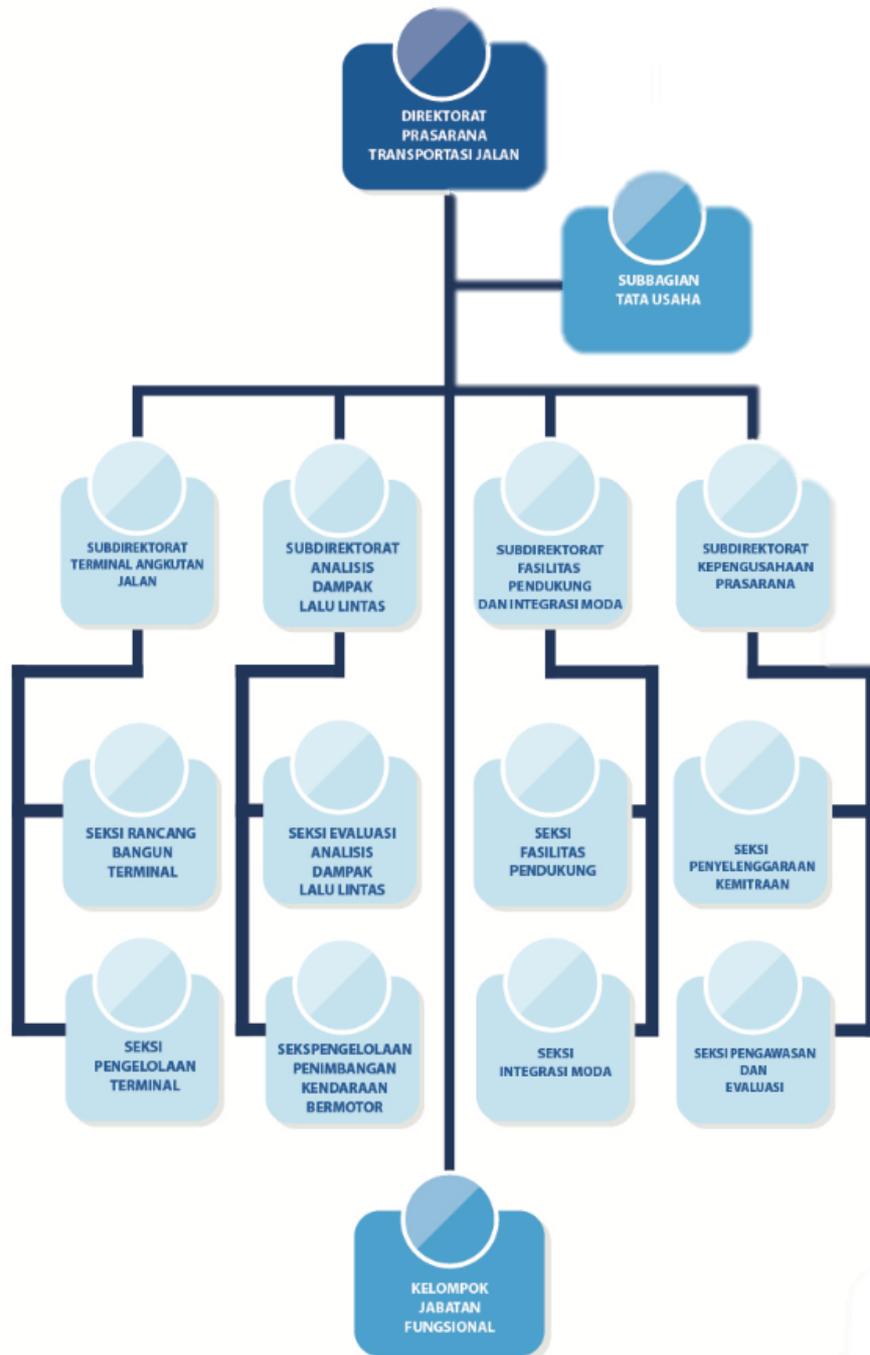
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 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.



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

**Gambar I. 5** Bagan Struktur Organisasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

## **7. 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.

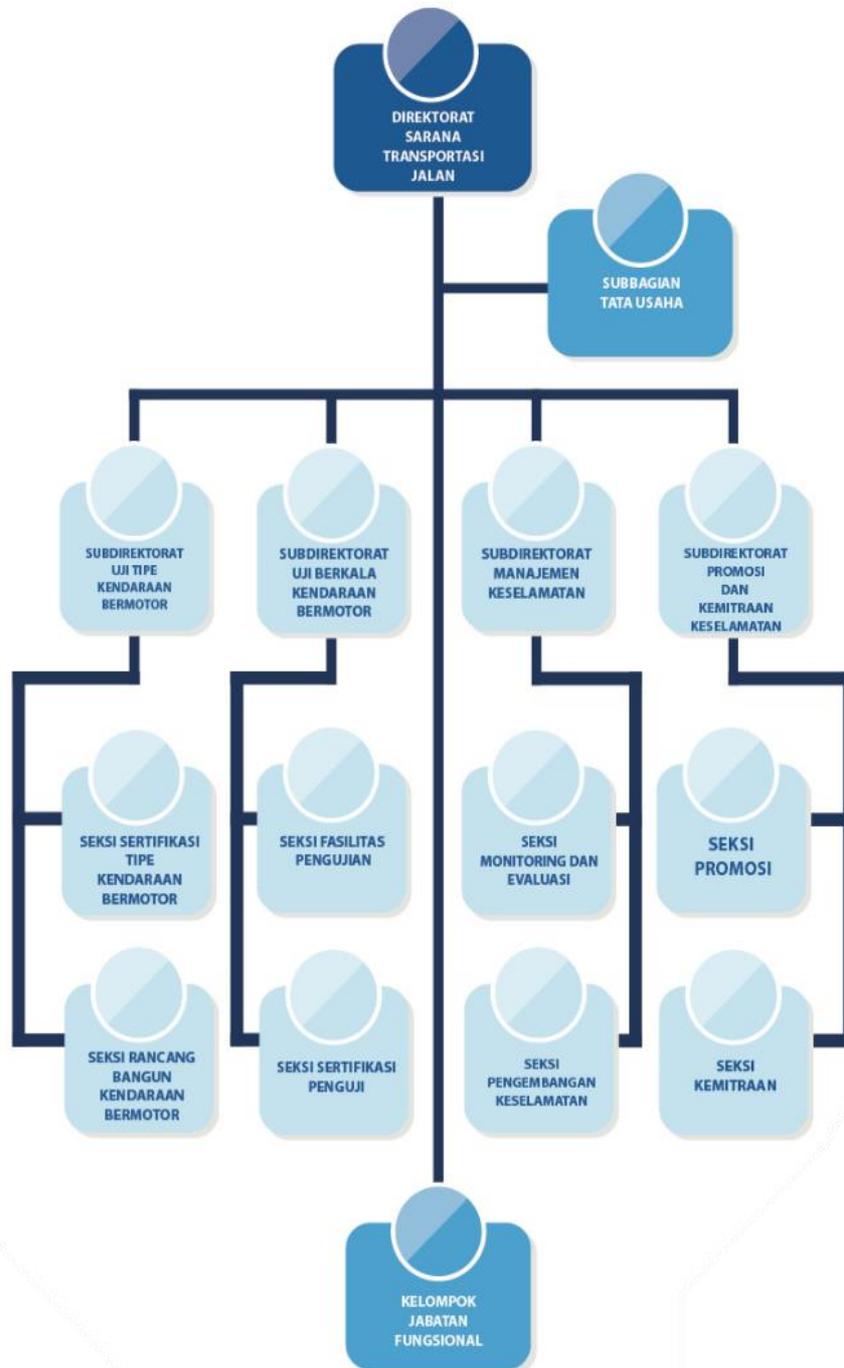
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 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.



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN



Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Gambar I. 6 Bagan Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

## **8. 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.

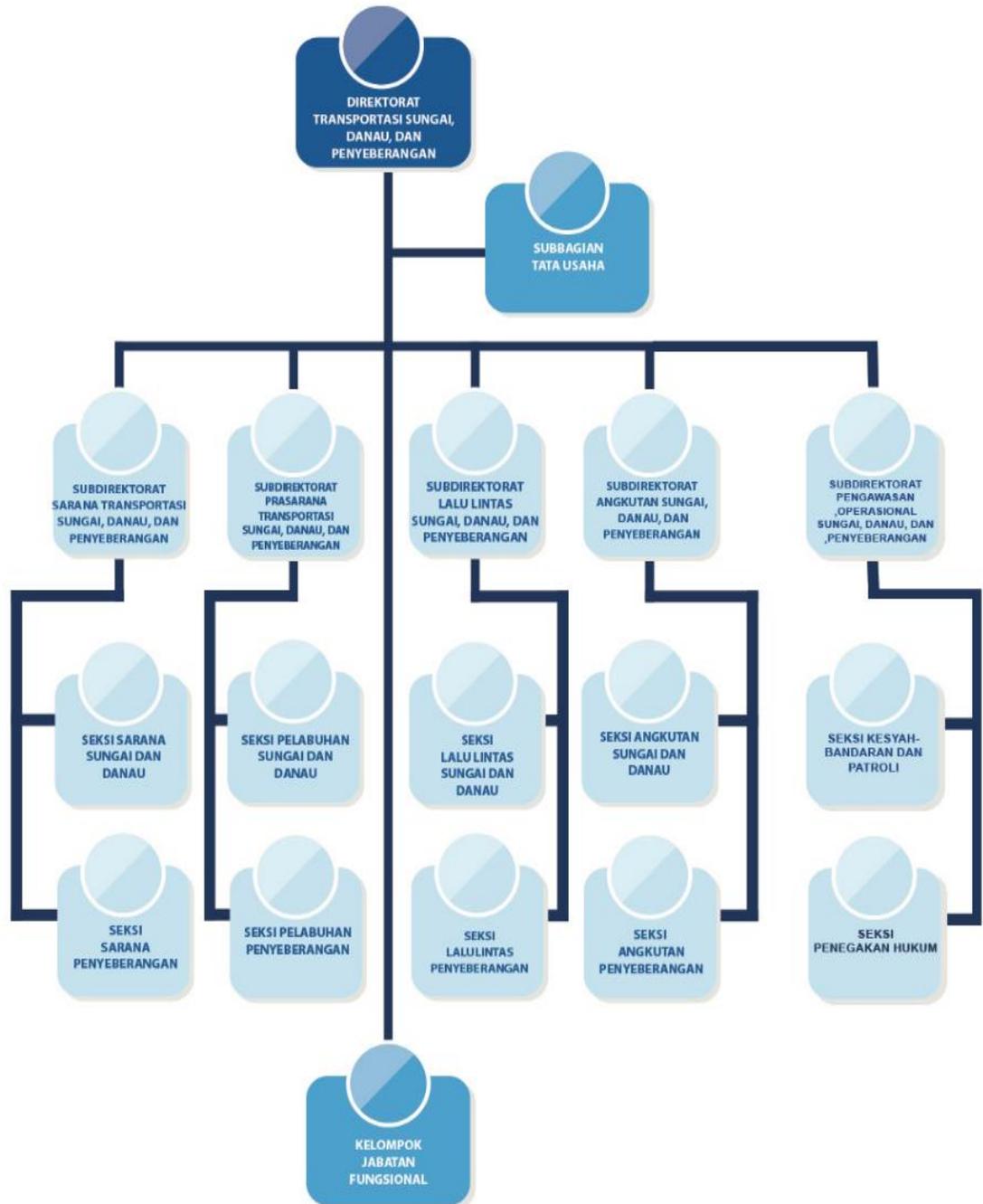
Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- 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.



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## DIREKTORAT TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN



Bagan Struktur Organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

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

## **9. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)**

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.

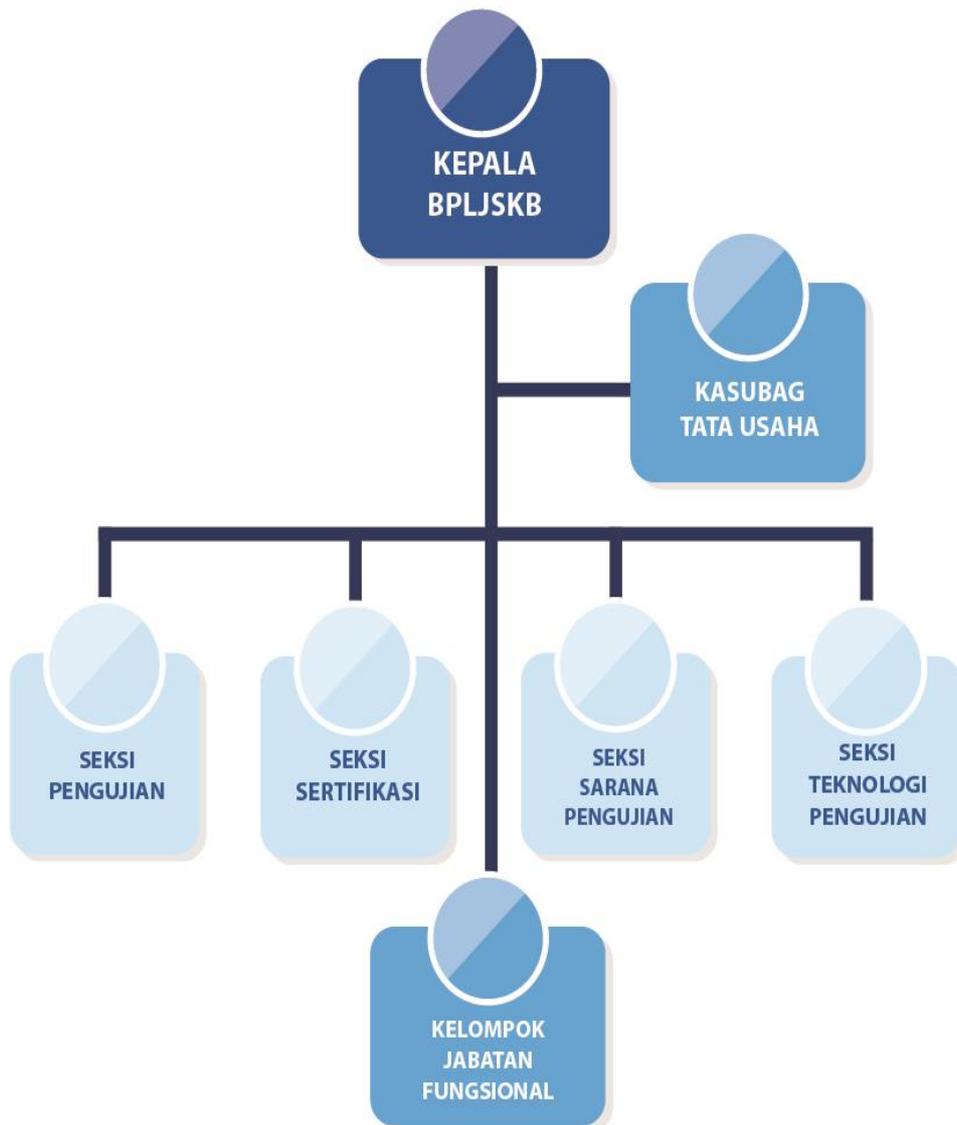
Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor antara lain:

- 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



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPLJSKB BEKASI



Bagan Struktur Organisasi BPLJSKB Bekasi

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

## **10. Balai Pengelola Transportasi Darat**

Tahun 2016 UPT Ditjen Darat sebelumnya, yaitu: Balai LLAJSDP, KOPP, Pelabuhan Penyeberangan dilebur dan disempurnakan nomenklaturnya untuk mengakomodir Pengelola Terminal Tipe A dan UPPKB menjadi 25 UPT Balai Pengelola Transportasi Darat. Dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan No PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Tipologi (BPTD) terdiri atas:

- a) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe A;
- b) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe B;
- c) BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik kepulauan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis, yang selanjutnya disebut BPTD Tipe C;

### **i. Susunan Organisasi BPTD Tipe A terdiri atas:**

- a. Subbagian Tata Usaha;
- b. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

### **ii. Susunan Organisasi BPTD Tipe B terdiri atas:**

- a. Sub Bagian Tata Usaha;
- b. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan;
- c. Seksi Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional

**iii. Susunan Organisasi BPTD Tipe C terdiri atas:**

- a. Sub Bagian Tata Usaha;
- b. Seksi Transportasi Jalan;
- c. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis;
- d. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis; dan
- e. Kelompok Jabatan Fungsional.

