

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN II 2025



KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan II pada bulan April – Juni Tahun 2025.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, disamping juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan konsep dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Secara umum, target seluruh Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ditargetkan pada Triwulan II Tahun 2025 hampir tercapai, beberapa IKSS melampaui target pembangunan sektor perhubungan, namun masih teridentifikasi beberapa kendala yang menyebabkan Indikator Kinerja Sasaran Program belum dapat mencapai target, sehingga butuh kerja keras untuk dapat memperbaiki pencapaian target dimaksud.

Sangat disadari bahwa Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 masih dijumpai adanya kekurangan, namun diharapkan laporan ini dapat menjadi umpan balik bagi jajaran Kementerian Perhubungan dalam rangka memperbaiki kekurangan maupun peningkatan kualitas kinerja di masa mendatang.

Akhir kata, saya selaku Menteri Perhubungan mengucapkan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh keluarga besar Kementerian Perhubungan yang telah bekerja keras menyelesaikan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 ini.

Jakarta, 2025
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal,

Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Ardarini Rahayu	Koor. AE Transportasi Darat dan KA	19/8/2025	
2.	Diperiksa	Said Moammar Khadafi	Kabag Analisa dan Evaluasi	19/8/2025	
3.	Disetujui	Agustina Dani Endahwati	Kepala Biro Perencanaan	20/08/25	



KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan II pada bulan April – Juni Tahun 2025.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, disamping juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan konsep dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Secara umum, target seluruh Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ditargetkan pada Triwulan II Tahun 2025 hampir tercapai, beberapa IKSS melampaui target pembangunan sektor perhubungan, namun masih teridentifikasi beberapa kendala yang menyebabkan Indikator Kinerja Sasaran Program belum dapat mencapai target, sehingga butuh kerja keras untuk dapat memperbaiki pencapaian target dimaksud.

Sangat disadari bahwa Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 masih dijumpai adanya kekurangan, namun diharapkan laporan ini dapat menjadi umpan balik bagi jajaran Kementerian Perhubungan dalam rangka memperbaiki kekurangan maupun peningkatan kualitas kinerja di masa mendatang.

Akhir kata, saya selaku Menteri Perhubungan mengucapkan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh keluarga besar Kementerian Perhubungan yang telah bekerja keras menyelesaikan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 ini.

Jakarta, 2025
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal,



Dr. Capt. Antoni Arif Priadi, M.Sc



DAFTAR ISI



KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
RINGKASAN EKSEKUTIF	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	1
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2025	2
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	7
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025	7
II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan II Tahun 2025	63
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025	69
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan II Tahun 2025	70
BAB III PENUTUP	73
III.1 Kesimpulan	73
III.2 Saran Tindak Lanjut	74



DAFTAR TABEL



Tabel I.1	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	3
Tabel I.2	Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	4
Tabel I.3	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)	5
Tabel I.4	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)	5
Tabel II.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025	8
Tabel II.2	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2025	9
Tabel II.3	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan II Tahun 2025	17
Tabel II.4	Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2025	20
Tabel II.5	Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2025	22
Tabel II.6	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan II Tahun 2025	24
Tabel II.7	Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	29
Tabel II.8	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025	30
Tabel II.9	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan II 2025	31
Tabel II.10	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan II 2025	32
Tabel II.11	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan II 2025	34
Tabel II.12	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	35
Tabel II.13	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	35
Tabel II.14	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan II Tahun 2025	36
Tabel II.15	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025	39
Tabel II.16	Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2025	40
Tabel II.17	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2025	53
Tabel II.18	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2025	55
Tabel II.19	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA Triwulan II Tahun 2025	58
Tabel II.20	Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional	62
Tabel II.21	Perhitungan IERK Badan Kebijakan Transportasi	64
Tabel II.22	Perhitungan IKRK Badan Kebijakan Transportasi	66
Tabel II.23	Capaian Indeks Peningkatan SDM Transportasi Triwulan II Tahun 2025	67
Tabel II.24	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2025 Per Jenis Belanja	71
Tabel II.25	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2025 Sesuai RSP	72



DAFTAR GAMBAR



Gambar I.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	3
Gambar I.2	Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025	6
Gambar II.1	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	62



RINGKASAN EKSEKUTIF

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

Adapun dalam perjalanannya, dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 mengalami revisi pasca adanya kebijakan efisiensi anggaran dan penyesuaian pada target kinerja dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, diantaranya:

1. Inpres RI Nomor 1 Tahun 2025 tanggal 22 Januari 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan APBN dan APBD TA 2025;
2. Surat Menteri Keuangan Nomor S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025 perihal Efisiensi Belanja K/L dalam Pelaksanaan APBN TA 2025;
3. Surat Menteri Perhubungan Nomor KU.001/1/3/MHB 2025 tanggal 31 Januari 2025 perihal Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN di Lingkungan Kemenhub TA. 2025;
4. Surat Menteri Keuangan Nomor S-57/MK.02/2025 tanggal 13 Februari 2025 perihal Tindak Lanjut Efisiensi Belanja K/L dalam Pelaksanaan APBN TA 2025;
5. Surat Menteri Perhubungan Nomor KU 001/1/7/MHB/2025 tanggal 14 Februari 2025 Hal Tindak Lanjut Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN di lingkungan Kemenhub TA 2025.

Hal ini sesuai maklumat Permenhub Nomor 85 Tahun 2020, yaitu dokumen Perjanjian Kinerja perlu dilakukan revisi jika mengalami perubahan struktur anggaran. Tentunya dengan adanya kebijakan efisiensi anggaran yang dirasakan seluruh Kementerian/Lembaga khususnya Kementerian Perhubungan berdampak pada keterbatasan pelaksanaan program dan kegiatan. Beberapa indikator kinerja seperti Rasio Konektivitas Transportasi

Jalan, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, serta Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan II Tahun 2025, terutama pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan yang capaiannya masih sangat rendah yaitu dibawah 65%.

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan II Tahun 2025 cukup baik. Meskipun terdapat penyesuaian dalam efisiensi anggaran, Kementerian Perhubungan tetap berkomitmen untuk menjaga kinerja sesuai target yang telah ditetapkan. Dalam pelaksanaannya, efisiensi anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan diwujudkan melalui peninjauan kembali terhadap pelaksanaan kegiatan, pengendalian belanja operasional, serta optimalisasi anggaran untuk program yang mendukung konektivitas nasional, keselamatan transportasi, dan peningkatan pelayanan publik.

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Sasaran Strategis		Satuan	Target	Realisasi Tw II	Capaian Tw II (%)
SS 1. Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional					
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,676	0,673	99,486
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472	16,004	97,161
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional					
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	95,730	95,798	100,071
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional					
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	82,705	84,457

Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar 23,39% yakni senilai Rp8.131.642.892.153,00 (Delapan Triliun Seratus Tiga Puluh Satu Miliar Enam Ratus Empat Puluh Dua Juta Delapan Ratus Sembilan Puluh Dua Ribu Seratus Lima Puluh Tiga Rupiah) dari anggaran Rp34.764.983.187.000,00 (Tiga Puluh Empat Triliun Tujuh Ratus Enam Puluh Empat Miliar Sembilan Ratus Delapan Puluh Tiga Juta Seratus Delapan Puluh Tujuh Ribu Rupiah).



BAB I

PENDAHULUAN



I.1 Latar Belakang

Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan monitoring capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan diinput oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II Kementerian Perhubungan Tahun 2025 disusun untuk melaporkan progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode April - Juni 2025 yang targetnya telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025 serta Konsep Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Peran Kementerian Perhubungan sebagai lembaga pemerintahan yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Pada awal tahun 2025, diterbitkan Permenhub Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang merupakan perubahan dari Permenhub Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Perubahan yang mendasar pada peraturan ini adalah transformasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Integrasi Transportasi dan Multimoda.



Namun demikian, struktur organisasi Kementerian Perhubungan dijabarkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, yakni Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) Staf Ahli Menteri dan 5 (lima) Pusat terdiri dari:

a. **9 (sembilan) unit Eselon I.A**, yaitu:

1. Sekretariat Jenderal;
2. Inspektorat Jenderal;
3. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
4. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;
7. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
8. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan; dan
9. Badan Kebijakan Transportasi.

b. **5 (lima) Staf Ahli Menteri Staf Ahli**, yang dalam melaksanakan tugasnya, secara administratif dikoordinasikan oleh Sekretariat Jenderal, yaitu:

1. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
2. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
3. Staf Ahli Bidang Logistik;
4. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
5. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.

c. Dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal juga terdapat **5 (lima) Pusat**, yaitu:

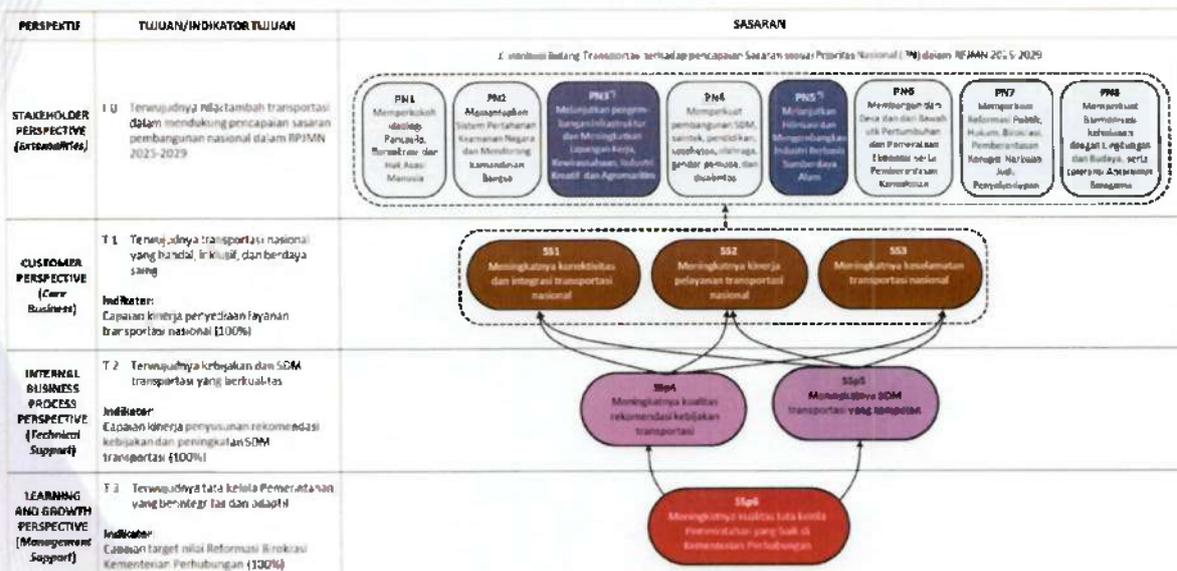
1. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
2. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
3. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
4. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
5. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

1.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Perjanjian Kinerja merupakan dokumen yang berisikan penugasan dari pimpinan instansi yang lebih tinggi kepada pimpinan instansi yang lebih rendah untuk melaksanakan program/kegiatan yang tertuang dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) sebagai penjabaran dari Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.



Konsep sasaran strategis yang akan dicapai pada tahun 2025 telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang dimaksudkan untuk mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil. Metodologi yang digunakan adalah *Balanced Score Card (BSC)* pada setiap sasaran strategis berdasarkan tujuan yang akan dicapai dikelompokkan ke dalam 4 (empat) perspektif, yaitu: *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective*, dan *Learning and Growth Perspective*. Peta sasaran strategis Kemenhub dapat dilihat pada Gambar I.1 berikut:



Gambar I.1
Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029

Adapun rincian target kinerja dan alokasi anggaran yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
SS1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,82
		IKSS1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	0,60
SS2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan	IKSS2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	90,00



3/1/25

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	Transportasi Nasional			
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	99,9980

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp23.242.054.847.000,00 (Dua Puluh Tiga Triliun Dua Ratus Empat Puluh Dua Miliar Lima Puluh Empat Juta Delapan Ratus Empat Puluh Tujuh Ribu Rupiah) yang berpedoman pada Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran, dimana anggaran Kementerian Perhubungan terdistribusi untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel 1.2 berikut.

Tabell.2
Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.099.575.034.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	13.777.921.466.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.364.558.347.000
Total		23.242.054.847.000

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

Sementara itu, berdasarkan Konsep Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (posisi Juli, 2025) terdapat penyesuaian target kinerja pada indikator kinerja Kementerian Perhubungan. Adapun target kinerja tersebut telah disampaikan melalui Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.101/1/2/MHB/2025 tanggal 9 Juli 2025 Hal Forum Penyesuaian Renstra Kemenhub 2025-2029 kepada Menteri PPN/Kepala Bappenas, yang berisi tentang substansi yang tertuang dalam Konsep Renstra Kemenhub 2025-2029. Adapun rincian target kinerja tersebut yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (pasca efisiensi), sebagai berikut:



Tabel I.3
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

No.	Sasaran Strategis		Indikator Kinerja	Satuan	Target
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)
SS1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707
		IKSS1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472
SS2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	95,169
SS3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

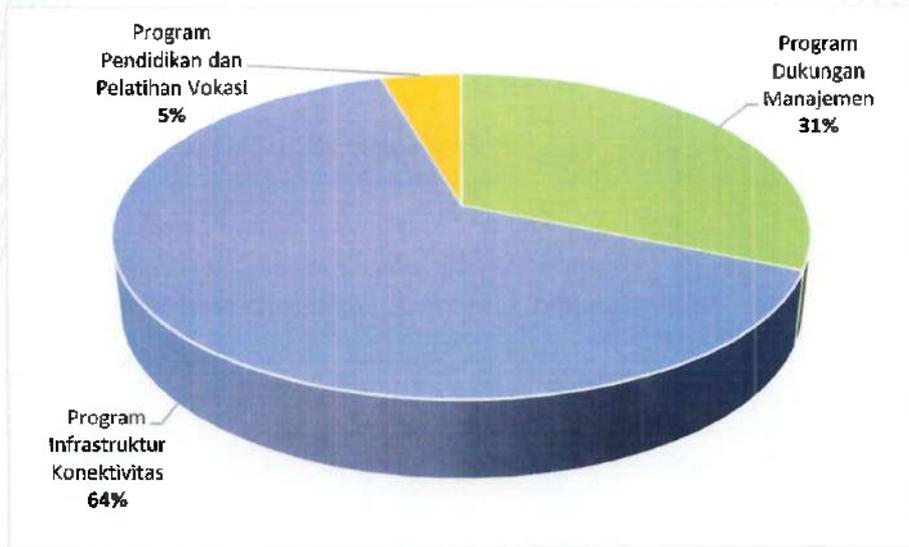
Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp26.762.117.474.000,00 (Dua Puluh Enam Triliun Tujuh Ratus Enam Puluh Dua Miliar Seratus Tujuh Belas Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Rupiah) yang berpedoman pada Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran, dimana anggaran Kementerian Perhubungan terdistribusi untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel I.4 berikut.

Tabel I.4
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.188.855.129.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	17.190.295.915.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.382.966.430.000
Total		26.762.117.474.000

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Pasca Efisiensi)





Gambar 1.2
Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025



6/1/25



BAB II

AKUNTABILITAS KINERJA



Pengukuran capaian kinerja Kementerian Perhubungan dilakukan melalui analisis dan evaluasi kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Dalam pelaksanaan evaluasi pelaksanaan akuntabilitas kinerja instansi Pemerintah, mengacu pada peraturan Menteri PAN-RB Nomor 88 Tahun 2021 tentang Pedoman Evaluasi AKIP. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025

Perwujudan visi pembangunan nasional dalam sektor transportasi yaitu dengan “Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”. Hal tersebut merupakan perwujudan Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Misi Kementerian Perhubungan, kemudian dijabarkan dalam tujuan dan sasaran strategis pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan. Capaian Indikator Kinerja Utama Triwulan II Tahun 2025 Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

SASARAN 1 : MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 1.1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional. Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Darat, Rasio Konektivitas Transportasi Laut, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, dan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian serta IKSS 1.2 yaitu Tingkat Integrasi Transportasi



Nasional yang merupakan kontribusi indikator kinerja dari Direktorat Jenderal Integrasi dan Transportasi Multimoda.