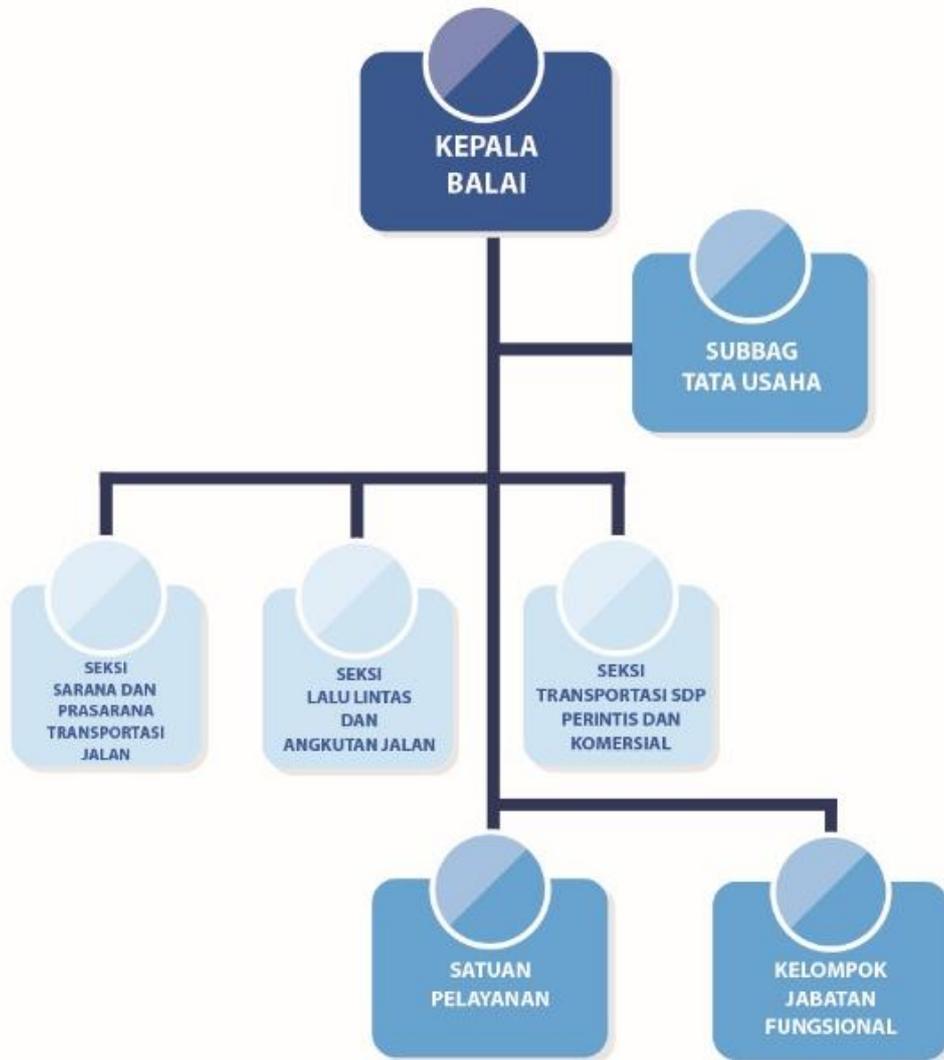
**iv. 25 Balai Pengelola Transportasi Darat tersebut adalah sebagai berikut :**

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1. BPTD Wil. I Aceh                  | 15. BPTD Wil. XV Kalsel                 |
| 2. BPTD Wil. II Sumut                | 16. BPTD Wil. XVI Kalteng               |
| 3. BPTD Wil. III Sumbar              | 17. BPTD Wil. XVII Kaltim dan Kaltara   |
| 4. BPTD Wil. IV Riau dan Kepri       | 18. BPTD Wil. XVIII Sultra              |
| 5. BPTD Wil. V Jambi                 | 19. BPTD Wil. XIX Sulsel dan Sulbar     |
| 6. BPTD Wil. VI Bengkulu dan Lampung | 20. BPTD Wil. XX Sulteng                |
| 7. BPTD Wil. VII Sumsel dan Babel    | 21. BPTD Wil. XXI Gorontalo             |
| 8. BPTD Wil. VIII Banten             | 22. BPTD Wil. XXII Sulut                |
| 9. BPTD Wil. IX Jabar                | 23. BPTD Wil. XXIII Maluku              |
| 10. BPTD Wil. X Jateng dan DIY       | 24. BPTD Wil. XXIV Maluku Utara         |
| 11. BPTD Wil. XI Jatim               | 25. BPTD Wil. XXV Papua dan Papua Barat |
| 12. BPTD Wil. XII Bali dan NTB       |   |
| 13. BPTD Wil. XIII NTT               |   |
| 14. BPTD Wil. XIV Kalbar             |   |



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

## BPTD TIPE A

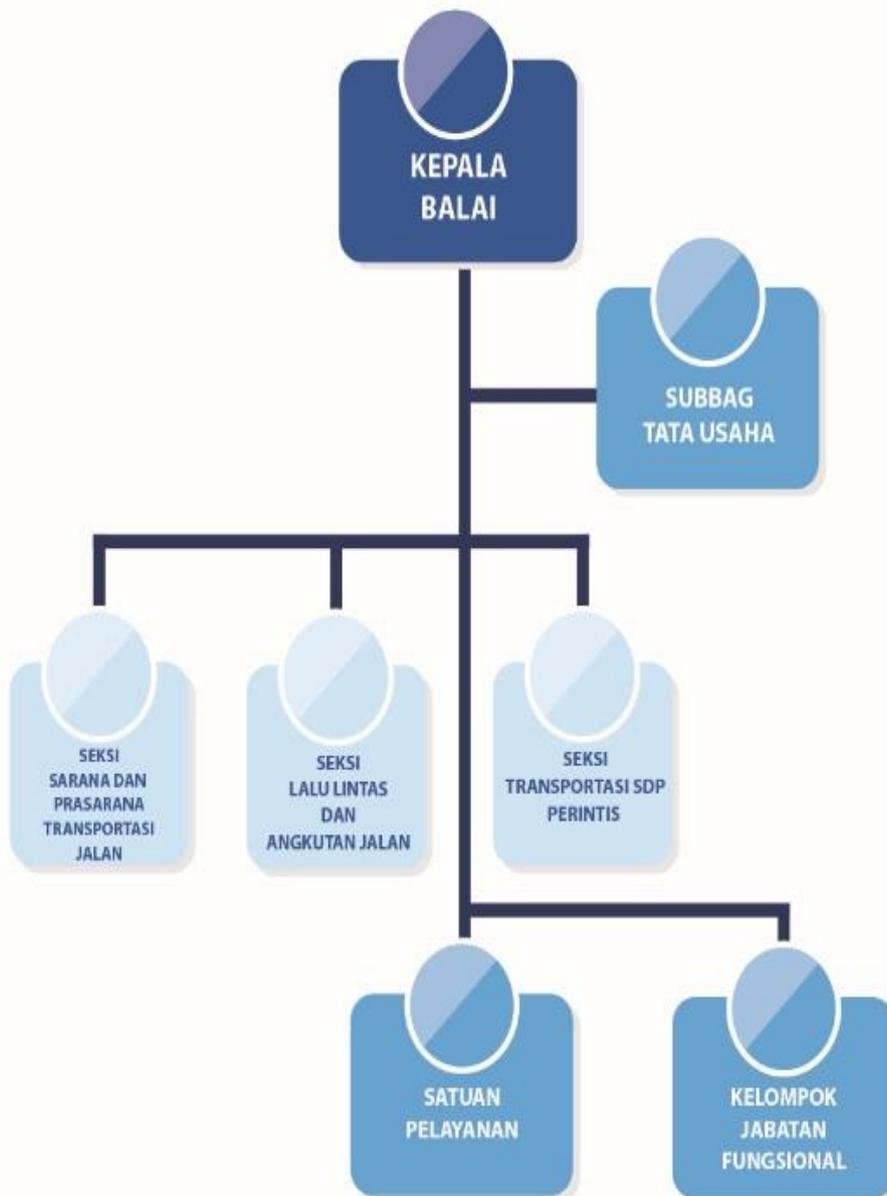


Bagan struktur Organisasi BPTD Tipe A



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE B

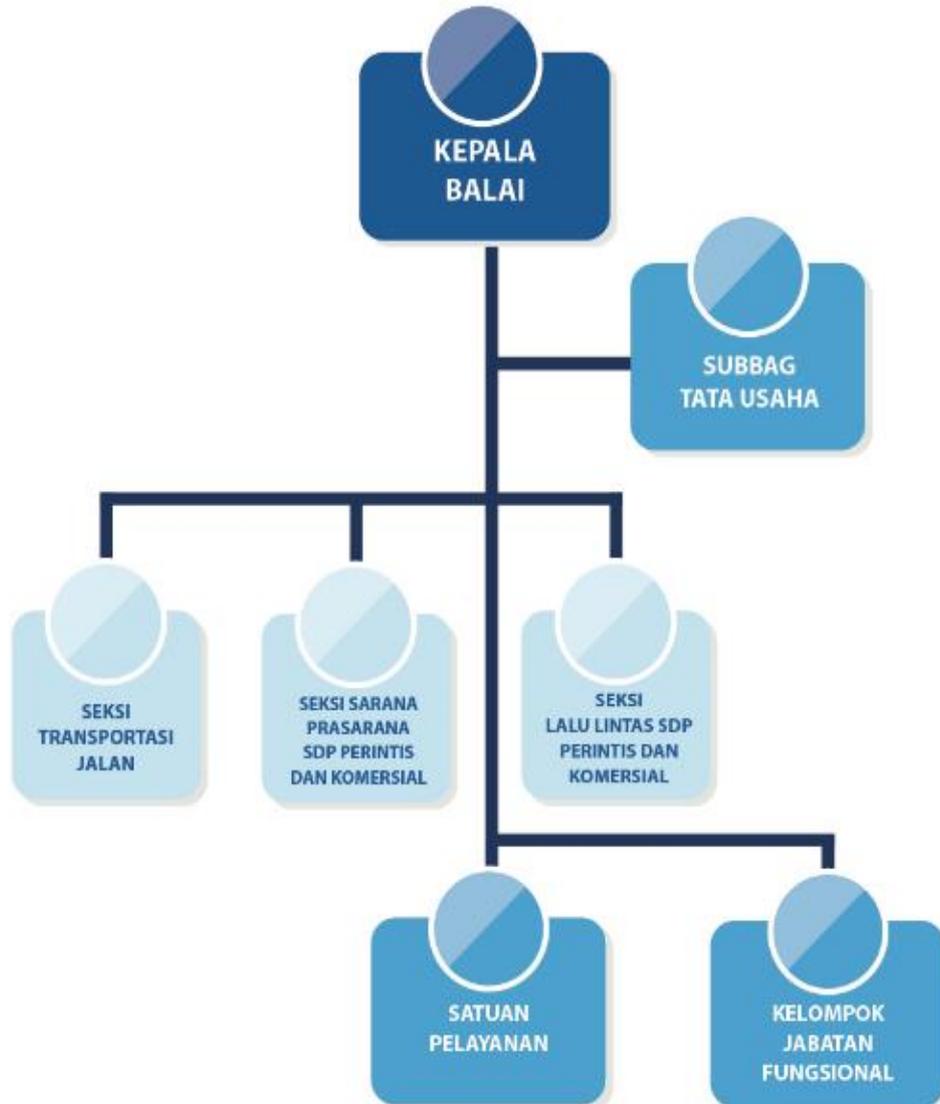


Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe B



# BAGAN STRUKTUR ORGANISASI

BPTD TIPE C



Gambar I. 9 Bagan Struktur Organisasi BPTD Tipe A, Tipe B dan Tipe C

### I.3. Sumber Daya Manusia

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menaungi sebanyak **3.610 Aparatur Sipil Negara (ASN)** dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel I. 1** Jumlah Aparatur Sipil Negara (ASN)

<b>Unit Kerja</b>	<b>Jumlah ASN</b>
1. Direktur Jenderal Perhubungan Darat	: 1
2. Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	: 145
3. Direktorat Lalu Lintas Jalan	: 65
4. Direktorat Angkutan Jalan	: 56
5. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan	: 54
6. Direktorat Sarana Transportasi Jalan	: 79
7. Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	: 77
8. BPLJSKB Bekasi	: 63
9. BPTD Wil. I Aceh	: 87
10. BPTD Wil. II Sumut	: 251
11. BPTD Wil. III Sumbar	: 148
12. BPTD Wil. IV Riau dan Kepri	: 73
13. BPTD Wil. V Jambi	: 272
14. BPTD Wil. VI Bengkulu dan Lampung	: 116
15. BPTD Wil. VII Sumsel dan Babel	: 152
16. BPTD Wil. VIII Banten	: 149
17. BPTD Wil. IX Jabar	: 44
18. BPTD Wil. X Jateng dan DIY	: 567
19. BPTD Wil. XI Jatim	: 372
20. BPTD Wil. XII Bali dan NTB	: 114
21. BPTD Wil. XIII NTT	: 33
22. BPTD Wil. XIV Kalbar	: 31
23. BPTD Wil. XV Kalsel	: 188
24. BPTD Wil. XVI Kalteng	: 28
25. BPTD Wil. XVII Kaltim dan Kaltara	: 71
26. BPTD Wil. XVIII Sultra	: 52
27. BPTD Wil. XIX Sulsel dan Sulbar	: 50
28. BPTD Wil. XX Sulteng	: 57
29. BPTD Wil. XXI Gorontalo	: 68
30. BPTD Wil. XXII Sulut	: 50
31. BPTD Wil. XXIII Maluku	: 22
32. BPTD Wil. XXIV Maluku Utara	: 48
33. BPTD Wil. XXV Papua dan Papua Barat	: 27
34. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba	:

## **I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan**

### **1.4.1. 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.

### **1.4.2. 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 dikarenakan masih terdapat BPTD yang memiliki wilayah kerja 2 Provinsi dan pertimbangan tugas dan fungsi keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP.

#### **1.4.3. 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.

#### **1.4.4. 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. ODOL (Over Dimension Over Loading);
8. Perencanaan anggaran dan proses pengadaan;
9. Uji berkala kendaraan bermotor oleh pemerintah dan swasta.
10. Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen) Terminal dan UPPKB.
11. Penganggaran melalui Pembiayaan Non APBN;
12. Penerapan Manajemen Risiko;
13. Pandemi Covid – 19.

#### **1.4.5. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2023 adalah:

1. Rencana Strategis
2. Perjanjian Kinerja

3. Indikator Kinerja Program
4. Pengukuran Kinerja
5. Evaluasi Kinerja

#### **1.4.6. 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
- I. 6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis
  - I.6.1. Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023
- I. 7. Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2023

## **BAB II AKUNTABILITAS KINERJA**

- II. 1. Tahapan Pengukuran Kinerja
- II. 2. Pengukuran Capaian Kinerja
  - II.2.1. **SP 01** Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi
    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

## 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

## II.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
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
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

### II.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
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

II.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

II.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

## II. 3. Realisasi Anggaran

### II.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

### II.3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2022

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

### II.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)
3. Hambatan dan Kendala

## **BAB III PENUTUP**

### III. 1. Penutup

#### III.1.1. Ringkasan Capaian

### III. 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. Rencana Aksi Tahun 2023 (scan dokumen yang telah ditanda tangani pimpinan);
4. Monitoring Rencana Aksi Tahun 2023;
5. Lain – lain yang dianggap perlu.

## I.5. 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 I. 2** 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	Terwujudnya Konektivitas 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 Transportasi	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	80	83	85	88,4	88,5

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target				
						2020	2021	2022	2023	2024
			IKP 4	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,0	83,1	83,2	83,3	83,4
			IKP 5	Rata-rata <i>On Time</i> Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	50	55	60	65	70
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 Class Action 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

## I.6. 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 I. 3 Rencana Kinerja Tahunan 2023**

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target
1	SP1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi	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	Rata-rata <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,300
			IKP 7	Rata-rata <i>On Time Performance</i> (OTP) 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

### **I.7. 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 I. 4** Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2023

No	Sasaran Program		Indikator Kinerja Program		Satuan	Target 2023
1	SP1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	IKP 1	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946
			IKP 2	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	IKP 3	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	%	94,057
			IKP 4	Rata-rata <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,31
			IKP 5	Rata-rata <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

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat
2. Pelayanan Transportasi Darat
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat
6. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Darat
7. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat

#### Anggaran

Rp.	2.039.301.202.000
Rp.	892.781.850.000
Rp.	1.325.462.453.000
Rp.	479.042.664.000
Rp.	509.619.810.000
Rp.	526.959.300.000
Rp.	17.738.324.000



# BAB II

# Akuntabilitas Kinerja

## **II.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.

## **II.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 dimasa 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:

- Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun 2022;
- Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan;
- Analisis efisiensi penggunaan sumber daya;
- 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 II. 1 Pengukuran Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Triwulan II Tahun 2023

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1			Q2		
				T	R	C	T	R	C
<b>SP1</b>	<b>Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional</b>					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%
IKP 5	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636	0,636	0,636	100,00%	0,636	0,636	100,00%
<b>SP2</b>	<b>Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan</b>					90.30%			98.61%
IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	93,490	99,40%	94,057	93,657	99,57%
IKP 6	On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,31	83,31	83,516	100,25%	83,31	83,519	100,25%
IKP 7	On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867	40,867	29,112	71,24%	40,867	39,241	96,02%
<b>SP3</b>	<b>Meningkatnya Keselamatan Transportasi</b>					200,00%			158.98%
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%
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%
<b>SP4</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum</b>					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%
<b>SP5</b>	<b>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik</b>					200,00%			98,62%
IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,500	79,500	0,000	200,00%	79,500	78,400	98,62%
<b>Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program</b>						137,98%			131.24%
<b>Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program</b>						130,06%			123.60%
<b>Jumlah Indikator Kinerja Program yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKP≥100%)</b>						<b>7</b>			<b>6</b>
<b>Jumlah Indikator Kinerja Program kurang dari 100% (0%≤IKP&lt;100%)</b>						<b>2</b>			<b>3</b>

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

### II.2.1. Sasaran Program 1. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional

**Tabel II. 2** Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2
<b>SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional</b>					
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	rasio	0,946		
		Target		0,946	0,946
		Realisasi		0,946	0,946
		Capaian		100,00%	100,00%
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	rasio	0,636		
		Target		0,636	0,636
		Realisasi		0,636	0,636
		Capaian		100,00%	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 02. 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 II. 3** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2023

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional		
IKP 01	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Satuan: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,946	0,946
Realisasi		0,946	0,946
Capaian		100,00%	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:

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

#### 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 II. 4** Jumlah Kawasan Prioritas Nasional

No.	Kawasan Prioritas Nasional	Jumlah Kawasan	Dikurangi		Jumlah Kawasan Dihitung
			Kawasan Beririsan	Kawasan tidak masuk perhitungan RPJMN 2020-2024	
	<b>Total Kawasan Prioritas Nasional</b>	<b>106</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>93</b>
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;                      | 7. KEK Bitung;             |
| 2. KEK Arun Lhokseumawe;              | 8. KEK Morotai;            |
| 3. KPBPB Batam Bintang Karimun        | 9. KEK Sorong.             |
| 4. KEK Tanjung Kelayang;              | 10. KI/KEK Sei Mangkei*;   |
| 5. KEK Tanjung Lesung;                | 11. KI/KEK Galang Batang*; |
| 6. KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan; | 12. KEK Mandalika*;        |
|                                       | 13. KI/KEK Palu*.          |

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

d) 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. Bintan*;       |
| 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;    |                            | 31. Merauke*;      |
| 11. Malinau;        | 21. Kep. Aru;              | 32. Jayapura*.     |

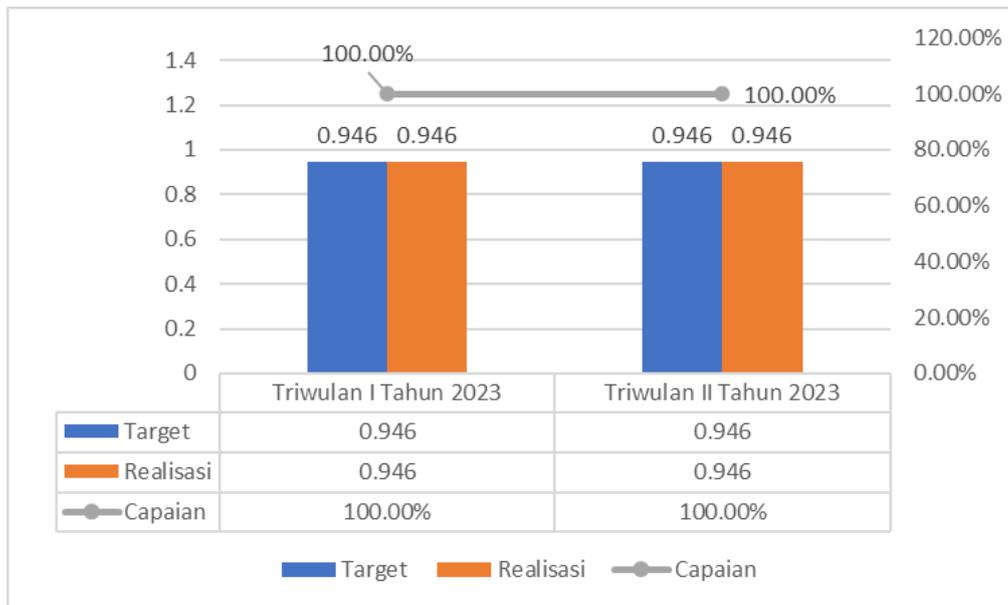
***\*) 8 DTPK Tidak masuk perhitungan dalam RPJMN 2020-2024 sebagai penyebut Rasio Konektivitas Transportasi Darat***

e) 42 Pusat Kegiatan Nasional (PKN)

- |                     |                        |                           |
|---------------------|------------------------|---------------------------|
| 1. Banda Aceh;      | 14. Cilegon;           | 29. Balikpapan-Samarinda- |
| 2. Mebidangro;      | 15. Bandung Raya;      | Bontang;                  |
| 3. Padang-Lubuk     | 16. Cirebon;           | 30. Tarakan;              |
| Agung-              | 17. Surakarta;         | 31. Gorontalo;            |
| Pariaman;           | 18. Kedungsepur;       | 32. Manado;               |
| 4. Pekanbaru;       | 19. Cilacap;           | 33. Bitung;               |
| 5. Dumai;           | 20. Yogyakarta;        | 34. Palu;                 |
| 6. Batam;           | 21. Gerbangkertosusilo | 35. Maminasata;           |
| 7. Jambi;           | 22. Malang;            | 36. Kendari;              |
| 8. Palembang dsk;   | 23. Sarbagita;         | 37. Ambon;                |
| 9. Bengkulu;        | 24. Mataram Raya;      | 38. Ternate;              |
| 10. Pangkal Pinang; | 25. Kupang;            | 39. Sorong;               |
| 11. Bandar          | 26. Pontianak;         | 40. Timika;               |
| Lampung;            | 27. Palangkaraya;      | 41. Jayapura;             |
| 12. Jabodetabek;    | 28. Banjarmasin dsk;   | 42. Merauke.              |
| 13. Serang;         |                        |                           |

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

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



**Gambar II. 1** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Darat

### 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 5**. 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 <sup>1</sup>AKAP, <sup>2</sup>ALBN, <sup>3</sup>Angkutan Jalan Perintis, <sup>4</sup>Angkutan Antarmoda dan **Fasilitas Prasarana Jalan** melalui <sup>1</sup>Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan <sup>2</sup>Terminal 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 6).** 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. 6**, 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. 7**, 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 II. 5** 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) – Serian (Malaysia) - Kuching (Malaysia)
3.	6171990001	Pontianak (Indonesia) - Ngambang (Indonesia)- Entikong (Indonesia)- Tebedu (Malaysia)- Seriam (Malaysia) – Kuching (Malaysia)
4.	6171990002	Pontianak (Indonesia) - Entikong (Indonesia)- Serian (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 karena .dengan rincian sebagaimana berikut:

**Tabel II. 6** Trayek yang melayani 2 (dua) kawasan

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

### 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 8**. Selanjutnya, mengalami perubahan keputusan dengan Nomor KP-DRJD 3695 Tahun 2023 ditetapkan sebanyak 330 trayek perintis dimana ada penambahan 3 trayek di Provinsi Aceh yaitu Pantan Labu - Gampong Bantayan, Gunung Meriah - Singkohor, dan Meulaboh - Mugarayek yang seharusnya trayek tersebut diakomodir pada tahun 2022 namun dikarenakan anggaran yang tidak mencukupi maka diusulkan kembali pada triwulan II tahun 2023. Dari 330 trayek tersebut terdapat 108 (Seratus delapan) trayek yang melayani 32 (tiga puluh dua) wilayah Kawasan Strategis Nasional dan sisanya 222 trayek tidak masuk dalam perhitungan rasio konektivitas karena tidak masuk dalam Kawasan Strategis Nasional.

### d) Angkutan Antarmoda

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 2654 Tahun 2021 pada tanggal tanggal 27 Agustus 2021 berjumlah 90 trayek (**Lampiran 9**) 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 10**). 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 11).** 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 triwulan II 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 triwulan II tahun 2023 sebanyak 1 trayek dari 35 trayek yang ditetapkan, hal ini dikarenakan 1 (satu) trayek dari KSPN Labuan Bajo, baru akan mulai beroperasi pada triwulan III tahun 2023, dikarenakan menunggu perubahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

**Tabel II. 7 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 triwulan III tahun 2023

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 II. 8** Rincian Operator Angkutan Antarmoda KSPN 2023

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

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 II. 9** Rincian Anggaran Angkutan Antarmoda KSPN 2023

No	Kawasan KSPN	Pagu	Kontrak	Realisasi	%
1	Danau Toba	4,618,907,000	4,529,245,865	1,830,711,927	40.42%
2	Mandalika	5,114,611,000	5,113,590,000	2,535,780,247	49.59%
3	Borobudur	6,113,214,000	5,447,884,733	2,723,942,364	50.00%
4	Bromo	2,910,917,000	2,907,699,000	1,435,037,000	49.35%
5	Tanjung Kelayang	2,099,256,000	2,040,048,000	1,020,024,004	50.00%
6	Likupang	1,781,599,000	1,609,750,000	761,448,585	47.30%
7	Tanjung Lesung	1,600,000,000	1,597,600,000	798,798,798	50.00%
8	Bukittinggi	1,673,771,000	1,629,939,959	814,969,980	50.00%
9	Wakatobi	750,000,000	745,000,000	310,416,665	41.67%

No	Kawasan KSPN	Pagu	Kontrak	Realisasi	%
10	Kawah Ijen	1,758,402,000	1,679,734,000	827,336,000	49.25%
11	Pacitan	1,579,323,000	1,500,000,000	737,552,000	49.17%
<b>TOTAL</b>		<b>30.000.000.000</b>	<b>28,800,491,556</b>	<b>13,796,017,570</b>	<b>47.90%</b>

#### 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 sebagaimana dalam **lampiran 12**, jumlah Terminal Penumpang Tipe A adalah **126 (seratus dua puluh enam)** terminal dengan rincian eksisting sampai dengan Triwulan II tahun 2023 sebagai berikut:

1. **112 (seratus sebelas)** Terminal Penumpang Tipe A telah **serah terima** operasional yang menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
  - a) **106** 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);

- ii. 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 (Terminal Pondok Cabe, Terminal Poris Plawad, Terminal Baranangsiang, Terminal Jatijajar);
3. **2 (dua)** Terminal Penumpang Tipe A menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan telah beroperasi (Terminal Kalideres dan 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 (Terminal Padang Bulan, Terminal Gerbangsari, Terminal Induk Bekasi, Terminal Kalijaya Cikarang, Terminal Cicaheum, Terminal Sri Tanjung, Terminal Osowilangun, Terminal Daya).

Dari 126 Terminal Penumpang Tipe A yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia terdapat 54 Terminal Penumpang Tipe A telah melayani Kawasan Strategis Nasional sebanyak 41 Kawasan dari 93 Kawasan Strategis Nasional (**Lampiran 12**). Sisanya 85 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 13**);
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 14**);
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 15**) dan;

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

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 tahun 2022 sudah ada operasional internal oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) akan tetapi belum ada pelayanan terhadap kendaraan barang baik kendaraan barang domestik maupun kendaraan barang internasional. Adapun kendala/masalah yang masih dihadapi Terminal Barang 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. Sudah ada beberapa pengusaha yang berminat untuk menjadi pengelola Tempat Penimbunan Sementara (TPS) dan proses lelang sudah dilakukan namun terkendala sertifikat lahan yang belum selesai diproses.
  - b) Proses Sertifikat tanah masih terdapat kendala dari pemilik tanah yang berbatasan langsung dengan Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong sehingga proses Penetapan Status Penggunaan (PSP) tanah menjadi terhambat. Pihak yang berbatasan tanah tersebut tidak mau menandatangani surat ukur tanah yang menjadi syarat untuk penerbitan sertifikat tanah Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong.

- c) Sudah dilakukan proses pemilihan penyewa Barang Milik Negara (BMN) di Terminal Barang Internasional Entikong dan sedang menunggu penetapan mitra sewa oleh Kementerian Perhubungan. Terkait permasalahan lahan yang belum selesai, proses pemilihan penyewa BMN tersebut sedang digugat ke Kejaksaan Tinggi Kalimantan Barat.
  - d) Pasca pandemi Covid-19, perbatasan Indonesia-Malaysia telah dibuka sejak 1 April 2022, namun Standar Operasional Prosedur ekspor-impor komoditas antar 2 negara belum ditetapkan dikarenakan Forum Sosial-Ekonomi Malaysia-Indonesia (Sosek Malindo) diundur pelaksanaannya sampai waktu yang belum ditentukan.
  - e) Jalan akses khusus dari Pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong menuju Terminal Barang Internasional (TBI) Entikong belum ada, tetapi sudah ditindak lanjuti oleh Direktorat Pembangunan Jalan Kementerian PUPR. Untuk sementara, direncanakan menggunakan jalan umum.
2. Terdapat 2 (dua) Terminal Barang Untuk Umum yang baru selesai proses pembangunannya pada Tahun Anggaran 2022 dan sudah dialokasikan anggaran operasional untuk Tahun Anggaran 2023 yaitu Terminal Barang Internasional (TBI) Skouw di Papua dan Nanga Badau di Kalimantan Barat.
  3. Terdapat 4 (empat) Terminal Barang Untuk Umum yang masih dalam proses pembangunan, yaitu Aruk di Kalimantan Barat, Motaain di Nusa Tenggara Timur, Motamasin di Nusa Tenggara Timur, dan Wini di Nusa Tenggara Timur.

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

Berdasarkan:

1. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 17**);
2. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional (**Lampiran 18**) dan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 (**Lampiran 19**).

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 **11 lokasi**. Terdapat penambahan penyediaan fasilitas pendukung sebanyak **1 lokasi** yaitu pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Labuan Bajo sehingga penyediaan fasilitas pendukung yang sudah terealisasi sebanyak **12 lokasi**, antara lain:

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

Dari target **11 (sebelas)** lokasi penyediaan fasilitas pendukung, terdapat **12 (dua belas)** lokasi sudah terealisasi yang berada di **8 kawasan**. tersaji pada **Lampiran 9**.

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

Kawasan Strategis Nasional yang telah dilayani Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan melalui <sup>1</sup>Angkutan Penyeberangan Komersil dan <sup>2</sup>Angkutan Penyeberangan Perintis dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan

Penyeberangan melalui <sup>1</sup>pembangunan Pelabuhan Penyeberangan dan <sup>2</sup>Kapal Penyeberangan Perintis adalah sebanyak **78 (tujuh puluh delapan) Kawasan**. Layanan Angkutan dan Fasilitas Sarana dan Prasarana Sungai, Danau dan Penyeberangan tersebut dijelaskan dalam rincian sebagai berikut:

#### a) Angkutan Penyeberangan Komersil

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan (**Lampiran 20**) 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 Juni tahun 2023 adalah sebanyak 89 (delapan puluh sembilan) lintas. Dari 89 (delapan puluh sembilan) lintas tersebut, 77 (tujuh puluh tujuh) lintas terdapat pada 46 (empat puluh enam) 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 pada tabel. Sementara itu untuk anggaran lintas penyeberangan komersil tidak menggunakan anggaran dari 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 21**).

Dari 274 lintas yang ditetapkan untuk dilayani Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat 5 lintas tidak beroperasi dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 10** Rincian Lintas Perintis Yang Tidak Terlayani

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

Sementara 269 lintas yang beroperasi, hanya hanya **175 (seratus tujuh puluh lima)** lintas penyeberangan yang melayani **58 (lima puluh delapan)** Kawasan Strategis Nasional dari 93 Kawasan Prioritas Nasional. Sisanya 97 (sembilan puluh tujuh) 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 tabel. Sementara itu untuk rincian anggaran lintas penyeberangan untuk setiap kapal perintis dapat dilihat pada tabel terlampir.

### **c) Pelabuhan Penyeberangan Perintis**

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

1. Pelabuhan Penyeberangan yang selesai dibangun serta eksisting adalah sebanyak **237 (dua ratus tiga puluh tujuh) Pelabuhan**; dimana sebanyak **230 (dua ratus tiga puluh)** pelabuhan penyeberangan telah beroperasi diantaranya terdapat **26 (dua puluh enam)** pelabuhan yang dikelola Ditjen Hubdat, **39 (tiga puluh sembilan)** Pelabuhan dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan **165 (seratus enam puluh lima)** Pelabuhan dikelola oleh Pemerintah Daerah (Pemda) dimana sisanya sebanyak **7 (tujuh)** Pelabuhan belum beroperasi;
2. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam proses Pembangunan (KDP) sebanyak **17 (tujuh belas) Pelabuhan**;
3. Pelabuhan Penyeberangan yang masih dalam rencana Pembangunan yaitu terdapat sebanyak **233 (dua ratus tiga puluh tiga) Pelabuhan**.

Dari **237 (dua ratus tiga puluh tujuh)** Pelabuhan yang telah selesai dibangun, hanya **101 (seratus satu)** yang melayani **59 (lima puluh sembilan)** Kawasan Strategis Nasional. Dimana sisanya sebanyak 136 (seratus tiga puluh enam) 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 kapal penyeberangan perintis dioperasikan oleh Pemda dan sebanyak 79 kapal dioperasikan oleh PT.ASDP Indonesia Ferry sesuai dengan **Lampiran. 22**
2. Kapal penyeberangan belum selesai proses pembangunan, yaitu 1 (satu) unit kapal belum selesai KMP. Oputa Yi Koo.
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 triwulan II tahun 2023 karena:

1. Adanya sistem perizinan online SPIONAM dimana saat ini sedang dilakukan pengembangan menjadi SPIONAM 2.0 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 triwulan II 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 triwulan II 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 triwulan II 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, Labuan Bajo, 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 triwulan II tahun 2023 karena:

1. Jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2023 bertambah dua dibanding jumlah Terminal Penumpang Tipe A yang beroperasi tahun 2022 yaitu sebesar 106 Terminal untuk Terminal Penumpang Tipe A;

2. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah meningkatkan operasional Terminal Penumpang Tipe A melalui digitalisasi sistem informasi terminal;
3. Mengoptimalkan kegiatan Monitoring Operasional Terminal Penumpang Tipe A dengan melakukan pemantauan secara periodik terkait implementasi kegiatan operasional di Terminal Tipe A.