IKSS 1.1 RASIO KONEKTIVITAS TRANSPORTASI NASIONAL

Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025 berdasarkan penyesuaian target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 memiliki target 0,707 sedangkan untuk target kinerja Triwulan II adalah sebesar 0,676 dengan realisasi 0,673 atau mencapai 99,486% dari target Triwulan II Tahun 2025 atau mencapai 95,126% dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1 Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan	Pencapaian		Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target Realisasi	
SSI. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL					
IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio 0,820	Tw. I	0,630	0,627	99,581
1. Transportasi Jalan	0,374		0,374	0,267	71,390
2. Transportasi SDP	0,565		0,565	0,631	111,681
3. Transportasi Laut	0,960		0,960	0,959	99,906
4. Transportasi Udara	0,790		0,790	0,819	103,633
5. Transportasi Perkeretaapian	0,460		0,460	0,460	100,000
IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio 0,707	Tw. II	0,676	0,673	99,486
Transportasi Darat	0,490		0,496	0,450	90,716
Transportasi Laut	0,460		0,460	0,460	100,000
Transportasi Udara	0,972		0,960	0,961	100,073
Transportasi Perkeretaapian	0,908		0,790	0,821	103,975

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Berdasarkan dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP. Adapun pada Triwulan II Tahun 2025, target Rasio Konektivitas Transportasi Darat sebesar 0,496 dengan komposit dari masing-masing target Rasio Konektivitas Transportasi Jalan sebesar 0,426 dan target Rasio Konektivitas Transportasi ASDP sebesar 0,565. Rumus perhitungan pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Darat dijabarkan sebagai berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{\text{Rasio Konektivitas Transp. Jalan} + \text{Rasio Konektivitas Transp. ASDP}}{2}$$

82

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,426 + 0,565}{2} = 0,496$$

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,268 + 0,631}{2} = 0,450$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,450}{0,496} \times 100\% = 90,716\%$$

a) Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

Rasio Konektivitas Transportasi Jalan merupakan rasio konektivitas untuk seluruh wilayah di Indonesia, baik perkotaan Jabodetabek maupun wilayah lainnya. Rasio Konektivitas Transportasi Jalan mengukur tingkat konektivitas transportasi jalan secara keseluruhan dengan mempertimbangkan empat segmen utama yang mencakup angkutan penumpang perkotaan, angkutan di daerah tertinggal, angkutan antar kota dan pusat kegiatan, serta angkutan barang.

Tabel II.2 Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
			Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,411	Tw. I	0,374
			Tw. II	0,426	0,268	62,911	65,207

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{\text{RKPP} + \text{RKDTPK} + \text{RKAKAP} + \text{RKAB}}{4}$$

Keterangan:

- **RKPP** merupakan rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota yang dihitung berdasarkan tingkat konektivitas kota-kota dengan layanan angkutan umum massal, serta integrasi moda transportasi;
- **RKDTPK** merupakan rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK yang diukur berdasarkan pengukuran konektivitas ke wilayah-wilayah yang masuk



9/1/25

dalam kategori daerah tertinggal, terdepan, dan perbatasan dengan layanan angkutan perintis;

- **RKAKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas transportasi antar kota dan pusat kegiatan, termasuk trayek angkutan antar kota antar provinsi;
- **RKAB** merupakan rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang yang diukur berdasarkan kapasitas layanan angkutan barang dan terminal barang yang memenuhi standar.

Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2025 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,268, yang diperoleh dari perhitungan berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{30,95\% + 30,88\% + 45,23\% + 0}{4} = 0,268$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,268}{0,426} \times 100\% = 62,911\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Target rasio konektivitas transportasi jalan Triwulan II Tahun 2025 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Keberhasilan konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota (RKPP) pada Triwulan II Tahun 2025, dikarenakan beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan, yaitu:
 - a) Persentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang tercover BTS atau BRT sebanyak 12 kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 13 kota;
 - b) Pemanfaatan teknologi telematika untuk 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 dapat memberikan data yang cukup akurat;
 - c) Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan layanan angkutan umum massal perkotaan sehingga membantu mobilisasi masyarakat perkotaan yang dapat



meningkatkan layanan angkutan umum perkotaan dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.

2. Keberhasilan konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK) pada Triwulan II Tahun 2025, dikarenakan tersedianya Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK, yaitu:
 - a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
 - b) Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada;
 - c) Pelaksanaan subsidi Angkutan Jalan Perintis melalui 32 Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5958 Tahun 2024 tanggal 31 Oktober 2024 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025;
 - d) Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum.
3. Keberhasilan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi pada Triwulan II Tahun 2025, dikarenakan beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Penilaian Minimum (SPM), yaitu:
 - a) Presentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh terminal-terminal yang telah memenuhi SPM jalur keberangkatan serta memiliki kapasitas yang besar terutama terminal-terminal di Pulau Jawa yang telah direvitalisasi/direhabilitasi;
 - b) Frekuensi keberangkatan bus yang cukup tinggi di beberapa terminal besar seperti Purabaya, Leuwipanjang dan Giwangan juga berkontribusi pada tingginya rasio;
 - c) Pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal cukup berperan dalam meningkatkan pencapaian pemenuhan SPM dan peningkatan kapasitas terminal.



POTENSI PERMASALAHAN

1. Konektivitas Jaringan Angkutan Penumpang Perkotaan dengan Wilayah Kota (RKPP)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKPP, antara lain:

- a) Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan:
 - o Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota penerima subsidi *Buy The Service*;
 - o Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
 - o Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat.
- b) Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda Sesuai SPM:
 - o Perubahan organisasi dan tata kelola serta penghematan anggaran di tahun 2025 yang berdampak pada tertundanya kegiatan pembangunan pada kota yang terlayani BTS (Kota Banyumas);
 - o Fokus pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda pada wilayah KSPN pada tahun sebelumnya mencapai 50% (KSPN Borobudur, KSPN Mandalika, KSPN Labuan Bajo, KSPN Danau Toba, dan KSPN Tanjung Lesung) dari jumlah total 10 lokasi KSPN sebagai dukungan konektivitas pariwisata;
 - o Baru tersusunnya regulasi terkait fasilitas pendukung dan integrasi moda di wilayah perkotaan sehingga penerapan di wilayah kurang maksimal;
 - o Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota penerima subsidi *Buy The Service*;
 - o Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
 - o Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat;



- o Seiring dengan dinamika kebijakan dan penataan kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan, terjadi perubahan tugas dan fungsi yang berimplikasi langsung pada pelaksanaan program serta indikator kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Salah satu perubahan strategis tersebut adalah pengalihan sebagian tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD), khususnya terkait dengan fasilitasi integrasi moda dan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM), kepada Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi Multimoda (DJITM) yang baru dibentuk. Dalam konteks tersebut, indikator kinerja kegiatan "Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM", yang sebelumnya menjadi bagian dari pengukuran kinerja DJPD, dinilai sudah tidak relevan untuk dilanjutkan. Hal ini disebabkan karena tanggung jawab atas pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi terkait fasilitas integrasi moda kini sepenuhnya menjadi kewenangan DJITM. Dengan demikian, indikator tersebut tidak lagi mencerminkan output yang menjadi tanggung jawab DJPD dan berpotensi menimbulkan bias dalam pengukuran kinerja organisasi secara keseluruhan. Atas dasar itu, pada triwulan III indikator "Rasio fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM" akan dihapus dari dokumen perencanaan kinerja DJPD, baik pada level Renstra, Rencana Kinerja Tahunan (RKT), maupun dokumen evaluasi lainnya, guna menjaga akurasi, konsistensi, dan akuntabilitas pengukuran kinerja yang berbasis pada tugas dan fungsi yang melekat.

2. Konektivitas Jaringan Transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (RKDTPK)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKDTPK, antara lain:

- a) Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK:
 - o 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, belum mengakomodir daerah DTPK;
 - o Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
 - o Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui.