**Keberhasilan terhadap operasional Terminal Barang Umum**, pada triwulan II 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.

**Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Komersil** pada triwulan II tahun 2023 karena :

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

**Keberhasilan Angkutan Penyeberangan Perintis** pada triwulan II 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, untuk mengurangi beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam pembiayaan subsidi perintis angkutan penyeberangan.

**Keberhasilan Pelabuhan Penyeberangan** pada triwulan II 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 SPM Pelabuhan Penyeberangan.

**Keberhasilan Pembangunan Kapal Penyeberangan** pada triwulan II 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.

**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 Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat;
2. Dalam pelaksanaannya sampai dengan Triwulan II 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.

➤ **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 3T (Terdepan, Terluar, Tertinggal);
- 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.

## **4. 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.

## **5. Angkutan Penyeberangan Perintis**

Kendala yang dihadapi dalam Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis antara lain:

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

## **6. Angkutan Penyeberangan Komersil**

Selain kendala pada Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis terdapat juga beberapa 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).

## **7. Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis**

Faktor kendala dalam Pengembangan Kapal Penyeberangan Perintis, yaitu:

- a. Adanya moratorium pembangunan kapal penyeberangan pada tahun 2016-2017 dan berlanjut moratorium sampai dengan tahun 2023;

- 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.

## **8. 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 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 II. 11 Realisasi Anggaran**

Sasaran Program / Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL	PAGU TW II Rp. (000,-)	REALISASI TW II	
			KEUANGAN (Rp)	PAGU (%)
GA Program Infrastruktur Konektivitas				
SP 01. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional				
IKP 01. Rasio konektivitas transportasi darat	2.224.881.545.840		159.365.920.087	7,16%
JALAN				
Subsidi Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	29.462.777.840	28.800.491.556	13.796.017.570	47,90%
Monitoring Angkutan Antarmoda untuk mendukung KSPN	324.745.000	324.745.000	180.353.985	55,54 %
Subsidi Angkutan Jalan Perintis	177.358.001.0000	177.347.991.000	69.398.667.830	39,13%
Trayek AKAP yang dilayani	0		0	0,00%
Subsidi Perkotaan Buy The Service	641.124.044.000		50.257.176.514	7,84%
Terminal Tipe A : (Pembangunan + Operasional Terminal) Pusat + Balai	479.789.878.000		50.876.779.629	10,60%
Terminal Barang (Pembangunan + Operasional)	32.462.334.000		569.178.909	1,75%
Faspim (Pusat + Balai)	26.401.797.000	26.401.797.000	26.401.797.000	100,00%
SUNGAI, DANAU & PENYEBERANGAN				
Pel. Penyeberangan	329.074.122.000		13.952.011.560	4,24%
Subsidi Angkutan Penyeberangan Perintis	478.559.896.000		5.076.294.622	1,06%
Pembangunan Kapal Penyeberangan Lanjutan	0		0	0,00%

Sasaran Program / Indikator Kinerja Program	PAGU AWAL	PAGU TW II Rp. (000,-)	REALISASI TW II	
			KEUANGAN (Rp)	PAGU (%)
Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban - Panjang, Patimban - Banjarmasin dan Patimban - Pontianak	18.000.000.000		0	0,00%

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 %;
  - 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 %..
2. Subsidi Angkutan Jalan dilaksanakan oleh masing-masing Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Pagu Anggaran Sejumlah Rp. 177.347.991.000- dengan realisasi keuangan triwulan II tahun 2023 senilai Rp.69.398.667.830,- atau mencapai 39,13%;
3. Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp. 200.000.000,-; dengan realisasi keuangan triwulan II tahun 2023 senilai Rp. 119.714.000,- atau mencapai 59,86%;
4. Survey Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan dengan pagu anggaran sejumlah Rp 249.999.000,- dan realisasi keuangan triwulan II tahun 2023 senilai Rp. 19.929.706,- atau mencapai 7,97 %;
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. 478.559.896.000,- terealisasi anggaran sebesar Rp. 5.076.294.622 atau 1,06%;
2. Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban - Banjarmasin dan Patimban - Pontianak yaitu senilai Rp. 18.000.000.000 terealisasi anggaran sebesar Rp. 0 atau 0%

3. Pembangunan Pelabuhan Penyerberangan Baru dan Lanjutan Rp. 329.074.122.000 terelalisasi anggaran sebesar Rp. 13.952.011.560 atau 4.24%.

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

1. Kegiatan operasional Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp. 214.793.703.000 dan kegiatan pembangunan dan revitalisasi Terminal Tipe A dengan total Pagu Anggaran Rp. 252.300.229.094. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp. 467.093.932.094 dengan realisasi per Triwulan II sebesar Rp. 137.557.464.361 (29,45%);
2. Kegiatan operasional Terminal Barang untuk Umum dengan total Pagu Anggaran Rp. 7.462.334.000 dan kegiatan pembangunan Terminal Barang untuk Umum dengan total Pagu Anggaran Rp. 25.000.000.000. Total Pagu Anggaran operasional dan pembangunan adalah sebesar Rp. 32.462.334.000 dengan realisasi per Triwulan II sebesar Rp. 1.868.999.300 (5,76 %);
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. 407.896.000,- dan realisasi keuangan per Triwulan II sebesar Rp. 261.406.919,- (64,08%);

#### **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 GPS (*Global Positioning System*) 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 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.

## 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 II. 12** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023

SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional		
IKP 05	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Satuan: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,636	0,636
Realisasi		0,636	0,636
Capaian		100%	100%

*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:

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

**Keterangan:**

1. Jumlah kawasan perkotaan prioritas yang telah dilayani subsidi angkutan perkotaan berbasis jalan skema *Buy The Service* pada LMCK tahun 2023 adalah periode tahun berjalan yakni Tahun 2023;

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);             | xi. Kota Baru Tanjung Selor;             |
| ii. Bandung Raya (Metropolitan Bandung);        | xii. Kota Baru Sofifi;                   |
| iii. Kedungsepur (Metropolitan Semarang);       | xiii. Kota Baru Sorong;                  |
| iv. Gerbangkertasusila (Metropolitan Surabaya); | xiv. KSPN Borobudur (Yogyakarta dsk);    |
| v. Maminassata (Metropolitan Makassar);         | xv. KSPN Mandalika (Lombok/Mataram dsk); |
| vi. Metropolitan Palembang;                     | xvi. Kota Batam;                         |
| vii. Metropolitan Denpasar;                     | xvii. Kota Balikpapan;                   |
| viii. Metropolitan Banjarmasin;                 | xviii. Kota Pekanbaru;                   |
| ix. Kota Manado;                                | xix. Kota Salatiga;                      |
| x. Kota Baru Maja;                              | 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 II. 13** Angkutan Umum Massal Perkotaan Skema Buy The Service

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

No	Kota Subsidi Angkutan Perkotaan Berbasis Jalan Skema Buy The Service Tahun 2023	Kawasan perkotaan prioritas	Target	Realisasi	Keterangan
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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023**

Realisasi kinerja rasio konektivitas transportasi perkotaan triwulan II tahun 2023 sebesar 0,636 jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 0,636 maka capaian kinerja mencapai 100%. Pencapaian ini digambarkan pada **Gambar II.2.** Grafik Capaian IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan.



**Gambar II. 2** Diagram Realisasi IKP Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan Triwulan II 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 22**), 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 17**), 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**

Selanjutnya di akhir periode waktu pelaksanaan akan dilakukan evaluasi pelaksanaan program untuk menentukan langkah kebijakan selanjutnya. 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 II. 14** 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	2.248.939	53,48
			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	18.90	168.227	11,21
			Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya	19.40		
			Sub Terminal Semanggi – Mojosongo	21.90		
			Pasar Klewer – Terminal Palur	16.70		
			Pasar Klewer – Terminal Tirtonadi	23.10		
3	Yogyakarta	Utama	Rute Kecamatan Godean Pasar Godean – Terminal Ngabean – Pasar Godean	22.90	800.223	45,25
			Rute Kecamatan Ngempak 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	994.071	32,52

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			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	715.105	21,84
			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	1.663.167	36,17
			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	884.684	36,11
			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	279.668	34,16
			Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan - ITS	47.00		
			Terminal Purabaya – Kenjeran via MERR (Tol)	51.00		
			GBT - Unesa - Mastrip	49.00		

No	Kota	Jenis Layanan	Koridor	Panjang Koridor (Km) PP	Total Penumpang	Okupansi (%)
			Terminal Benowo - Tunjungan	43.00		
			Terminal Purabaya -Unair Kampus C	43.00		
9	Bandung	Utama	Leuwipanjang – soreang (Gd Tutuka)	40.72	1.691.746	51,06
			Alun Alun Kota Bandung – Kota Baru Parahyangan (Padalarang)	42.12		
			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	1.027.596	50,13
			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	1.036.206	58,76
			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](https://btskemenhub.com) per tanggal 17 Juli 2023)

#### ➤ 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.18** 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. Masih adanya ego sektoral dan kurangnya dukungan dari pemerintah daerah;
2. Adanya penolakan dari organisasi pengangkutan setempat;
3. Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan *Buy The Service*;
4. Terjadi penurunan jumlah penumpang pada masa awal penerapan tarif akibat adanya penumpang yang belum terbiasa dengan metode pembayaran non-tunai;
5. 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:

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

Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Kinerja Program Rasio konektivitas Transportasi Perkotaan Tahun 2023 terhadap target 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 341.130.845.000,- dengan realisasi pada triwulan II senilai Rp 245.254.117.482,- atau mencapai 71,89%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema Buy The Service, senilai Rp 34.015.841.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 9.288.462.906,- atau mencapai 27,31%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 49.412.332.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 17.313.109,626,- atau mencapai 35,04%.

**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*.

## II.2.2. Sasaran Program 2: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Pencapaian Sasaran Program 2 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 II. 15** Sasaran Program 2: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2
<b>SP 02 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan</b>					
IKP 01	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057		
		Target		94,057	94,057
		Realisasi		93,490	93,657
		Capaian		99,40%	99,57%
IKP 06	<i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,31		
		Target		83,31	83,31
		Realisasi		83,516	83,519
		Capaian		100,25%	100,25%
IKP 07	<i>On Time Performance</i> (OTP) Perkotaan	%	40,867		
		Target		40,867	40,867
		Realisasi		29,112	39,241
		Capaian		71,24%	96,02%

## 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 II. 16** 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: nilai	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		94,057	94,057
Realisasi		93,490	93,657
Capaian		99,40%	99,57%

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](http://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:

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

**Tabel II. 17** 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](http://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 reviu 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

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

N = populasi

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

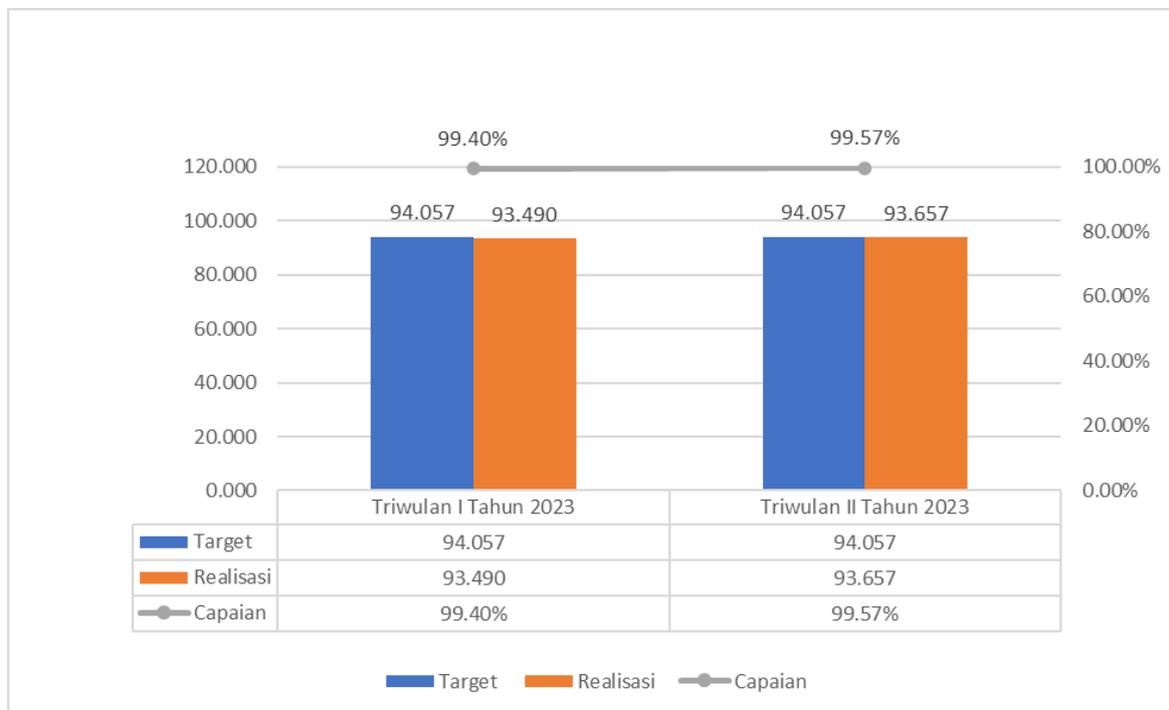
d = 0,0

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

Pada Tahun 2023 Triwulan II Kinerja Pelayanan Transportasi Darat ditargetkan mencapai nilai 94,057 berdasarkan target Renstra Ditjen Perhubungan Darat, dalam upaya mencapai target pelayanan transportasi darat di peroleh realisasi kinerja pelayanan pada penyelenggaraan angkutan jalan dan angkutan penyeberangan berdasarkan aspek-aspek pelayanan yang tertuang pada dokumen standar

pelayanan dan penerapan SPBE, serta di nilai melalui pelaksanaan Survei Kepuasan masyarakat atas standar pelayanan yang telah ditetapkan sehingga diperoleh Indeks Kepuasan Masyarakat.

Penghitungan Indeks Kepuasan Masyarakat melalui pelaksanaan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat yang telah terakomodir pada aplikasi 3A IPK-IKM dan dapat di akses melalui alamat [www.skm.dephub.go.id](http://www.skm.dephub.go.id). Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat tahun 2023 Triwulan II sebesar 93.657 jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 94,057 maka capaian kinerja mencapai 99,57%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 3** Grafik Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

#### ➤ Dasar Hukum

Dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi pada area peningkatan pelayanan publik tahun 2023 Triwulan II, 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 23**);
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (**Lampiran 24**);
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (**Lampiran 25**);
4. Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan pelayanan publik (**Lampiran 26**);

#### ➤ **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

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

Pada tahun 2022 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 triwulan II sudah mencapai 93,657.

Dalam mencapai kinerja pelayanan transportasi darat masih ditemukan banyak permasalahan, yang selama Triwulan II 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.

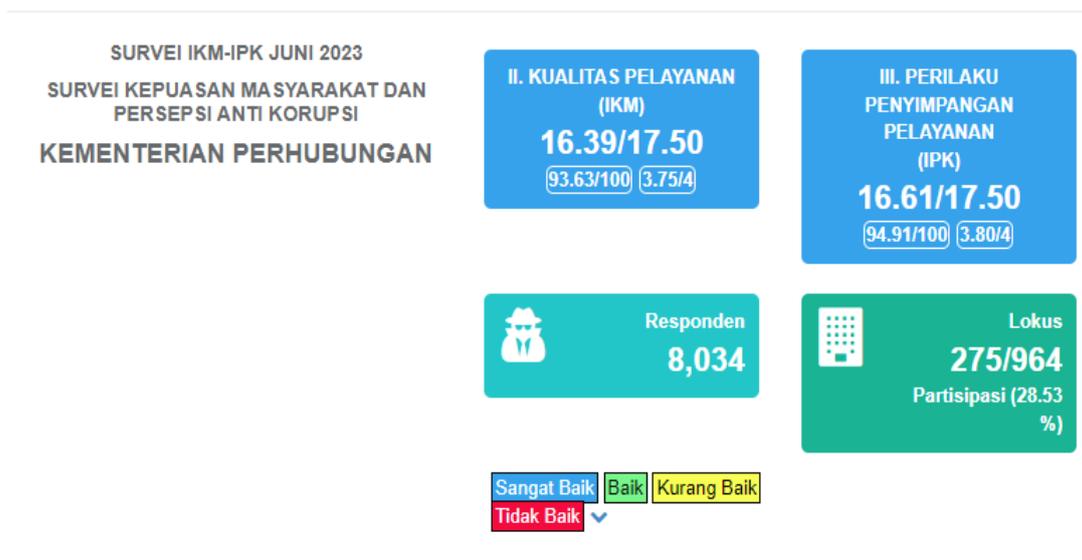
➤ **Realisasi Kinerja**

Perolehan realisasi nilai 93,657 merupakan hasil konversi dari Indeks Kepuasan Masyarakat pada Aplikasi SKM terhadap range nilai yang terdapat pada Aplikasi 3A IPK-IKM, tabel range dimaksud sebagai berikut:

Realisasi Nilai 93,657 diperoleh dari :

$$\frac{\text{Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat}}{\text{Nilai Maksimum Persepsi Layanan}} \times 100$$
$$\frac{16,39}{17,50} \times 100 = 93,657$$

Realisasi 93,657 bila disesuaikan pada tabel range akan diperoleh predikat kinerja unit pelayanan pada tingkat Sangat baik.



**Gambar II. 4** Capaian IKP Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat Pada Dashboard SKM

*Sumber : [www.skm.dephub.go.id](http://www.skm.dephub.go.id)*

Hasil capaian Indeks Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi 3A IPK-IKM berikut yang terdiri dari 8.034 responden dari 275 lokus 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 Triwulan II Tahun 2023 melalui Aplikasi 3A IPK-IKM diperoleh 93,657 sehingga angka ini mewakili capaian persepsi pelayanan transportasi darat tahun 2023 Triwulan II 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).

➤ **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*.

### ➤ 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 Triwulan II adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Capaian Kinerja} &= \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \% \\ &= \frac{93,657}{94,057} \times 100 \% = 99,57\% \end{aligned}$$

*Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi = 99,57%*

### ➤ Realisasi Anggaran

Adapun anggaran terkait Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Darat Triwulan II tahun 2023 yaitu senilai Rp. 635,800,000,- dengan realisasi hingga Triwulan II Tahun 2023 senilai Rp. 500,692,440 atau 78,75%.

#### 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 Assesment*) 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.

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

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:  
Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 18** 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: %	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		83,31	83,310
Realisasi		83,516	83,519
Capaian		100,25%	100,25%

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;

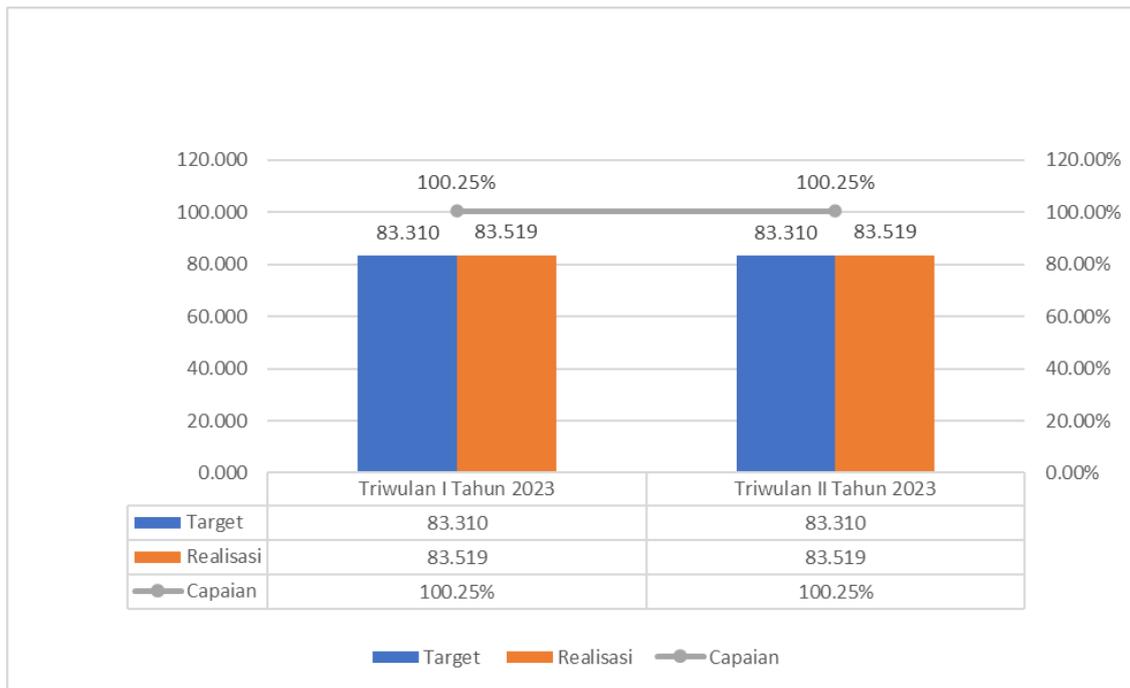
4. Jumlah pelayaran tersebut diperoleh dari koordinasi antara Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan dengan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan di Balai Pengelola Transportasi Darat, Adapun Satuan Pelayanan pada BPTD yang melayani 7 lintas tersebut diantaranya:

**Tabel II. 19** 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 Banten, 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023**

Realisasi Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP tahun 2023 sebesar 83,519 jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 83,310 maka capaian kinerja mencapai 100,25%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 5** Diagram Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Triwulan II Transportasi SDP 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 20**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan (**Lampiran 27**).

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 Triwulan II tahun 2023 pada angkutan penyeberangan pada 7 (tujuh) lintas utama sebesar 83,519, dengan rincian adalah pada tabel sebagai berikut:

**Tabel II. 20** Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi SDP Tahun 2023  
(dalam persentase OTP terhadap jumlah keberangkatan)

No.	Lintas	Jumlah Keberangkatan	Keberangkatan On Time	OTP (%)
1.	Merak – Bakauheni	37.356	30.054	80,453
2.	Padangbai – Lembar	4.490	3.708	82,584
3.	Bajoe – Kolaka	1.002	860	85,838
4.	Ketapang – Gilimanuk	73.268	61.302	83,678
5.	Kariangau – Penajam	33.560	28.696	85,517
6.	Tanjung Api-api – Tanjung Kalian	3.078	2.665	86,648
7.	Kayangan Pototano	14.149	12.109	85,582
<b>Total</b>		<b>166.903</b>	<b>139.395</b>	<b>83,519</b>

*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 Perjanjian Kinerja Tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\text{Realisasi OTP Transportasi SDP} = \frac{139.395}{166.903} = 83,519$$

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 II. 21** Realisasi OTP dibawah rata-rata

No	Lintas	Realisasi 2022	Realisasi 2023
1	Merak – Bakauheni	79,86	80.45
2	Padangbai – Lembar	82,92	82.58

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 mengalami penurunan jika dibandingkan dengan realisasi tahun 2022 (tahun sebelumnya), namun keduanya masih dibawah target tahun 2023:

1. Lintas Merak – Bakauheni, dikarenakan:

- a. Saat ini pengaturan dan pengendalian lalu lintas kapal di alur/kolam pelabuhan Merak telah dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) melalui Stasiun *Local Port Service* (LPS) Pelabuhan Penyeberangan, sehingga lebih meningkatkan keteraturan dan ketepatan jadwal operasional kapal dan pelabuhan;
- b. Karena kondisi teknis atau cuaca masih terdapat juga kapal yang gagal sandar, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya;
- c. Adanya kendala teknis di dermaga, dan membutuhkan waktu untuk kapal dapat sandar dan bongkar muat, sehingga jika satu kapal tidak *On Time* menyebabkan keterlambatan pada jadwal kapal setelahnya

2. Lintas Padangbai – Lembar, 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 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 SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dapat lebih cepat karena manifes sudah diambil dari data online ticketing;
2. Pengoperasian LPS (*Local Port Services*) untuk pengaturan lalu lintas kapal didampingi oleh personil BPTD.
3. 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. 150.000.000,- realisasi anggaran sebesar Rp. 35.500.000 atau 23,67%.

**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;
7. Melakukan Revisi Perjanjian Kinerja dengan angka target minimal realisasi tahun sebelumnya, yaitu 83,580.

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

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: 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 II. 22** Capaian On Time Performance (OTP) triwulan II Transportasi Perkotaan Tahun 2023

SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan		
IKP 07	On Time Performance (OTP) Perkotaan.	Satuan: %	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		40,867	40,867
Realisasi		29,112	39,241
Capaian		71,24%	96,02%

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:

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

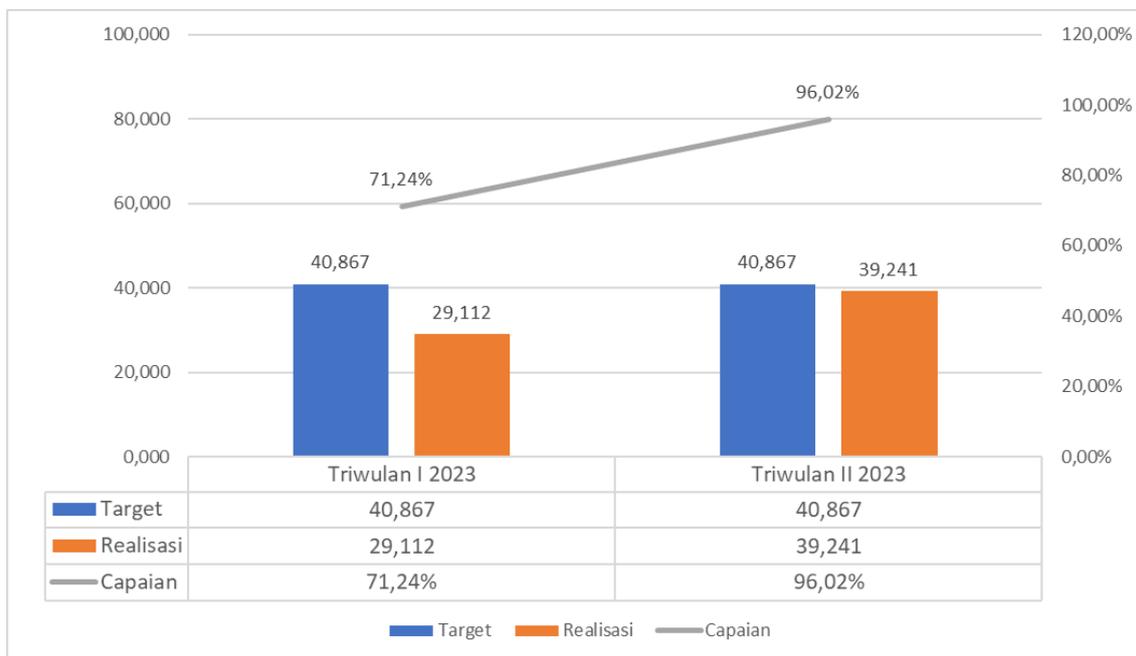
#### Keterangan:

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](http://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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023**

Realisasi Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 sebesar 39,241 jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 40,867% maka capaian kinerja mencapai 96,02%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini.



**Gambar II. 6** Diagram Capaian IKP Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023

### a.3. Analisa Keberhasilan/Kegagalan

#### ➤ Dasar Hukum

Untuk mendukung capaian Indikator Kinerja Program Capaian *On Time Performance* 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 28**);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (**Lampiran 29**).

#### ➤ 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.

Pada Revisi I Perjanjian Kinerja 2022 yang diterbitkan pada bulan Agustus 2022 terjadi perubahan target Indikator Kinerja Program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan yang semula 28% menjadi 40,867% dengan dasar pertimbangan telah beroperasinya seluruh layanan di 10 (sepuluh) kota dan adanya peningkatan kinerja OTP pada kota-kota tersebut. Setelah revisi II Perjanjian Kinerja 2022 yang diterbitkan pada bulan Desember 2022, target indikator kinerja program *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan masih tetap 40,867%.

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 II. 23** Pencapaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan Tahun 2023

No	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1	BTS Kota Medan	Medan Bus Transport	44,81
2	BTS Kota Palembang	Trans Musi	38,90
3	BTS Kota Denpasar	Satria Trans Jaya	43,09
4	BTS Kota Yogyakarta	Jogja Tugu Trans	39,84
5	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	30,64
		Transport Global Mandiri	
6	BTS Kota Makassar	Sinar Jaya	47,00
7	BTS Kota Banyumas	Banyumas Raya Transportasi	41,34
8	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	27,52
9	BTS Kota Banjarmasin	Bagong Dekaka Makmur	44,63
10	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	34,64
		Pusaka Burung Besar	
<b>Jumlah OTP Transportasi Perkotaan (BTS)</b>			<b>392,41</b>

Sumber: OTP Fleet Management Transportasi Perkotaan

➤ **Realisasi Kinerja**

Sebagaimana rincian dalam Tabel III.23, jumlah total nilai realisasi OTP dari 10 (sepuluh) kota di atas sebesar 392,41%. Sehingga realisasi *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan tahun 2023 adalah sebagai berikut::

$$Realisasi\ OTP\ Transportasi\ Perkotaan = \frac{392,41}{10} \times 100\% = 39,241\%$$

➤ **Capaian Kinerja**

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{39,241}{40,867} \times 100\% = 96,02\%$$

Namun demikian pada tahun 2023, dari total 10 (sepuluh) layanan BTS Perkotaan yang beroperasi, 4 (empat) layanan BTS perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) dibawah rata-rata sebagaimana tabel berikut:

**Tabel II. 24** Layanan BTS Perkotaan dengan realisasi *On Time Performance* (OTP) Tahun 2023

No.	Layanan BTS Perkotaan	Operator	Realisasi OTP (%)
1.	BTS Kota Palembang	Trans Musi	38,90
		Transport Global Mandiri	
2.	BTS Kota Surakarta	Bengawan Solo Trans	30,64
		Transport Global Mandiri	
3.	BTS Kota Surabaya	Seduluran Bus Suroboyo	27,52
4.	BTS Kota Bandung	Unit Bisnis Strategis Perum DAMRI	25,26
		Pusaka Burung Besar	

Penyebab nilai realisasi *On Time Performance* pada 4 (empat) 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;
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 341.130.845.000,- dengan realisasi pada triwulan II senilai Rp 245.254.117.482,- atau mencapai 71,89%;
2. *Fleet Management System* Operasional Angkutan Perkotaan dengan Skema Buy The Service, senilai Rp 34.015.841.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 9.288.462.906,- atau mencapai 27,31%;
3. Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan, senilai Rp 49.412.332.000,- dengan realisasi hingga akhir tahun senilai Rp 17.313.109,626,- atau mencapai 35,04%.

#### **a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa 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.

### II.2.3. Sasaran Program 3: Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Pencapaian Sasaran Program 3 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 II. 25** Sasaran Program 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2
<b>SP 03 Meningkatnya Keselamatan Transportasi</b>					
IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,015		
		Target		0,015	0,015
		Realisasi		0,000	0,000
		Capaian		200,00%	200,00%
IKP 02	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,039		
		Target		0,039	0,039
		Realisasi		0,000	0,032
		Capaian		200,00%	117,95%

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

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan Per 10.000 Keberangkatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 26** 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: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,015	0,015
Realisasi		0,000	0,000
Capaian		200,00%	200,00%

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

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

#### 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;
- rusak 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.

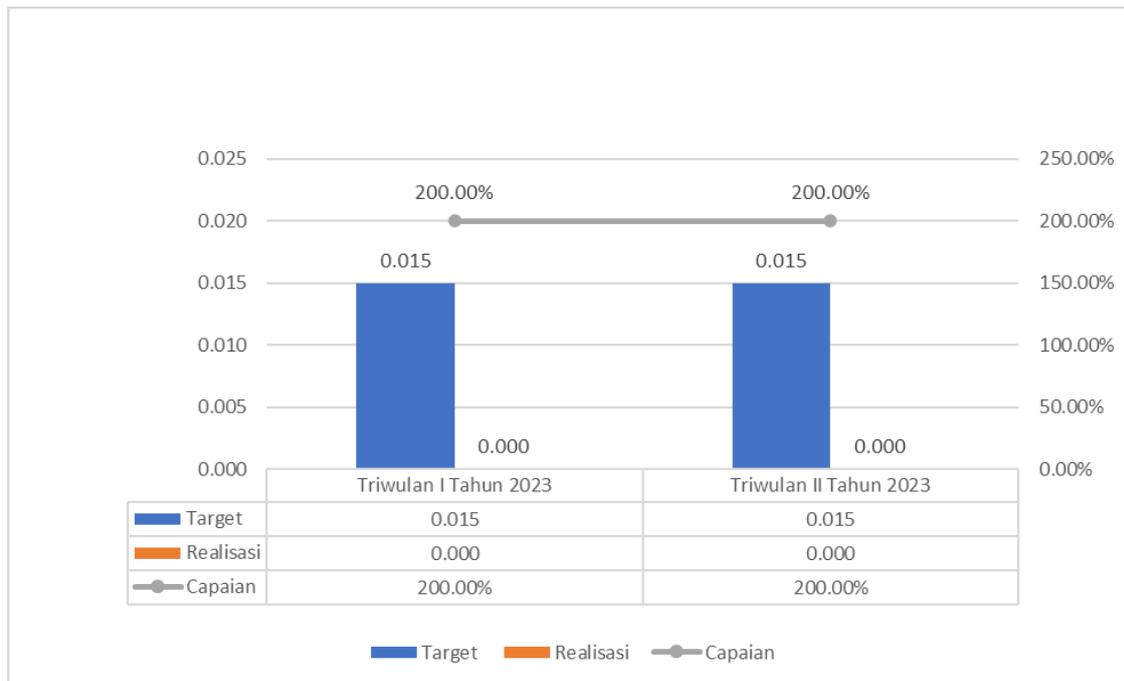
2. Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan/atau Angkutan Perintis di Jalan pada tahun (n), dimana (n) merupakan periode pada tahun berjalan yaitu tahun 2023..

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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023**

Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan tahun 2023 sebesar 0,000. Jika dibandingkan dengan target PK tahun 2023 sebesar 0,015 maka capaian kinerja mencapai 200,00% Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 7** Diagram Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan 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 2021 yaitu sebesar 0,015 dan merupakan target yang disampaikan oleh Pimpinan.