3. Konektivitas Jaringan Trayek Antar Kota dengan Terminal, Pusat Kegiatan (KEK, KSN, & KI), Lintas Negara, dan Pedesaan Antar Provinsi (RKAKAP)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKAKAP, antara lain:

- a) Layanan AKAP, Pusat Kegiatan, Pedesaan Antar Provinsi:
 - o Operator angkutan umum memberikan layanan berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan.
 - o Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;
 - o Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama sehingga tidak melaporkan operasionalnya;
 - o Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
 - o Hingga saat ini implementasi Tusi Angkutan Pedesaan masih belum berjalan secara optimal sebab belum terdapatnya pembahasan teknis dan strategi yang jelas antara pemerintah pusat dan daerah dalam pelaksanaan yang konkret guna pengelolaan dan pengembangan moda transportasi angkutan pedesaan ini dalam menjangkau masyarakat di daerah tertinggal, terpencil, dan minim akses transportasi umum.
- b) Layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai SPM:
 - o Masih cukup banyak Terminal Tipe A yang belum memenuhi kriteria SPM jalur keberangkatan namun sebagian besar diantaranya memiliki kapasitas yang rendah sehingga tidak terlalu berpengaruh pada perhitungan rasio;
 - o Peraturan terkait standar pelayanan terminal perlu diperbarui mengingat belum memuat mekanisme perhitungan atau penilaian pelaksanaan SPM;
 - o Peningkatan kapasitas terminal sesuai SPM pada tahun ini terkendala adanya efisiensi anggaran.

4. Konektivitas Layanan Angkutan Barang Dengan Terminal Angkutan Barang (RKAB)

Kendala yang dihadapi dalam RKAB, antara lain:

- a) Layanan Angkutan Barang:
 - o Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
 - o Layanan angkutan barang di perkotaan menghadapi berbagai kendala dan permasalahan, di antaranya adalah kemacetan lalu lintas, kesulitan parkir,



keterbatasan ruang pergudangan, masalah lingkungan seperti emisi kendaraan dan polusi suara, serta kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan;

- o Selain itu, ada juga masalah logistik seperti barang hilang atau rusak di perjalanan, kurangnya informasi dan komunikasi, serta permasalahan infrastruktur seperti jalan yang tidak memadai. Belum adanya regulasi atau peraturan yang mengatur pelaksanaan layanan angkutan barang di kawasan perkotaan.

b) Operasi Layanan Terminal Barang sesuai SPM:

- o Efisiensi Anggaran pada Awal Tahun Anggaran, Pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan II mengalami perlambatan akibat adanya kebijakan efisiensi anggaran pada awal tahun anggaran. Proses penyesuaian anggaran yang bersifat dinamis, termasuk proses revisi DIPA dan pelaksanaan pengadaan barang/jasa, turut mempengaruhi keterlambatan penyerapan anggaran, yang secara langsung berdampak pada tertundanya pelaksanaan fisik kegiatan di lapangan;
- o Metodologi Perhitungan Indikator yang Menggunakan Pola Akumulatif, perlu dipahami bahwa indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dihitung secara akumulatif sepanjang tahun berjalan. Dengan demikian, capaian pada triwulan II secara teknis wajar apabila menunjukkan angka yang masih rendah, mengingat sebagian besar *output* kegiatan baru akan terealisasi secara signifikan pada Triwulan II dan III, seiring dengan peningkatan progres pelaksanaan kegiatan fisik di lapangan;
- o Kendala Teknis dan Administratif dalam Proses Penyediaan Data Dasar, Rendahnya capaian indikator pada triwulan I tahun 2025 juga disebabkan oleh status indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang merupakan indikator baru yang ditetapkan pada awal pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2025-2029. Sebagai indikator baru, proses penyusunan metodologi pengukuran, penetapan *baseline*, serta mekanisme pengumpulan dan validasi data masih dalam tahap penyempurnaan. Akibatnya, pada Triwulan II, penghitungan capaian belum dapat dilaksanakan secara penuh karena keterbatasan data dasar yang valid dan terverifikasi, baik dari sisi spasial maupun administratif.



Handwritten signature and date

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

1. Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) 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;
 - b) Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022;
 - c) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
 - d) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
 - e) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
 - f) Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan Penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan;
 - g) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang Dalam Trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan Orang Dalam Trayek;
 - h) Melakukan penambahan kota yang dilayani dengan angkutan umum perkotaan BTS.
2. Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
 - b) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal;
 - c) Meningkatkan kualitas pelayanan di Terminal Tipe A misalnya dengan pelaksanaan *excellent service* untuk meningkatkan minat pengguna terminal maupun operator bus untuk menaik-turunkan penumpang di terminal.



PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada Triwulan I Tahun 2025 adalah senilai Rp481.133.452.950,00 yang telah terealisasi sebesar 8,11% atau senilai Rp39.037.485.098,00. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 senilai Rp669.147.741.806,00 dengan realisasi senilai Rp205.780.055.439,00 atau sekitar 30,75%.

b) Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP merupakan rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan dengan rasio konektivitas angkutan sungai dan danau. Rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan adalah perbandingan jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani dengan jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai Keputusan Menteri Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Tabel II.3 Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi SDP	Rasio	0,568	Tw. I	0,565	0,631	111,681	111,681
			Tw. II	0,565	0,631	111,681	111,681

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi SDP} = \frac{\text{RKAP} + \text{RKASD}}{2}$$

Keterangan:

- **RKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan penyeberangan yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan penyeberangan yang direncanakan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- **RKASD** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Sungai dan Danau yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan sungai dan danau yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan sungai dan danau yang direncanakan sesuai RIPN.



Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan II Tahun 2025 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,631, yang diperoleh dari perhitungan berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi SDP} = \frac{63,38 + 62,88}{2} = 0,631$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,631}{0,565} \times 100\% = 111,681\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Target rasio konektivitas transportasi ASDP Triwulan II Tahun 2025 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Pada Pelabuhan Penyeberangan telah dilakukan:
 - a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.
2. Pada Pelabuhan Sungai dan Danau telah dilakukan:
 - a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.

POTENSI PERMASALAHAN

Selain faktor keberhasilan, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP juga memiliki beberapa faktor kendala yang terbagi dalam beberapa bagian, sebagai berikut.

1. Kendala pada Pelabuhan Penyeberangan, yaitu:
 - a. Terhambatnya mobilisasi/pengangkutan material;



- b. Curah hujan yang tinggi;
 - c. Kurangnya tenaga kerja;
 - d. *Cash flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
 - e. 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;
 - f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
 - g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.
2. Kendala pada Pelabuhan Sungai dan Danau, yaitu:
- a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
 - b. Curah hujan yang tinggi;
 - c. Kurangnya tenaga kerja;
 - d. *Cash flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
 - e. 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 Sungai dan Danau;
 - f. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi lokasi pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;
 - g. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

- 1) 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;
- 2) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
- 3) Melakukan pembangunan pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);



- 4) Melakukan pembangunan pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- 5) Memberikan Bimbingan Teknis Rancang Bangun Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
- 6) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada Tahun 2025 adalah senilai Rp821.820.994.000,00. Kemudian pada Triwulan I 2025, anggaran yang telah terealisasi sebesar 5,47% atau senilai Rp44.991.369.880,00. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II 2025 senilai Rp788.179.764.000,00 yang telah terealisasi senilai Rp493.672.986.000,00 atau sekitar 62,63%.

2. Rasio Konektivitas Transportasi Laut

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

Tabel II. 4 Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional	Rasio	0,972	Tw. I	0,960	0,959	99,906	99,906
			Tw. II	0,960	0,961	100,073	98,837

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

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

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



Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut. Pada Triwulan I terdapat 7 (tujuh) pelabuhan laut yaitu Pelabuhan Jangerbun, Tanjung Pakis, Pulau Seluan, Banda Besar, Air Bangis, Oepoli, Rainis ke dalam jaringan trayek angkutan laut dalam negeri, khususnya angkutan laut perintis yang secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 610 pelabuhan, sehingga terdapat realisasi sebesar 0,9591 Rasio dengan persentase capaian kinerja sebesar 99,90%. Kemudian, pada Triwulan II telah menambah 1 (satu) pelabuhan laut yaitu Pelabuhan Kobror, sehingga secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 611 pelabuhan. Pada Triwulan II Tahun 2025 terdapat realisasi sebesar 0,961, sehingga sesuai dengan target yang telah ditetapkan mencapai 100,073%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{611 \text{ Pelabuhan}}{636 \text{ Pelabuhan}} = 0,961$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,961}{0,960} \times 100\% = 100,073\%$$

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Secara keseluruhan Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar 0,961. Keberhasilan pencapaian target didukung oleh peran aktif pemerintah daerah dalam mempromosikan keunggulan komoditas. Selain itu para pemilik barang masih mengandalkan angkutan laut dalam mendistribusikan barang.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut pada Tahun 2025 adalah senilai Rp1.084.610.432.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp921.770.402.477,00 atau sekitar 84,99%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.070.726.022.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp201.596.947.592,00 atau sekitar 18,83%.

3. Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Konektivitas transportasi udara dapat diwujudkan dengan kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara berupa pembangunan rehabilitasi dan pemeliharaan



prasarana bandar udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.

Tabel II.5 Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	0,908	Tw. I	0,790	0,819	103,633
			Tw. II	0,790	0,821	103,975

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

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

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

Pada Triwulan II Tahun 2025 data pelayanan bandar udara adalah sebagai berikut:

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **62** (enam puluh dua) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **169** (seratus enam puluh sembilan) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **68** (enam puluh delapan) bandar udara;
- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM166 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Nasional Bandar Udara, sejumlah **296** (dua ratus sembilan puluh enam) bandar udara;
- **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah **68** (enam puluh delapan) bandar udara.

Maka realisasi Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2025:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{62 + 169 + 68}{296 + 68} = 0,821$$



$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,821}{0,790} \times 100\% = 103,975\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan II Tahun 2025, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara sebesar 103,975% dengan nilai realisasi sebesar 0,821 terhadap target sebesar 0,790. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah cukup baik.

Konektivitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, sebagai berikut:

- a) Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- b) Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;
- c) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- d) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

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

1. Menerapkan *multi-airlines system*, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
2. Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T;
3. Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;



4. Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Udara pada Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp1.912.425.212.000,00, yang terealisasi sebesar Rp166.616.976.538,00 atau sekitar 8,71%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.229.681.501.000,00 dengan realisasi sebesar Rp442.921.575.100,00 atau sekitar 36,02%. Pengalokasian anggaran dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target dan peningkatan rasio konektivitas transportasi udara, diantaranya kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal.

4. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dihitung berdasarkan perbandingan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN yang terhubung jaringan kereta api terhadap jumlah rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN sesuai RIPNAS Tahun 2030.

Tabel II.6 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,460	Tw. I	0,450	0,460	101,074	100,000
			Tw. II	0,460	0,460	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

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

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



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

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

Kawasan Strategis Nasional (KSN) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,460 dengan jumlah target PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api sebanyak 69 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 52 lokasi, simpul bandara 6 lokasi, simpul pelabuhan 10 lokasi dan simpul terminal tipe A 1 lokasi) dibandingkan target Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 150 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 104 lokasi, simpul bandara 16 lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi dan simpul terminal tipe A 1 lokasi)

Rincian target dan realisasi pada Triwulan II Tahun 2025 sebagai berikut:

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{69 \text{ Lokasi}}{150 \text{ Lokasi sesuai RIPNAS}} = 0,460$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,460}{0,460} \times 100\% = 100,000\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2025, belum ditargetkan penambahan konektivitas dikarenakan belum terdapat rencana penambahan pembangunan/perpanjangan prasarana perkeretaapian baru menghubungkan PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional/simpul transportasi yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2025. Selain itu, kegiatan yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada Tahun 2025, mayoritas kegiatan lanjutan yang fokus pada pengembangan kapasitas/kehandalan prasarana perkeretaapian eksisting. Hal tersebut didorong juga dengan adanya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025 yang



membatasi ruang fiskal kegiatan pembangunan prasarana perkeretaapian baru yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Pada Triwulan II Tahun 2025, juga terdapat beberapa kegiatan pendukung peningkatan konektivitas transportasi perkeretaapian lainnya antara lain:

- a. Konektivitas PKW Lhokseumawe (Kecamatan Muara Satu) dengan kegiatan pendukung berupa pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu telah selesai 100% berupa pembangunan jalur KA sepanjang 8 km'sp dengan lebar spoor 1.435 mm. Posisi Triwulan II Tahun 2025, telah dilakukan tindak lanjut terhadap hasil temuan pengujian. Saat ini telah diusulkan pengujian kembali sebagaimana surat dari Kepala BTP Medan kepada Balai Pengujian perkeretaapian pada tanggal 28 Mei 2025;
- b. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 – Kotapinang masih dalam tahap persiapan pengoperasian KA perintis segmen Rantauprapat – Pondok S5 (penyelesaian sertifikasi kelaikan, serta koordinasi kesiapan sarana yang akan dioperasikan). Sedangkan untuk segmen lanjutan Pondok S5 – Kota Pinang masih berprogres pengadaan lahan melalui anggaran LMAN (progress 93,30% yaitu sebanyak 710 dari 762 bidang telah dibebaskan). Pada tahun 2025, terhadap bidang yang belum dibebaskan diperlukan anggaran DPPT dan penilaian ganti kerugian kembali terhadap masa waktu penetapan lokasi pengadaan tanah yang telah habis;
- c. Pekerjaan utilitas dan penyempurnaan lintas Bandar Tinggi-Kuala Tanjung untuk mendukung konektivitas Pelabuhan Kuala Tanjung sudah selesai dilaksanakan pada Tahun 2024, dimana terdapat kendala dalam pembebasan lahan untuk *frontage road* yang sebelumnya direncanakan pada 532 bidang menjadi 479 bidang. Untuk itu, direncanakan lanjutan pembayaran pengadaan lahan oleh LMAN sebesar Rp50,02 Milyar, namun perlu diusulkan terlebih dahulu relaksasi anggaran pada Tahun 2025 pada kegiatan BOBP pengadaan tanah jalur kereta api lintas Bandar Tinggi - Kuala Tanjung diantaranya untuk:
 - 1) BOBP untuk biaya panjar perkara pada 15 bidang untuk diajukan ke Pengadilan Negeri Kisaran pada lintasan segmen I. Selain itu, 2 (dua) bidang milik Pemerintah Kabupaten Batu Bara menunggu surat BPN Asahan untuk pembuatan penetapan lokasi;
 - 2) Pengusulan anggaran DPPT dan penilaian ganti kerugian kembali terhadap masa waktu penetapan lokasi pengadaan tanah yang telah habis pada segmen II Bandar Tinggi - Kuala Tanjung.



- d. Konektivitas PKW Sawahlunto didukung dengan kegiatan reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban, masih proses koordinasi dengan PT. KAI dan Pemerintah Daerah Sawahlunto guna percepatan penyelesaian dokumen teknis untuk persyaratan pengujian prasarana perkeretaapian;
- e. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta East-West Phase I untuk mendukung konektivitas di wilayah perkotaan Jabodetabek, masih dalam tahap persiapan pengadaan lahan oleh Pemerintah Daerah, pelelangan kegiatan pendukung/konsultan *tender of assistance* (seleksi *consulting service 1*), serta penetapan Pinjaman Hibah Daerah (PHD) oleh Kementerian Keuangan dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta;
- f. Kegiatan lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian untuk mendukung pengoperasian KA Makassar – Pare Pare antara Mandai – Palanro yang bersumber dari pembiayaan SBSN (MYC) dengan progres 96%.

Selain itu, juga terdapat beberapa usulan kegiatan pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas yang didorong dengan skema pembiayaan alternatif namun masih dalam tahap penyiapan dokumen perencanaan teknis dan koordinasi awal dimana telah dilakukan *market sounding* pada Mei 2025 (*investor gathering*), diantaranya untuk pengembangan layanan kereta api *feeder* di Stasiun MRT Lebak Bulus dan Stasiun LRT Harjamukti, lanjutan pembangunan LRT Jabodetabek segmen Cibubur – Bogor, pengembangan KA perkotaan Bandung, serta perpanjangan kereta cepat Bandung – Surabaya. Khusus untuk perpanjangan kereta cepat, saat ini sedang disiapkan kajian lanjutan, pembentukan satuan tugas (Satgas) serta usulan penyesuaian regulasi pendukung beserta tindak lanjut lainnya.

Berdasarkan hal di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- a. Konsolidasi dalam penyelesaian dokumen perencanaan teknis, pelaksanaan pembangunan perkeretaapian sampai tahapan pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat LLAKA, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan, Balai Pengujian, dan lainnya) dan pihak eksternal (BUPP/BUPS, Pemerintah Daerah);



27/11/2025

- b. Konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN/Kementerian Keuangan, Kementerian ATR/BPN, Pemerintah Daerah dan instansi terkait lainnya;
- c. Koordinasi dengan Kemenko Infracwil, Kementerian BUMN, Kementerian Keuangan, Kementerian Investasi dan Badan Usaha terkait pembiayaan alternatif pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas wilayah.

Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Antar Wilayah dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:

- a. Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih mudah dan efisien;
- b. Pengurangan biaya logistik dengan pengiriman barang yang efisien dan distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda transportasi;
- c. Peningkatan ekonomi wilayah dan kualitas hidup masyarakat dengan kemudahan mengakses lebih banyak pilihan dan layanan, seperti pendidikan, kesehatan, dan hiburan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja terhadap pencapaian rasio konektivitas antar wilayah pada periode berikutnya dengan pelaksanaan penyesuaian aktivitas dan penggunaan anggaran sebagai berikut:

- a. Penyelesaian sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian termasuk koordinasi ketersediaan/kesiapan sarana kereta api mendukung pengoperasian hasil pembangunan konektivitas, diantaranya jalur KA Rantau Prapat Baru-Pondok S5 dan perpanjangan perintis KA Aceh menuju Muara Satu;
- b. Lanjutan pembangunan prasarana mendukung pengoperasian KA Makassar – Pare Pare dan persiapan pembangunan MRT Jakarta East – West, serta penyelesaian pemenuhan kebutuhan lahan pendukung konektivitas melalui LMAN.

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



a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

Pengusulan relaksasi anggaran Tahun 2025 untuk mendukung pemenuhan *readiness criteria*, penyelesaian pengadaan lahan, dan kegiatan-kegiatan pendukung konektivitas lainnya.

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran

- 1) Peninjauan kembali terhadap titik-titik konektivitas perkeretaapian yang memungkinkan penambahan keterhubungan dengan kawasan/simpul transportasi lainnya (seperti terminal tipe A, lainnya) termasuk apabila dibutuhkan reviu terhadap rumusan perhitungan rasio konektivitas;
- 2) Tindak lanjut pelaksanaan investor *gathering* dengan koordinasi badan usaha yang potensial berpartisipasi dalam kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian melalui pembiayaan alternatif/ KPBU/ pemanfaatan aset/ konsesi/ lainnya;
- 3) Penyesuaian rancangan Rencana Strategis Tahun 2025-2029 terkait kegiatan pendukung konektivitas perkeretaapian mengacu perkembangan kebijakan pada RPJMN dan Renstra Kementerian Perhubungan serta kebijakan efisiensi anggaran.

PERBANDINGAN KINERJA DI LEVEL NASIONAL/INTERNASIONAL

Analisa perbandingan kinerja dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja rasio konektivitas antar wilayah bidang perkeretaapian dengan rasio konektivitas level Kementerian Perhubungan/Nasional. Nilai rasio konektivitas nasional dihitung berdasarkan bobot rasio konektivitas yang tertuang pada rancangan dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan meliputi transportasi perkotaan bobot 5% dan transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai rasio pada Tahun 2025 diuraikan pada Tabel berikut:

Tabel II.7 Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,627
2	Perkeretaapian	0,460

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh bahwa rasio konektivitas transportasi perkeretaapian masih lebih rendah apabila dibandingkan pada level nasional sehingga



perlu peningkatan dengan prioritas pengembangan jaringan dan layanan kereta api baru di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Terkait perbandingan titik yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 69 titik dari jumlah 1.039 titik (6,64%) yang terhubung secara nasional (134 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 603 Pelabuhan serta 302 Bandar Udara).

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2025 adalah senilai Rp813.226.191.000,00. Untuk Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp2.873.423.028,00 atau sekitar 0,35%. Sementara, pada alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.560.201.902.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp99.882.894.340,00 atau sekitar 6,40%.

IKSS 1.2 TINGKAT INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 posisi Triwulan II memiliki target 16,472% dengan realisasi 16,004% atau mencapai 97,161% dari target Triwulan II Tahun 2025 dan dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.8 berikut:

Tabel II.8 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Satuan		Target 2025	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2025 (%)		
			Tw	Target	Realisasi		Kinerja (%)	
SS1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%		Tw. I	Pada Triwulan I, IKSS 1.2 belum memiliki capaian kinerja dikarenakan masih menjalankan kegiatan pada unit kerja sebelumnya (BPTJ)			
	1) Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda							
	2) Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda							
	3) Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan							
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472	Tw. II	16,472	16,004	97,161	97,161
	1) Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,287		13,287	13,039	98,134	98,134
	2) Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		15,552		15,552	15,196	97,711	97,711



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
3) Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		20,577	19,778	96,117	96,117

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda

Tingkat integrasi transportasi antarmoda merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi antarmoda adalah keterpaduan antar berbagai moda transportasi (darat, laut, udara, kereta) dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda pada Triwulan II Tahun 2025 adalah 98,134% dengan nilai realisasi sebesar 13,039% dari target 13,287%. Adapun tingkat integrasi transportasi antarmoda diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda, dan Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda, dengan masing-masing realisasi sebagai berikut.

Tabel II.9 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan II 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda	13,351	13,039
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda	25,394	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda	0,371	

Sumber: DJITM, 2025

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi antarmoda mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana antarmoda, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (56%), kawasan 3TP (26%), dan Daerah Prioritas Pariwisata (18%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.



Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi antarmoda mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan antarmoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan antarmoda.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

2. Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda

Tingkat integrasi transportasi multimoda merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi barang (logistik) yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi multimoda adalah keterpaduan antar berbagai moda transportasi (darat, laut, udara, kereta) dalam satu layanan logistik yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga logistik yang menggunakan lebih dari satu moda dapat berjalan menggunakan satu dokumen saja. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda pada Triwulan II Tahun 2025 adalah 97,711% dengan nilai realisasi senilai 15,196 dari target 15,552. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda, Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda, dengan masing-masing realisasi sebagai berikut.

Tabel II.10 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan II 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda	21,593	15,196
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda	23,626	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda	0,371	

Sumber: DJITM, 2025



Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana multimoda, seperti pelabuhan dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (53%), kawasan 3TP (26%), Kawasan Sentra Produksi Pangan/*Food Estate* (4%), serta Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (17%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan multimoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan multimoda.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan logistik, dan sistem informasi multimoda. Komponen ini mengukur kemudahan yang dirasakan pengguna dalam perpindahan barang antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

3. Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan

Tingkat integrasi transportasi perkotaan merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda pada wilayah perkotaan. Integrasi transportasi perkotaan adalah keterpaduan transportasi antarmoda di wilayah perkotaan dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan pada Triwulan II Tahun 2025 adalah 96,117% dengan nilai realisasi senilai 19,778 dari target 20,577. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan, dan Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan, dengan realisasi sebagai berikut.



Tabel II.11 Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan II 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan	18,250	19,778
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan	36,583	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan	4,500	

Sumber: DJITM, 2025

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana perkotaan, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan keterpaduan di metropolitan (45%) dan kawasan berorientasi transit (55%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan perkotaan antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan perkotaan.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

SASARAN 2 : MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 2 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 2 yaitu Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.



IKSS 2. INDEKS KEPUASAN MASYARAKAT TERHADAP PELAYANAN PUBLIK SEKTOR TRANSPORTASI

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

Tabel II.12 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Triwulan II Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)	
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)		
SS2. MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI								
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	%	95,730	Tw. I	95,730	95,813	100,087	100,087
				Tw. II	95,730	95,798	100,071	100,071

Sumber: PPTB, 2025

Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.

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

Tabel II.13 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Interval	Nilai Konversi	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
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	A	Sangat Baik

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017

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



Sejalan dengan perkembangan teknologi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan bekerjasama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Hukum dan HAM dalam rangka pemanfaatan aplikasi survei secara elektronik berupa Aplikasi 3A Survey Management IPK-IKM, sehingga pelaksanaan survei kepuasan masyarakat dapat dilakukan secara elektronik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui website <https://skm.dephub.go.id>.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Triwulan II Tahun 2025 melalui <https://skm.dephub.go.id> adalah dengan nilai rata-rata capaian sebesar 95,798 dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 34,20% total responden sebanyak 43.825 orang, termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan Sangat Baik, dengan rincian sebagai berikut

Tabel II.14 Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan II Tahun 2025

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Januari	95,90	A	8.475	333
Februari	95,73	A	10.217	407
Maret	95,81	A	11.568	393
April	95,92	A	12.264	397
Mei	95,88	A	11.595	390
Juni	95,55	A	19.966	424
Rata-Rata	95,813	A	10.087	378

Sumber: <https://skm.dephub.go.id> (Posisi Juni 2025)

Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada Triwulan II Tahun 2025 telah mencapai target dan melebihi target yang ditentukan, yakni sebesar 95,813% Kategori A dengan Predikat Sangat Baik. Adapun hasil perhitungan rata-rata capaian IKM bulan Januari sampai dengan Maret 2025 sehingga capaian kinerja diperoleh 100,071%.