➤ **Realisasi Kinerja**

Pada periode sampai dengan Triwulan II 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 0 (nol)** 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 II. 27** Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada Tahun 2023

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

Sedangkan, jumlah keberangkatan bus di Terminal Penumpang Tipe A dan Jumlah Keberangkatan angkutan keperintisan pada periode Januari sampai dengan Juni Tahun 2023 sebanyak 1.390.012 (Satu Juta Tiga Ratus Sembilan Puluh Ribu Dua Belas) keberangkatan dengan rincian:

1. Jumlah keberangkatan Bus AKAP periode Januari – Juni 2023 sebanyak 1.330.185 (Satu Juta Tiga Ratus Tiga Puluh Ribu Seratus Delapan Puluh Lima) keberangkatan, dan;

2. Jumlah keberangkatan Bus Perintis periode Januari – Juni 2023 sebanyak 59.827 (Lima Ratus Sembilan Puluh Delapan Ratus Dua Puluh Tujuh) keberangkatan.

**Tabel II. 28** Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan pada tahun 2023

No	Jenis Angkutan Umum	Jumlah Keberangkatan (Kumulatif)	
		Triwulan I	Triwulan II
1	Bus AKAP	1.330.185	1.330.185
2	Bus Perintis	59.827	59.827
Total		872.318	1.390.012

#### ➤ Realisasi Kinerja

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

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

$$IKP 1 = \frac{0}{1.390.012} \times 10.000 = 0,00$$

#### ➤ 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:

$$\% \text{ Capaian IKP1} = \frac{(0,015 - (0,00 - 0,015))}{0,015} \times 100\% = 200,00\%$$

**Tabel II. 29** Capaian Kinerja Indikator Kinerja Program - Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan Triwulan II Tahun 2023

No	Uraian	Triwulan I	Triwulan II
1	Target	0,015	0,015
2	Realisasi	0,000	0,000
Capaian Kinerja		200,00%	200,00%

**Tabel II. 30** Rasio kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan triwulan II Tahun 2023

No	Uraian	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan I	Capaian Rasio Kecelakaan Triwulan II
1	Jumlah Kecelakaan yang melibatkan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	0	0
2	Jumlah keberangkatan perjalanan AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan	1.390.012	1.390.012
<b>Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan</b>		<b>200,00%</b>	<b>200,00%</b>

Berdasarkan perhitungan realisasi indikator kinerja program Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan Triwulan II tahun 2023, didapatkan hasil realisasi rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan adalah 0,00. 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 Triwulan II 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 SRUT.

➤ **Faktor Kendala**

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

1. Perusahaan angkutan umum yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) masih sangat sedikit, sampai Juni tahun 2023 sebanyak 108 perusahaan yang memiliki Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan dari 4.848 Perusahaan Angkutan Umum (PAU) per tanggal 30 Juni 2023;
2. Belum diterapkannya sanksi bagi perusahaan angkutan yang belum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
3. Belum satu tujuannya perusahaan angkutan umum dengan pemerintah akan pentingnya keselamatan, keselamatan merupakan investasi sedangkan

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

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

#### ➤ 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. 6.561.000.000,- dan sampai dengan bulan Juni tahun 2023 realisasi anggaran senilai Rp. 3.237.347.468,- atau sebesar 49,34%.

**Tabel II. 31** Kegiatan yang mendukung program dalam rencana aksi perjanjian kinerja

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Rp 370.000.000	Rp 172.548.390	46,63%	
2	Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	Rp 380.000.000	Rp -	0,00%	
3	Pembinaan Teknis Petugas Pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	Rp 300.000.000	Rp -	0,00%	
4	Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	Rp 380.000.000	Rp 274.409.000	72,21%	
5	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	Rp 550.000.000	Rp 444.646.520	80,84%	
6	Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	Rp 380.000.000	Rp 269.610.000	70,95%	
7	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 480.000.000	Rp 336.097.160	71,51%	

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
8	Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 674.000.000	Rp 271.695.496	40,31%	
9	Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Rp 340.000.000	Rp 338.898.240	99,68%	
10	Program Aksi Keselamatan Berkendaraan	Rp 727.000.000	Rp 610.951.500	84,04%	
11	Bimbingan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	Rp 500.000.000	Rp 87.000.000	18,51%	
12	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Rp 380.000.000	Rp 204.738.290	53,88%	
13	Pembinaan Teknis Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Rp 480.000.000	Rp 47.175.000	9,83%	
14	Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan	Rp 340.000.000	Rp 87.009.422	25,59%	
15	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK	Rp 280.000.000	Rp 92.568.450	33,06%	

#### a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa 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 25 (dua puluh lima ) 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 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 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.

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

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan Per 10.000 Pelayaran dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 32** 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: Rasio	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,039	0,039
Realisasi		0,000	0,032
Capaian		200,00%	117,95%

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:

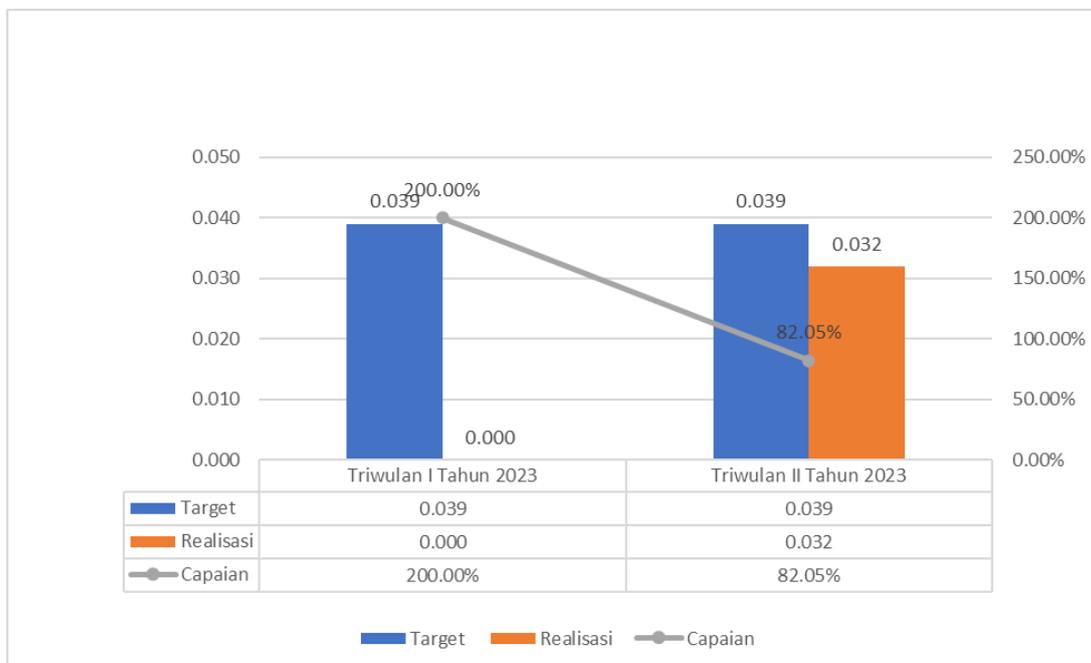
$$= \frac{\text{Jumlah Kecelakaan Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}}{\text{Jumlah pelayaran Angkutan Penyeberangan pada Tahun (n)}} \times 10.000 \text{ pelayaran}$$

### 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023

Realisasi Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran tahun 2023 sebesar 0,032. Jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 0,039 maka capaian kinerja mencapai 82,05%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 8** Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran Triwulan II 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 30**);
2. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan (**Lampiran 31**).

#### ➤ 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. Dengan menggunakan baseline 2020 senilai 0,088. Target setiap tahun menggunakan asumsi terjadi penurunan sebesar 1,5% per tahun. Pada triwulan II tahun 2023 terdapat kejadian kecelakaan pelayaran SDP yaitu terbakarnya cardeck KMP. Royce I pada lintas Merak-Bakauheni.

Sedangkan Jumlah pelayaran angkutan penyeberangan baik perintis maupun komersil pada triwulan II Tahun 2023 sebesar 309.263 pelayaran. Data Realisasi Jumlah Pelayaran Angkutan Penyeberangan Perintis dan Komersil Tahun 2023 disajikan pada tabel berikut:

**Tabel II. 33** 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	131.313	131.313
2.	Triwulan II	177.950	309.263

*Sumber data: Data olahan dari Subdit Angkutan Direktorat TSDP, terhitung tanggal Januari s.d Juni 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 ppns bidang 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 TSDP yang sudah mengalami peningkatan pnaatan.

➤ **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 Triwulan II Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

$$\text{Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan} \frac{1}{309.263} \times 10.000 \text{ pelayaran} = 0,032$$

### ➤ **Capaian Kinerja**

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

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{(\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target}))}{\text{Target}} \times 100 \%$$
$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,039 - (0,032 - 0,039))}{0,039} \times 100\% = 117,94 \%$$

### ➤ **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. 150.000.000,- dengan realisasi anggaran sebesar Rp. 73.701.290 atau 49,13%.

#### **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 SPB;
2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data real time cuaca pada lintas penyeberangan;
3. Berkoordinasi dengan BMKG (Badan Meteorologi dan Geofisika) 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 KSOPP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan) Danau Toba (Bimbingan Teknis Pelaksanaan Kesyahbandaran, Bimbingan teknis peningkatan Kinerja PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) Bidang LLASDP (Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan), Bimbingan Teknis Auditor ISM (International Safety Management) Code, Kampanye Keselamatan (*Safety Campaign*) Pelayaran 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.

## II.2.4. Sasaran Program 4: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

Pencapaian Sasaran Program 4 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 II. 34** Sasaran Program 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2
<b>SP 04 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum</b>					
IKP 01	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat Class Action oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan	%	0,100		
		Target		0,100	0,100
		Realisasi		0,000	0,000
		Capaian		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 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, 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 II. 35** 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: %	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		0,100	0,100
Realisasi		0,000	0,000
Capaian		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 Meningkatnya

Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum, dapat ditentukan dengan rumus:

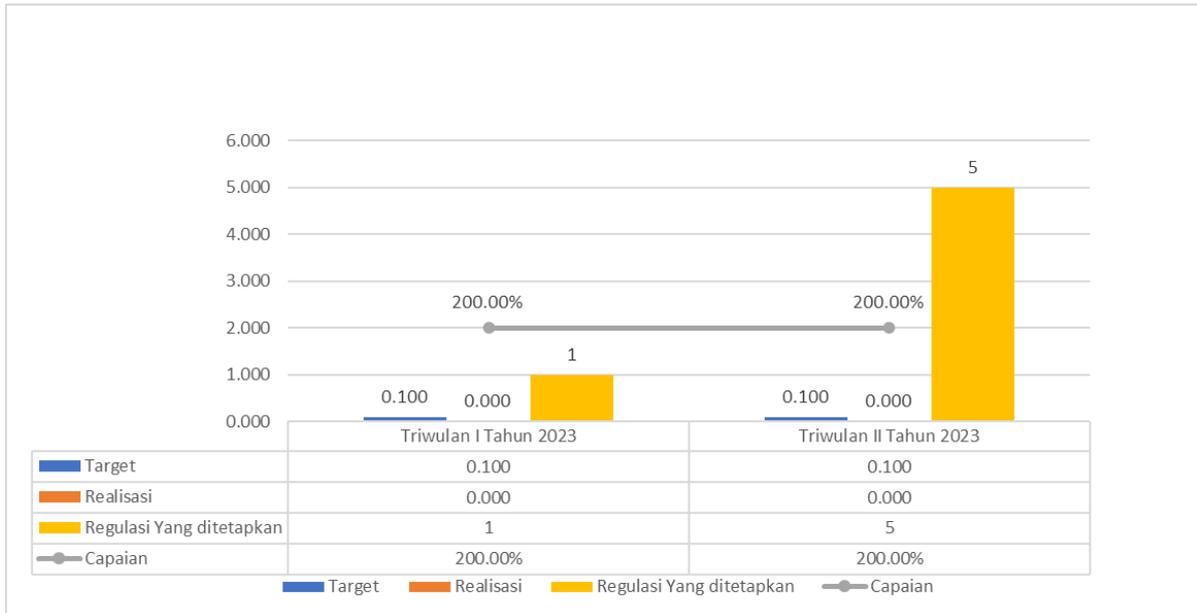
$$RK = \frac{Rt - (Ra - Rt)}{Rt} \times 100\%$$

**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 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 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 PK 2022 sebesar 0.1 maka capaian kinerja mencapai 200%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 9** Diagram Capaian IKP Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action* oleh Masyarakat Dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang Dikeluarkan/Ditetapkan

### 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 Triwulan II Tahun 2023 ini, realisasi pencapaian penetapan kebijakan di bidang Perhubungan Darat sejumlah 5 (lima) 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 Sekretariat 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.

➤ **Realisasi Kinerja**

Sehingga 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

$$\text{Rasio Class Action Triwulan II Tahun 2023} = \frac{0}{5} = 0$$

#### ➤ **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 Triwulan II Tahun 2023 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2023 yaitu sebesar:

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

$$\% \text{ Capaian} = \frac{(0,1 - (0 - 0,1))}{0,1} \times 100\% = 200 \%$$

#### ➤ **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 pengupload-an 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 II. 36** Anggaran terkait Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang Mendapat *Class Action*

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi		Ket.
			Keuangan	Pagu (%)	
1	Penyuluhan Peraturan Perundang-undangan	1.681.365.000	567,658,700	33,76%	
2	Workshop Peraturan Perundang-undangan	1.577.623.000	399,766,000	25,34%	
3	Pelaksanaan Advokasi dan Pertimbangan Bantuan Hukum Bidang Perhubungan Darat	1.302.336.000	543.459.650	41,73%	
	Total	4.561.324.000	1.510.884.350	33,12%	

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. 4.561.324.000,- untuk 3 (tiga) kegiatan dan realisasi anggaran sebesar Rp.1.510.884.350,- dan adapun capaian kinerja yang tercapai yaitu 33,12%.

#### **a.4. Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang**

Upaya untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yang menjadi pokok permasalahan utama yaitu koordinasi mengenai tahapan penetapan peraturan yang membutuhkan 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:

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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.

## II.2.5. Sasaran Program 5: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian Sasaran Program 5 diukur melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Program (IKP) yaitu:

IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

**Tabel II. 37** Sasaran Program 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	Q1	Q2
<b>SP 05 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik</b>					
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	nilai	79,500		
		Target		79,500	79,500
		Realisasi		79,200	78,400
		Capaian		99,62%	98,62%

### 1. IKP 01. Indeks RB Kementerian Perhubungan

Dalam menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menggunakan 2 (dua) IKP salah satunya yaitu Indeks RB Kementerian Perhubungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 38** Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2023

SP 05	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik		
IKP 01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Satuan: nilai	
Target/Realisasi/Capaian		Triwulan I	Triwulan II
Target		79,500	79,500
Realisasi		79,200	78,400
Capaian		99,62%	98,616%

Sumber: Renstra Ditjen Perhubungan Darat Th. 2020-2024 dan Hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2022

### 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:

$$\text{Capaian Nilai RB tahun 2022} = \text{Nilai Pengungkit (60\%)} + \text{Nilai Hasil (40\%)}$$

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 (Sumberdaya 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 Pehubungan 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 III.39.

**Tabel II. 39** 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%);

No.	Komponen	Bobot	Sub-Komponen
			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. Kualitas Pengelolaan Aset (1%); e. Merit System (1%); f. ASN Profesional (1%); g. Kualitas Perencanaan (1%); h. Maturitas SPIP (1%); i. Kapabilitas APIP (1%); j. 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%); 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 Perjanjian Kinerja Ditjen Hubdat Tahun 2023**

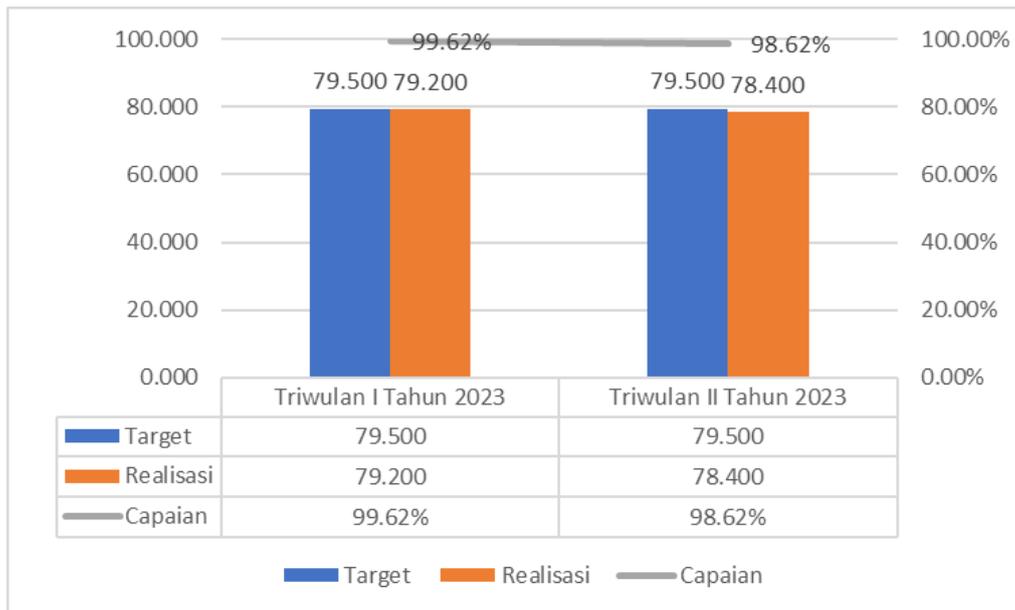
Realisasi nilai evaluasi RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 merupakan hasil evaluasi atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada tahun sebelumnya. Dimana nilai tersebut merupakan gambaran pencapaian atas pemenuhan komponen dan sub-komponen pada tabel pembobotan. Untuk lebih jelasnya rincian hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel II. 40** Hasil Evaluasi Nilai Reformasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020

<b>A.</b>	<b>Pengungkit</b>	<b>Bobot</b>	<b>Nilai</b>
<b>I. Pemenuhan (20)</b>		<b>20,00</b>	<b>17,92</b>
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
<b>II. Hasil Antara Perubahan (10)</b>		<b>10,00</b>	<b>9,09</b>
1	Kualitas Pengelolaan Arsip	1,00	0,86
2	Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa	1,00	0,76
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
<b>III. Reform (30)</b>		<b>30,00</b>	<b>19,89</b>
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>B. Hasil (40)</b>		<b>Bobot</b>	<b>Nilai</b>
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 tahun 2023 adalah sebesar 78,400, yang didapat atas nilai evaluasi pada tahun sebelumnya pada tahun 2022. Nilai tersebut merupakan nilai RB pada tingkat Kementerian dan belum dijabarkan hingga level Eselon I. Sehingga **nilai Indeks RB Ditjen Perhubungan Darat masih menggunakan nilai pada tingkat kementerian** yaitu sebesar 78,400. Realisasi Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2023 adalah sebesar 78,400 jika dibandingkan dengan target PK 2023 sebesar 79,500 maka capaian kinerja mencapai 98,622%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



**Gambar II. 10** Diagram Capaian 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 32**);
2. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 26 Tahun 2020 tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (**Lampiran 33**);
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024 (**Lampiran 34**).