Adapun beberapa faktor yang mendorong ketercapaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

1. Adanya peningkatan kualitas pelayanan dalam penyediaan layanan yang cepat, transparan, dan professional kepada pengguna jasa layanan transportasi;



2. Terwujudnya komunikasi yang efektif dan baik antara Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dengan Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat apabila mengalami kendala pelaksanaan;
3. Telah terlaksananya beberapa kegiatan sebagaimana diselenggarakan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan yang mendorong penyelenggaraan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan, seperti pelaksanaan bimbingan teknis, monitoring evaluasi survei kepuasan masyarakat guna mengetahui pelaksanaan survei dan tindak lanjut, serta koordinasi berkala dengan pelaksana survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan.

POTENSI PERMASALAHAN

Adapun kendala yang terjadi dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat periode Triwulan II Tahun 2025 dan perlu dilakukan antisipasi lebih lanjut, diantaranya:

1. Masih ditemui adanya Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan yang tidak melaksanakan penyebaran kuesioner survei kepuasan masyarakat kepada pengguna jasa layanan. Hal demikian berdampak pada minimnya partisipasi jumlah unit kerja/lokus pelaksana survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan;
2. Adanya pergantian/mutasi pegawai yang menangani dan mengelola survei kepuasan masyarakat pada UPT Kementerian Perhubungan. Pergantian pegawai tersebut berdampak pada terhambatnya pelaksanaan survei dikarenakan minimnya informasi tentang pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada pegawai yang baru menangani SKM tersebut;
3. Belum dilakukannya tindak lanjut atas hasil survei kepuasan masyarakat yang telah diterima. Tindak lanjut atas hasil survei dimaksud meliputi penyampaian laporan hasil survei kepuasan masyarakat, penyusunan dan penyampaian laporan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat, serta publikasi hasil survei kepuasan masyarakat.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

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

- 1) Asistensi kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;



- 2) Pembahasan pemetaan jenis layanan, pemutakhiran data survei, dan *updating* kendala pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Kementerian Perhubungan. Kegiatan ini diselenggarakan dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana permasalahan yang terjadi di Unit Kerja dalam pelaksanaan survei serta untuk mengoptimalkan pengisian survei sesuai dengan jenis pelayanan yang diterima oleh pengguna jasa transportasi;
- 3) Partisipasi aktif dalam pembahasan evaluasi Zona Integritas WBK/WBBM Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dan persiapan penilaian Zona Integritas WBK/WBBM Tahun 2025 yang diselenggarakan Inspektorat Investigasi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan;
- 4) Pemutakhiran akun admin, QRCode survei, *link* pengisian survei, dan jenis layanan pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan. Kegiatan pemutakhiran ini dilaksanakan sebagai bentuk optimalisasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam mengakomodir kesesuaian jenis pelayanan yang tercantum dalam survei;
- 5) Pelaksanaan kegiatan Monitoring dan Evaluasi survei kepuasan masyarakat di Lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan. Kegiatan ini dilakukan untuk memastikan pelaksanaan SKM di seluruh unit kerja di bawah BPSDMP berjalan sesuai standar. Pelaksanaan SKM ini meliputi agenda pelaksanaan survei oleh unit pendidikan dan pelatihan, pembinaan terhadap pelaksana SKM yang masih menemui kendala, pemutakhiran data admin SKM BPSDMP, serta evaluasi terhadap efektivitas pelaksanaan SKM sebagai bagian dari manajemen mutu pelayanan publik di lingkungan BPSDMP;
- 6) Penyelenggaraan monitoring dan evaluasi survei kepuasan masyarakat dan standar pelayanan di lingkungan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas, Distrik Navigasi Tipe A Kelas II Tanjung Emas, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah, dan Unit Pelayanan Publik di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah yang diselenggarakan pada tanggal 25 Juni 2025 bertempat di Semarang Jawa Tengah.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2025 adalah senilai Rp434.268.000,00 yang akan



dialokasikan sampai akhir tahun. Pada Triwulan I Tahun 2025, realisasi anggaran sebesar Rp66.702.500,00 atau sekitar 15,36%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2025 dialokasikan anggaran sebesar Rp203,674,000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp100,162,500,00 atau sekitar 49,18%.

SASARAN 3 : MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSS 3 yaitu Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional. Indikator kinerja ini merupakan komposit dari Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian, Tingkat Keselamatan Transportasi Laut, dan Tingkat Keselamatan Transportasi Udara.

IKSS 3. TINGKAT KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Tabel II.15 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2025 (%)		
		Tw	Target	Realisasi			
SS3. MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL							
IKSS 3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Rasio	87,500	Tw. I	67,500	61,058	90,456	61,059
1) Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		37,500		37,500	5,671	15,123	6,301
2) Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,617	99,617	99,617
3) Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
4) Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
5) Tingkat Keselamatan Transportasi Angkutan Pemandu Moda		100,000		0,000	0,000	0,000	0,000
IKSS 3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Rasio	97,925	Tw. II	97,925	82,705	84,457	84,457
1) Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700		91,700	31,207	34,032	34,032
2) Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,621	99,621	99,621
3) Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	99,991	99,991	99,991



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
4) Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan merupakan indikator komposit yang dirancang sebagai representasi dari pencapaian keseluruhan aspek keselamatan jalan yang mencakup dimensi kendaraan, angkutan, infrastruktur, dan perilaku pengguna jalan.

Tabel II.16 Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	%	91,700	Tw. I	37,500	5,671	15,123	6,301
			Tw. II	91,700	31,207	34,032	34,032

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang} = \frac{\text{MRL} + \text{DalopAU} + \text{DalopAB} + \text{UPPKB}}{4}$$

Keterangan:

- MRL (Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas) bertujuan untuk melaksanakan penanganan MRL Perkotaan dan antar kota koridor utama sesuai pedoman teknis, yang diukur berdasarkan panjang koridor utama yang mendapat penanganan risiko lalu lintas sesuai pedoman teknis dibandingkan dengan panjang total koridor utama;
- DalopAU (Pengendalian Operasional Angkutan Umum) bertujuan untuk mengukur jumlah kendaraan angkutan umum (AU) yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa secara keseluruhan;
- DalopAB (Pengendalian Operasional Angkutan Barang) bertujuan untuk mengukur jumlah kendaraan angkutan barang yang diperiksa sesuai pedoman dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperiksa;



d) UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) bertujuan untuk mengukur kapasitas layanan penimbangan kendaraan di UPPKB yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dibandingkan dengan kapasitas layanan yang tersedia.

Dalam kegiatan Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRL), Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU), Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB), dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan bagian dari sistem pengelolaan transportasi jalan yang pelaksanaannya memerlukan dasar hukum yang jelas dan terintegrasi.