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 I Reformasi Birokrasi Tahun 2023 senilai 79,5 diperoleh dari Renstra 2020-2024 dengan berdasarkan asumsi proyeksi arahan pimpinan pada rapat renstra 2020-2024. Sepanjang tahun 2023 tidak terdapat perubahan target Perjanjian Kinerja (PK) 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:

$$\text{Realisasi Nilai RB tahun 2023} = 44,950 + 33,450 = 78,400$$

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 Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 (Triwulan II) terhadap target Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yaitu sebesar:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$
$$\% \text{ Capaian} = \frac{78,400}{79,500} \times 100\% = 98,616\%$$

Dimana angka 79,500 didapat dari capaian target rencana strategis 2020-2024, 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 98,616% 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. Keterlibatan seluruh unit kerja dalam menetapkan Agen Perubahan, dimana menjadi role model pada setiap unit kerja masing-masing yang berdampak mengubah pola pikir dan budaya kerja setiap pegawai hingga unit terkecilnya;
4. 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;
5. Adanya antusias, pemahaman dan kontribusi setiap pemangku jabatan fungsional hasil penyetaraan dalam perencanaan penyederhanaan birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;
6. Pengembangan pegawai telah berdasarkan kompetensi sesuai rencana dan kebutuhan pengembangan kompetensi;
7. 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);
8. 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);

9. 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;
10. 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 Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2023 yaitu Peningkatan Kapasitas Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat senilai Rp 635.800.000,- dengan realisasi pada Triwulan II senilai Rp 500.692.440,- atau mencapai 78,75%. Kegiatan-kegiatan real yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam keberhasilan IKP Indeks Reformasi Birokrasi 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.

## II.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 II. 41** Rincian per Sumber Dana Pagu Awal Tahun 2023

Sumber Dana	Anggaran	%
<b>RM</b>	Rp. 4.594.065.763.000	79,33%
<b>PNBP</b>	Rp. 633.846.500.000	10,95%
<b>SBSN</b>	Rp. 512.993.340.000	8,86%
<b>PHLN</b>	Rp. 50.000.000.000	0,86%
<b>BLU</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>Rp. 5.790.905.603.000</b>	<b>100,00%</b>

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 Triwulan II Tahun Anggaran 2023 adalah sebesar **Rp 5.804.285.721.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 42** Rincian per Sumber Dana Pagu Triwulan II TA. 2023

Sumber Dana	Anggaran	%
<b>RM</b>	Rp. 4.594.065.763.000	79,15%
<b>PNBP</b>	Rp. 610.081.439.000	10,51%
<b>SBSN</b>	Rp. 526.373.458.000	9,07%
<b>PHLN</b>	Rp. 50.000.000.000	0,86%
<b>BLU</b>	Rp. 23.765.061.000	0,41%
<b>TOTAL</b>	<b>Rp. 5.804.285.721.000</b>	<b>100,00%</b>

*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 II. 43** Rincian per Jenis Belanja Pagu Awal Tahun 2023

Jenis Belanja	Anggaran	%
<b>Belanja Pegawai</b>	Rp. 493.409.966.000	8,52%
<b>Belanja Barang</b>	Rp. 3.205.453.151.000	55,35%
<b>Belanja Modal</b>	Rp. 2.092.042.486.000	36,13%
<b>Total</b>	<b>Rp. 5.790.905.603.000</b>	<b>100,00%</b>

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. 2022 Sehingga Total Pagu akhir DIPA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada per Jenis Belanja Triwulan II T.A. 2023 adalah sebesar **Rp 5.804.285.721.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 44** Rincian per Jenis Belanja Pagu II TA. 2023

Jenis Belanja	Anggaran	%
<b>Belanja Pegawai</b>	Rp. 493.409.966.000	8,50%
<b>Belanja Barang</b>	Rp. 3.219.368.349.000	55,47%

Jenis Belanja	Anggaran	%
Belanja Modal	Rp. 2.091.507.406.000	36,03%
Total	Rp. 5.804.285.721.000	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 perihal 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 2022 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);

**2. Refocussing/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,-**;

**Tabel II. 45 Refocusing Anggaran**

NO	SATUAN KERJA	KEGIATAN	AKUN	PAGU
1	Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Di Bekasi	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.093.705.000
2	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Bantuan Teknis Fasilitas Perlengkapan Jalan Pada Masa Natal dan Tahun Baru	526112	1.000.000.000
3	Direktorat Angkutan Jalan	Pengadaan Bus	526112	16.500.000.000
		Layanan Angkutan Perkotaan Skema Buy The Service (BTS)	521219	158.869.155.000
4	Direktorat Transportasi Sungai Danau, Dan Penyeberangan	Pembangunan Kapal Patroli Multi Purpose Ukuran 17 m Perairan Laut (Termasuk Supervisi) untuk Perairan Laut Bolok	532111	16.500.000.000
		Pembangunan Kapal Patroli Multi Purpose Ukuran 12 m Perairan Sungai dan Danau (Termasuk Supervisi) untuk Danau Toba	532111	7.200.000.000
		Subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry Patimban - Banjarmasin dan Patimban - Pontianak	521219	1.400.000.000
5	BPTD Wilayah II Provinsi Sumatera Utara	Excellent Service Terminal Penumpang Tipe A Tanjung Pinggir	521119	500.000.000
		Excellent Service Terminal Penumpang Tipe A Amplas	521119	500.000.000
		Excellent Service Terminal Penumpang Tipe A Pinang Baris	521119	500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	4.431.605.000
6	BPTD Wilayah III Provinsi Sumatera Barat	Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Anak Air Kota Padang	521219	500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	2.704.931.000

NO	SATUAN KERJA	KEGIATAN	AKUN	PAGU
7	BPTD Wilayah IV Provinsi Riau Dan Kepulauan Riau	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai	532111	3.000.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.485.221.000
8	BPTD Wilayah V Provinsi Jambi	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	2.462.697.000
9	BPTD Wilayah VI Provinsi Bengkulu Dan Lampung	Pembangunan Gedung Pelayanan BPTD VI Bengkulu dan Lampung	533111	7.500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	3.181.257.000
10	BPTD Wilayah VII Provinsi Sumsel Dan Kepulauan Babel	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	2.902.082.000
11	BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.628.476.000
12	BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat	Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Sukabumi	521219	1.000.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Guntur Melati, Garut (Lanjutan)	521219	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Leuwi Panjang (lanjutan)	521219	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Cirebon (lanjutan)	521219	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Banjar	521219	500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	5.330.799.000

NO	SATUAN KERJA	KEGIATAN	AKUN	PAGU
13	BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur	Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Purabaya	521119	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Patria Blitar	521119	500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	7.087.991.000
14	BPTD Wilayah XII Provinsi Bali Dan NTB	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda KSPN Mandalika	533111	3.376.110.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	2.243.328.000
15	BPTD Wilayah XIII Provinsi NTT	Pembangunan Gedung Pelayanan BPTD XIII NTT	533111	10.000.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.124.951.000
16	BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	475.356.000
17	BPTD Wilayah XVI Provinsi Kalteng	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai	532111	4.447.500.000
		Pengadaan dan Pemasangan ZoSS	532111	2.355.677.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.347.581.000
18	BPTD Wilayah XVII Provinsi Kaltim Dan Kaltara	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	973.667.000
19	BPTD Wilayah XVIII Provinsi Sultra	Pengadaan dan Pemasangan ZoSS	532111	2.634.885.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.095.915.000
20	BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan Dan Sulawesi Barat	Pembangunan Gedung Pelayanan BPTD XIX Sulselbar	533111	10.000.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	3.911.323.000
21	BPTD Wilayah XX Provinsi Sulawesi Tengah	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.471.928.000

NO	SATUAN KERJA	KEGIATAN	AKUN	PAGU
22	BPTD Wilayah XXI Provinsi Gorontalo	Pengadaan dan Pemasangan ZoSS	532111	1.870.860.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.713.185.000
23	BPTD Wilayah XXII Provinsi Sulut	Pembangunan fasilitas integrasi moda di Likupang	533111	1.816.890.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	1.365.135.000
24	BPTD Wilayah XXIV Provinsi Maluku Utara	Pengadaan dan Pemasangan ZoSS	532111	1.098.690.000
25	BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua Dan Papua Barat	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kaimana Kab. Kaimana Tahap III	533111	10.000.000.000
26	BPTD Wilayah X Provinsi Jawa Tengah Dan D.I Yogyakarta	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di KSPN Borobudur	526311	1.000.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Purwokerto, Banyumas	521219	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Mangkang, Semarang	521219	500.000.000
		Ketatalaksanaan Operasional dan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan Berbasis Excellent Service Terminal Tipe A Ir Soekarno, Klaten	521219	500.000.000
		Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	9.352.707.000
27	Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kegiatan/Kinerja)	512411	12.616.160.000
	TOTAL			338.069.767.000

**Tabel II. 46** 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	4.594.065.763	633.846.500	512.993.340	50.000.000	0	5.790.905.603
REVISI KE-1	4.594.065.763	633.846.500	512.993.340	50.000.000	0	5.790.905.603
REVISI KE-2	4.594.065.763	610.081.439	514.130.262	50.000.000	23.765.061	5.792.042.525
REVISI KE-3	4.594.065.763	610.081.439	514.130.262	50.000.000	23.765.061	5.792.042.525
REVISI KE-4	4.594.065.763	610.081.439	526.373.458	50.000.000	23.765.061	5.804.285.721

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

**Tabel II. 47** Histori Revisi per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023

	JENIS BELANJA			JUMLAH
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	493.409.966.000	3.205.453.151.000	2.092.042.486.000	5.790.905.603.000
REVISI KE-1	493.409.966.000	3.205.453.151.000	2.092.042.486.000	5.790.905.603.000
REVISI KE-2	493.409.966.000	3.211.122.179.000	2.087.510.380.000	5.792.042.525.000
REVISI KE-3	493.409.966.000	3.222.780.289.000	2.075.852.270.000	5.792.042.525.000
REVISI KE-4	493.409.966.000	3.224.759.289.000	2.086.116.466.000	5.804.285.721.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

**Tabel II. 48** Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja Tahun Anggaran 2023

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR	PERUBAHAN	PAGU AKHIR
			TRIWULAN I		TRIWULAN II
Belanja Pegawai	493.409.966.000	0	493.409.966.000	0	493.409.966.000

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR	PERUBAHAN	PAGU AKHIR
			TRIWULAN I		TRIWULAN II
Belanja Barang	3.205.453.151.000	5.669.028.000	3.211.122.179.000	8.246.170.000	3.219.368.349.000
· RM	3.137.525.721.000	5.669.028.000	3.143.194.749.000	5.628.223.000	3.148.822.972.000
· PNBP	67.927.430.000	-8.185.061.000	59.742.369.000	0	59.742.369.000
· PHLN	0	0	0	2.617.947.000	2.617.947.000
· BLU	0	8.185.061.000	8.185.061.000	0	8.185.061.000
Belanja Modal	2.092.042.486.000	-4.532.106.000	2.087.510.380.000	3.997.026.000	2.091.507.406.000
· RM	963.130.076.000	-5.669.028.000	957.461.048.000	-5.628.223.000	951.832.825.000
· PNBP	565.919.070.000	-15.580.000.000	550.339.070.000	0	550.339.070.000
· SBSN	512.993.340.000	1.136.922.000	514.130.262.000	12.243.196.000	526.373.458.000
· PHLN	50.000.000.000	0	50.000.000.000	-2.617.947.000	47.382.053.000
· BLU	0	15.580.000.000	15.580.000.000	0	15.580.000.000
TOTAL	5.790.905.603.000	1.136.922.000	5.792.042.525.000	12.243.196.000	5.804.285.721.000

*Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat*

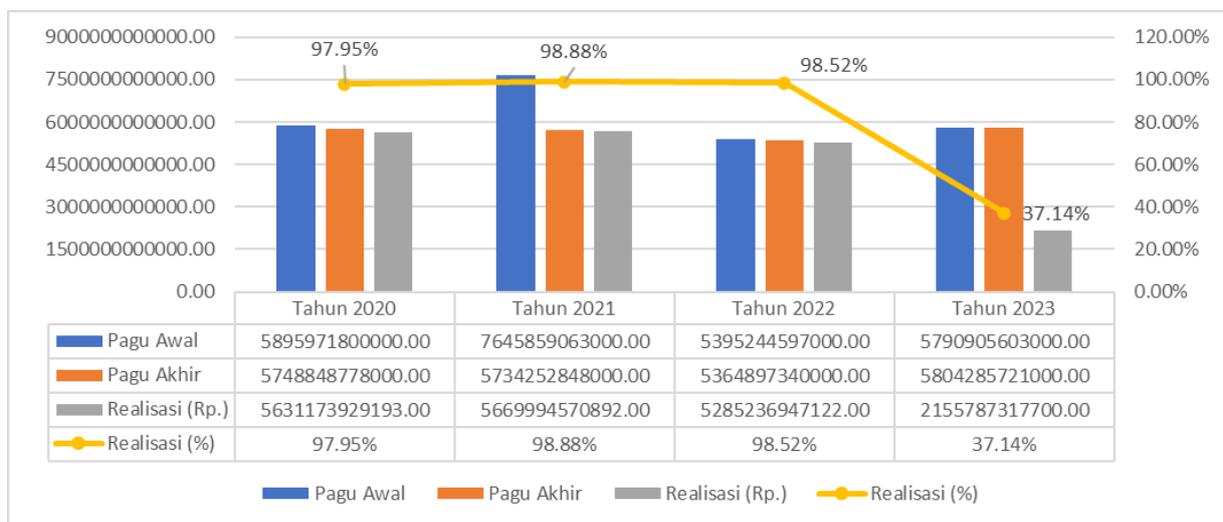
Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2023 dengan rincian sebagai berikut (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi).

### **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 II. 49** Perbandingan Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – Tahun 2023  
(Triwulan II)

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	5.804.285.721.000	2.155.787.317.700	37,14%



**Gambar II. 11** Grafik Perbandingan Pagu Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 sampai Tahun 2023

Berdasarkan data di atas 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 2.155.787.317.700,- atau mencapai 37,14% dari pagu per Triwulan II sebesar Rp 5.804.285.721.000,-.

## II.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 II. 50** Kegiatan Program yang ada dalam DIPA

Kode	Nomenklatur Program	Pagu Awal (Juta)	Pagu Per Triwulan I (Juta)	Triwulan I Realiasi		Pagu Per Triwulan II (Juta)	Triwulan II Realiasi	
				(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%
022.03.GA	Program Infrastruktur Konektivitas	4.736.588	4.737.725	575.960	12,16%	4.758.627	1.638.897	34,44%
4637	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.039.301	2.039.301	131.670	6,46%	2.051.262	560.814	27,34%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	892.782	893.919	105.878	11,84%	892.422	282.182	31,62%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1.325.462	1.325.462	290.498	21,92%	1.324.870	633.984	47,85%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	479.043	479.043	47.914	10,00%	490.073	161.917	33,04%
022.03.WA	Program Dukungan Manajemen	1.054.317	1.054.317	221.407	21,00%	1.045.658	516.890	49,43%
4596	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	17.738	17.738	1.432	8,07%	9.079	5.267	58,01%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	509.620	509.620	99.763	19,58%	509.620	221.236	43,41%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	526.959	526.959	120.212	22,81%	526.959	290.386	55,11%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per Kegiatan Tahun 2023 dari Triwulan II sebesar **Rp 5.804.285.721.000,-** atau mencapai 37,14%

## 2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja dan Per Jenis Sumber Dana Tahun 2023

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2022 yang sudah di analisis per Triwulan II, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel II. 51** Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Triwulan II 2023

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II	
		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%
2	Belanja Barang	3.211.122.179	368.955.476	11,49%	3.219.368.349	1.133.337.630	35,20%
3	Belanja Modal	2.087.510.380	308.407.210	14,77%	2.091.507.406	736.088.035	35,19%
TOTAL		5.792.042.525	797.367.709	13,77%	5.804.285.721	2.155.787.318	37,14%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per jenis belanja Tahun 2023 dari Triwulan II sebesar **Rp 5.804.285.721.000,-**. atau mencapai 37,14%..

**Tabel II. 52** Realisasi Anggaran Per Jenis Sumber Dana Triwulan II 2023

NO	SUMBER DANA	PAGU ALOKASI (TW I)	REALISASI TW I		PAGU ALOKASI (TW II)	REALISASI TW II	
		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%
2	PNBP	610.081.439	80.387.025	13,18%	610.081.439	189.526.409	31,07%
3	SBSN	514.130.262	14.625.964	2,84%	526.373.458	126.979.418	24,12%
4	PHLN	50.000.000	0	0,00%	50.000.000	0	0,00%
5	BLU	23.765.061	11.378	0,05%	23.765.061	1.575.107	6,63%
TOTAL		5.792.042.525	797.367.709	13,77%	5.804.285.721	2.155.787.318	37,14%

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana Tahun 2023 dari Triwulan II sebesar **Rp 5.804.285.721.000,-**. atau mencapai 37,14%.

### II.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 per Triwulan II Tahun 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel II. 53 Efisiensi Anggaran**

No	Sasaran Program		Triwulan I			Triwulan II		
			% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan I)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (Posisi Triwulan II)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4)-(5)	(7)	(8)	(9) = (7)-(8)
1	SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	100,00%	9,78%	90,22%	100,00%	26,60%	73,40%
2	SP 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	90,29%	11,50%	78,79%	98,61%	64,00%	34,61%
3	SP 03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	200,00%	11,51%	188,49%	158,98%	49,34%	68,61%
4	SP 01	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	200,00%	20,23%	179,77%	200,00%	33,12%	166,88%
5	SP 02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	99,62%	9,70%	89,92%	98,62%	78,75%	19,87%
<b>Rata-Rata</b>			<b>137,98%</b>	<b>12,54%</b>	<b>125,44%</b>	<b>131,24%</b>	<b>50,36%</b>	<b>72,67%</b>

Berdasarkan data di atas dapat kita ketahui bahwa dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja sasaran sebesar 131,24%, dengan realisasi anggaran sebesar 50,36% menunjukkan adanya efisiensi anggaran sebesar 72,67%.

## 2. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya Manusia (SDM)

**Tabel II. 54** 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).

## 3. Hambatan dan Kendala

Beberapa Hambatan/Kendala masih rendahnya realisasi daya serap anggaran antara lain:

- a) Terdapat *Automatic Adjustment* anggaran sehingga beberapa pekerjaan terjadi pengurangan anggaran, ditunda pelaksanaannya dan/atau diperpanjang waktu pelaksanaannya di tahun selanjutnya untuk anggaran prioritas lainnya;
- b) Terdapat beberapa kegiatan yang memerlukan perbaikan data dukung atau kekurangan data dukung saat pengajuan kontrak pengadaan barang dan jasa sehingga waktu pelaksanaan kurang sesuai target.



# BAB III

# Penutup

## III. 1. Penutup

### III.1.2. Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta Pengelolaan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program. Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II Tahun 2023 ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa. Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II 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 II 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 triwulan II 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 83,519 atau mencapai 100,25% dari target 83,31;
  - d. IKP 01 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan terealisasi sebesar 0,000 atau mencapai 200% dari target 0,015;
  - e. IKP 02 (SP 03) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran terealisasi sebesar 0,032 atau mencapai 117,95% 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 93,657 atau mencapai 99,57% dari target 94,057;
  - h. IKP 07 (SP 02) *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkotaan terealisasi sebesar 39,241 atau mencapai 96,02% dari target 40,867;
  - i. IKP 01 (SP 05) Indeks RB Kementerian Perhubungan terealisasi sebesar 78,400 atau mencapai 98,61% dari target 79,500.
2. Untuk meningkatkan capaian kinerja di triwulan 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*.

### III.1.3. Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan sebagai berikut:

**Tabel III. 1** Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
						DALAM PK	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%		<p>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;</p> <p>3. Pemanfaatan teknologi digital dalam penyebaran informasi pelayanan angkutan KSPN;</p> <p>4. Melakukan pemantauan dan evaluasi per triwulan terhadap trayek dan pelaksanaan angkutan antarmoda KSPN;</p> <p>5. Menambah jumlah layanan angkutan KSPN di daerah yang memiliki potensi wisata yang besar untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;</p> <p>6. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap operasional dan pelayanan angkutan KSPN agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM);</p>	Dit. Angkutan Jalan dan Dit. TSDP

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>7. Mengoptimalkan digitalisasi trayek angkutan KSPN sehingga semua trayek dapat terpantau.</p> <p>8. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait, agar pelaksanaan angkutan antarmoda berjalan dengan baik dan tujuan penyelenggaraan angkutan antarmoda dapat tercapai;</p> <p>9. 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;</p> <p>10. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;</p> <p>11. Membuat digitalisasi trayek angkutan AKAP dan ALBN untuk memudahkan pemantauan trayek yang sudah terlayani atau belum.</p> <p>12. 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.</p>	

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>13. Melakukan pembukaan lintas LDF Patimban- Panjang, Patimban – Pontianak di Kawasan PKN Cirebon dalam rangka mendukung angkutan logistic dari pulau Jawa ke Sumatera dan Kalimantan;</p> <p>14. Memberikan subsidi untuk pelayanan lintas penyeberangan perintis Onanrungu – Muara, Onanbakkara – Nainggolan, Nainggolan - Ajobata di Kawasan KSPN Danau Toba pada Tahun mendatang;</p> <p>15. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan /pengembangan yang terarah dan terukur;</p> <p>16. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;</p> <p>17. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.</p> <p>18. Menyusun regulasi untuk penyediaan dan pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda;</p> <p>19. Menentukan titik lokasi penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda</p>	

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>sesuai skala prioritas yang mengacu pada kebijakan strategis nasional;</p> <p>20. Penguatan koordinasi terhadap pihak terkait agar penyediaan fasilitas pendukung dapat terealisasi sesuai dengan target dan skala prioritas;</p> <p>21. Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pembangunan fasilitas pendukung yang dilaksanakan oleh BPTD;</p> <p>22. 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</p>	Dit. Angkutan Jalan

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									berbasis jalan dengan skema buy the service; 3. Mengupayakan usulan tarif layanan BTS masuk kedalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur tentang jenis dan tarif PNBPN yang bersifat volatil; 4. Perencanaan yang komprehensif dalam menentukan lokasi yang akan dipilih untuk penerapan program buy the service dengan memperhatikan RPJMN dan Renstra; 5. Komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam program pengembangan dan peningkatan pelayanan angkutan perkotaan; 6. Sosialisasi penyelenggaraan Program Buy the Service kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat; 7. Melaksanakan monitoring dan evaluasi atas penyelenggaraan program buy the service secara reguler; 8. Pengembangan dan peningkatan sisem IT pada layanan Buy The Service; 9. Merencanakan alternatif pembiayaan dari sumber pendanaan lain untuk pengembangan program buy the service.	

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
2	SP2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	IKP 1	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	Nilai	94,057	94,057	93,657	99,57%		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan jalan terkait standar pelayanan minimal angkutan jalan.</li> <li>2. Memberikan apresiasi kepada perusahaan angkutan jalan yang telah memberikan pelayanan angkutan terbaik kepada masyarakat melalui kegiatan pemilihan PO terbaik.</li> <li>3. Mengadakan Bimbingan Teknis Aplikasi 3A IKM-IPK kepada seluruh petugas pelaksana SKM</li> <li>4. Mengadakan pendampingan pelaksanaan SKM secara bertahap</li> <li>5. Monitoring dan Evaluasi pelaksanaan SKM</li> <li>6. Tindak lanjut atas hasil evaluasi</li> <li>7. menyediakan fasilitas yang memadai untuk pengguna jasa yang tidak ada gadget untuk melakukan SKM</li> <li>8. Melakukan perbaikan pelayanan dengan melakukan perbaikan pada aplikasi AIR SDP sehingga lebih memudahkan pengguna jasa untuk memproses pengajuan pelayanan;</li> <li>9. Melakukan perbaikan komunikasi terhadap pengguna jasa dan melakukan sosialisasi secara masif terhadap pengguna layanan sehingga ke depan dapat terwujud</li> </ol>	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									sinergisitas terhadap layanan perizinan Direktorat Transportasi SDP.	
		IKP 6 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi SDP	%	83,31	83,31	83,519	100,25%		<ol style="list-style-type: none"> <li>Melaksanakan kegiatan Sosialisasi /Bimbingan Teknis SPM Angkutan Penyeberangan;</li> <li>Menerapkan pelaksanaan online ticketing angkutan penyeberangan pada semua pelabuhan penyeberangan sesuai PM 19 Tahun 2020;</li> <li>Berkoordinasi dengan stakeholder terkait agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan penyeberangan dan ketepatan jadwal di lapangan;</li> <li>Melakukan pengawasan secara periodik terhadap ketepatan jadwal di lapangan;</li> <li>Melakukan evaluasi atas pelaksanaan pola operasi dan ketepatan jadwal;</li> <li>Dukungan sistem Digitalisasi Pengawasan Operasional untuk pengawasan operasional di lapangan.</li> </ol>	Dit. TSDP
		IKP 7 <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,867	40,867	39,241	96,02%		<ol style="list-style-type: none"> <li>Pemanfaatan teknologi ITS Bus Priority untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum;</li> <li>Berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait untuk pelaksanaan dan penerapan push strategy khususnya pada kawasan yang dilayani oleh BTS agar lebih meningkatkan pelayanan angkutan</li> </ol>	Dit. Angkutan Jalan

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											<p>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 ;</p> <p>3. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap realisasi On Time performance;</p> <p>4. Melakukan rapat evaluasi efektifitas pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan hal terkait lainnya</p>	
3	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP 1	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,015	0,015	0,000	200,00%		<p>1. 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;</p> <p>2. akan diatur regulasi terkait 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>	Dit. Sarana TJ

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<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	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>9. Melaksanakan Program Aksi Peningkatan Kualitas Mental dan disiplin Pengemudi Angkutan umum;</p> <p>10. Melaksanakan Training Of Trainer (TOT) Sistem Manajemen Angkutan Umum Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dalam rangka meningkatkan Kompetensi SDM Penilai SMK PAU.</p> <p>11. Melaksanakan Ramp Check Angkutan Umum;</p> <p>12. Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan</p> <p>13. Melakukan Monitoring Pembinaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata maupun Angkutan Barang (B3);</p> <p>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;</p> <p>15. Optimalisasi aplikasi Terminal Online Sistem (TOS) untuk pengawasan keberangkatan bus AKAP di terminal;</p>	

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									16. Integrasi aplikasi rampcheck 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	0,032	117,94%		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Segera Melaksanakan sosialisasi kepada seluruh syahbandar dan petugas kesyahbandaran terkait dengan cara mengetahui prakiraan cuaca dan pengimplementasian terhadap penerbitan SPB;</li> <li>2. Menyediakan monitor cuaca untuk pemantauan data realtime cuaca pada lintas penyeberangan;</li> <li>3. Berkoordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca;</li> <li>4. Melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Inspeksi keselamatan Transportasi Penyeberangan (Rampcheck) dan Monitoring secara berkala terhadap kelaikan sarana, prasarana dan Operasional Penyeberangan;</li> <li>5. Mengadakan Bimbingan Teknis di bidang keselamatan angkutan penyeberangan kepada 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat</li> <li>6. Melakukan pengadaan kapal patroli untuk pengawasan di lokasi daerah yang rawan</li> </ol>	Dit. TSDP

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
									<p>kecelakaan dan meningkatkan kordinasi pantauan terhadap cuaca ekstrim;</p> <p>7. Mengadakan sosialisasi keselamatan angkutan penyeberangan kepada para operator Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>8. Pemberian Bantuan Teknis Perlengkapan keselamatan angkutan penyeberangan di 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat;</p> <p>9. Perumusan aturan Manajemen keselamatan kapal, patroli dan pengamanan;</p> <p>10. Penyusunan Kebijakan terkait kompetensi kesyahbandaran dan database kinerja pengawasan operasional SDP;</p> <p>11. Melakukan koordinasi dan tata kelola bidang kesyahbandaran;</p> <p>12. Melakukan Pengawasan tertib berlayar ;</p> <p>13. 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 dan Poltektrans SDP;</p>	

NO	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
							TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
											<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 Persetujuan 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	%	0,1	0,1	0,000	200,00%		<p>1. Membuat timeline target penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga proses penyusunan berjalan sesuai waktu yang ditentukan.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Apabila peraturan sudah diundangkan maka diharapkan segera mendapatkan tanggapan/class action dari masyarakat.</p>	Bagian Hukum dan Humas, Setditjen Hubdat
5	SP5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola	IKP 1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	79,5	79,5	78,400	98,62%		<p>1. Meningkatkan komitmen Pimpinan Tinggi untuk lebih mendorong pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;</p>	Bagian SDM dan Umum, Setditjen Hubdat

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	TARGET DALAM PK	TRIWULAN II			EVALUASI	TINDAK LANJUT	PENANGGUNG JAWAB
					TARGET KINERJA	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	Pemerintahan yang Baik								<ul style="list-style-type: none"> <li>2. Melaksanakan internalisasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang lebih menyeluruh pada seluruh unit kerja dan pegawai di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat;</li> <li>3. Melakukan pendampingan kepada seluruh unit kerja secara langsung tentang pelaksanaan Reformasi Birokrasi di unit kerjanya;</li> <li>4. Melakukan Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi melalui kegiatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat;</li> <li>5. Melaksanakan tindak lanjut perbaikan atas hasil Pengawasan dan Pemantauan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat</li> </ul>	



# Lampiran

**Lampiran. 1 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2023**

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/RKT2023\\_DJPD](https://s.id/RKT2023_DJPD)**



**Lampiran. 2 Perjanjian Kinerja Tahun 2023**

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/PK2023\\_DJPD](https://s.id/PK2023_DJPD)**



**Lampiran. 3 Rencana Aksi Tahun 2023**

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/RENAKSI2023\\_DJPD](https://s.id/RENAKSI2023_DJPD)**



**Lampiran. 4 Monitoring Rencana Aksi Tahun 2023**

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/MONREN2023\\_DJPD](https://s.id/MONREN2023_DJPD)**



**Lampiran. 5** Proyek Prioritas Strategis (Major Project) RPJMN 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**s.id/RPJMN20-24**



**Lampiran. 6** 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**



**Lampiran. 7** 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:



**Lampiran. 8** 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](https://s.id/Trayek_Perintis)**



**Lampiran. 9** 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](https://s.id/PerubahanTrayek)**



**Lampiran. 10** 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](https://s.id/Trayek_KSPN)**



**Lampiran. 11** 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](https://s.id/Trayek_KSPN2023)



**Lampiran. 12** Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 109 Tahun 2019 tentang Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A di Seluruh Wilayah Indonesia

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/pm109\\_2019](https://s.id/pm109_2019)



**Lampiran. 13** 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://s.id/KP75_2016)



**Lampiran. 14** 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://s.id/KM44_2019)



**Lampiran. 15** 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](https://s.id/KM45_2019)



**Lampiran. 16** 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://s.id/KM139_2021)



**Lampiran. 17** 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://s.id/Perpres18_2020)**



**Lampiran. 18** 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://s.id/Perpres109_2020)**



**Lampiran. 19** 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://s.id/PM80_2020)



**Lampiran. 20** Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/PM104\\_2017](https://s.id/PM104_2017)



**Lampiran. 21** 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](https://s.id/Lintas_Perintis)**



**Lampiran. 22** Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan  
Angkutan Jalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/UU22\\_2009](https://s.id/UU22_2009)**



**Lampiran. 23** 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://s.id/Bebas_KKN)**



**Lampiran. 24** Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[s.id/Pelayanan\\_Publik](https://s.id/Pelayanan_Publik)**



**Lampiran. 25** 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://s.id/Pencegahan_Korupsi)**



**Lampiran. 26** 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://s.id/Pelayanan_Publik)**



**Lampiran. 27** 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://s.id/PM62_2019)



**Lampiran. 28** 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](https://s.id/PM10_2012)



**Lampiran. 29** 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](https://s.id/PM98_2013)



**Lampiran. 30** Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Dapat di akses pada link dibawah ini:

[s.id/UU17\\_2008](https://s.id/UU17_2008)



**Lampiran. 31** Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**s.id/Perkapalan**



**Lampiran. 32** Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi 2010-2025

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**s.id/Perpres81\_2010**



**Lampiran. 33** 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://s.id/Permenpan26_2020)**



**Lampiran. 34** Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 234 Tahun 2021 tentang Roadmap Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan 2020-2024

Dapat di akses pada link dibawah ini:

**[https://s.id/KM234\\_2021](https://s.id/KM234_2021)**





Direktorat Jenderal Perhubungan Darat  
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Copyright © Bagren Hubdat 2023