Pada periode Triwulan II 2025, realisasi indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 31,207 yang diperoleh dari perhitungan:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = \frac{29,888 + 50 + 5,220 + 39,720}{4} = 31,207$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{31,207}{91,700} = 34,032\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- 1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRL):
 - a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai stakeholder baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miskomunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;
 - b. Tidak terpenuhinya kepatuhan pihak eksternal terhadap ketentuan teknis yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Jalan yang telah menetapkan kebijakan sesuai pedoman dan peraturan yang berlaku;



- c. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan;
 - d. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional.
- 2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
- a. Anggaran yang terbatas dapat mempengaruhi frekuensi pengawasan, ketersediaan peralatan pemeriksaan yang memadai, biaya pemeliharaan peralatan, serta biaya pelatihan petugas untuk meningkatkan pemahaman pedoman;
 - b. Adanya keterbatasan sumber daya (personel) di terminal, baik dari segi anggaran maupun personel. Keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan yang efektif dan penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan;
 - c. Kurangnya integrasi dalam pengembangan teknologi yang ada saat ini mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.
- 3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
- a. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurang kompeten dalam melakukan pemeriksaan dan penindakan;
 - b. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
 - c. Keterbatasan teknologi juga menjadi hambatan besar dalam penegakan hukum dimana aplikasi pengawasan belum terintegrasi atau hanya digunakan secara parsial sehingga data hasil pengawasan tidak terintegrasi atau tidak saling dibagi secara *real-time*;
 - d. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB);



- e. Belum adanya pedoman untuk instansi/stakeholder internal/eksternal dalam pengelolaan fasilitas penimbangan dan penilaian kinerja;
 - f. Kurangnya SDM pada UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas;
 - g. Belum seragamnya kelengkapan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada masing-masing UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas.
- 4) Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:
- a. Dukungan sumber daya manusia yang kompeten di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. Dukungan peralatan seperti komputer dan laptop yang layak serta jaringan yang baik untuk memproses permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);
 - c. Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan SRUT-RB yang memudahkan permohonan mengajukan permohonan menjadi lebih mudah.
- 5) Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara sebagai berikut:
- a. Telah adanya Alat Pemeriksa Laik Fungsi Kendaraan bermotor Non Statis yang tersebar di-25 BPTD untuk membantu melakukan uji petik;
 - b. Implementasi pedoman pengujian berkala kendaraan bermotor yang merata dan sesuai;
 - c. Terpenuhinya seluruh komponen pengujian yang terdiri atas SDM pengujian yang kompeten, alat uji yang terkalibrasi, serta terakreditasi.
- 6) Berfungsinya perlengkapan jalan dengan jumlah sesuai spesifikasi teknis dengan rincian sebagai berikut:
- a. Menyusun manajemen kegiatan yang baik dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi supaya berjalan dengan baik dan bersinergi;
 - b. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua stakeholder terkait terutama perusahaan – perusahaan penyedia Perlengkapan Jalan yang bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia yang melaksanakan pekerjaan supaya pekerjaan terlaksana dengan baik, terukur, dan sesuai dengan *timeline* yang telah ditetapkan;



- c. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait juga dengan Pemerintah Daerah terkait dengan pelaksanaan di bidang perlengkapan jalan;
 - d. Memiliki alat uji perlengkapan jalan yang terkalibrasi dengan baik dan rutin guna mendukung pelaksanaan monitoring, pemantauan serta evaluasi secara berkala;
 - e. Perlunya monitoring, pemantauan serta evaluasi secara berkala terkait kegiatan pengadaan pemasangan dan pemeliharaan bidang perlengkapan jalan.
- 7) Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Koordinasi antar lintas sektor dengan baik kepada seluruh BPTD di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, BPJN, kepolisian daerah dan pemerintah daerah setempat agar tujuan dari kegiatan dapat berjalan dengan optimal;
 - b. Adanya pemantauan dan evaluasi yang dilakukan secara berkala terhadap BPTD untuk pelaksanaan penanganan LRK di lokasi masing-masing daerah;
 - c. Identifikasi LRK yang akurat dengan inventarisasi ketersediaan dan akses data agar tepat sasaran melalui data yang telah tersinkronisasi antar *stakeholder*;
 - d. Penyediaan sumber daya manusia yang memadai untuk pelaksanaan pemantauan, pelatihan dan pelaksanaan survei untuk menciptakan SDM yang berkompeten di tingkat pusat ataupun tingkat daerah;
 - e. Sumber data LRK yang berasal dari kegiatan SID menjadi pedoman penanganan LRK termasuk kebutuhan pemasangan perlengkapan jalan yang sesuai untuk meningkatkan keselamatan jalan.
- 8) Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Desain Zona Selamat Sekolah (ZOSS) sesuai dengan geometri jalan;
 - b. Dukungan masyarakat sebagai pengguna jalan yang mendukung kesadaran akan pentingnya keselamatan;
 - c. Sumber data pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) berasal dari SID sehingga prioritas pembangunan ZOSS dapat dimaksimalkan.
- 9) Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:



- a. Pelaksanaan Kampanye Keselamatan LLAJ dilaksanakan sesuai dengan program yang telah direncanakan, baik secara luring maupun daring dan memanfaatkan media sosial dan digital untuk menjangkau sasaran kelompok pengguna jalan;
 - b. Konsistensi pelaksanaan kampanye. Kegiatan sosialisasi tidak dilakukan secara insidental, melainkan dijalankan secara berkala dan tematik sesuai dengan momen tertentu sebagai bahan evaluasi efektivitas kampanye keselamatan LLAJ;
 - c. Penggunaan identitas visual yang kuat, slogan yang mudah diingat, serta materi kampanye yang menarik dan informatif sangat berpengaruh terhadap keberhasilan penyampaian pesan keselamatan. Elemen visual yang kuat membantu menciptakan dampak emosional dan meningkatkan daya ingat masyarakat terhadap pesan yang disampaikan.
- 10) Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
- a. Dalam memberikan edukasi kepada anak usia dini dan pendamping, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi melaksanakan program "Zeta Goes To School". Penggunaan media cerita bergambar, lagu, permainan peran (*role play*), video animasi, dan simulasi lalu lintas sederhana membuat anak lebih mudah memahami dan mengingat pesan keselamatan jalan secara alami dan menyenangkan;
 - b. Pemberian edukasi kepada tenaga pengajar dan staf Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, dan Kabupaten, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan serta Balai Pengelola Transportasi Darat telah dilaksanakan secara media online diharapkan dapat menjadi fasilitator yang kompeten dan inspiratif dengan materi yang telah disampaikan dalam pembelajaran menjadi langkah awal pembentukan generasi sadar keselamatan dan berperilaku tertib di jalan sejak dini;
 - c. Pelaksanaan edukasi dan pengajaran kepada anak usia dini memberikan manfaat jangka panjang, tidak hanya bagi individu tetapi juga masyarakat luas. Ketika nilai-nilai keselamatan tertanam sejak kecil, maka akan tercipta generasi yang lebih sadar, tertib, dan bertanggung jawab dalam berlalu lintas. Ini menjadi investasi sosial yang penting dalam upaya menurunkan angka kecelakaan di masa depan.



- 11) Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
- a. Tindak lanjut kemitraan berjalan efektif seluruh pihak memiliki tujuan yang selaras serta menyusun rencana aksi bersama yang konkret dan terukur. Hal ini mencakup pembagian peran yang jelas, jadwal kegiatan yang disepakati, serta indikator keberhasilan yang dapat dievaluasi bersama. Keselarasan ini mencegah tumpang tindih program dan memperkuat sinergi lintas sektor;
 - b. Dalam rangka mengukur efektivitas dan keberlanjutan kemitraan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), dilakukan kegiatan evaluasi kepada *stakeholder* yang terlibat. Evaluasi ini bertujuan untuk mengidentifikasi kendala dan tantangan yang dihadapi selama proses tindak lanjut kemitraan tersebut;
 - c. Komitmen dan dukungan yang melibatkan kelompok masyarakat, komunitas pengemudi, relawan lalu lintas, dan forum komunikasi lalu lintas menjadi mitra strategis dalam penyampaian pesan keselamatan yang kontekstual dan tepat sasaran. Keterlibatan ini menjadi wujud nyata tindak lanjut kemitraan keselamatan LLAJ yang berorientasi pada partisipasi publik dan efektivitas jangkauan program.

POTENSI PERMASALAHAN

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan pada Triwulan II Tahun 2025, adalah sebagai berikut:

- 1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):
 - a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai *stakeholder* baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miskomunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;
 - b. Tidak terpenuhinya kepatuhan pihak eksternal terhadap ketetapan teknis yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Jalan yang telah menetapkan kebijakan sesuai pedoman dan peraturan yang berlaku;
 - c. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan sehingga perlu penyesuaian beberapa



kegiatan prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan;

- d. Kewenangan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas, sesuai PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menjadi kewenangan pemerintah pusat. Namun, dalam pelaksanaannya pemerintah pusat tidak dapat menjangkau secara detail seluruh wilayah jalan nasional.

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):

- a. Anggaran yang terbatas dapat mempengaruhi frekuensi pengawasan, ketersediaan peralatan pemeriksaan yang memadai, biaya pemeliharaan peralatan, serta biaya pelatihan petugas untuk meningkatkan pemahaman pedoman;
- b. Adanya keterbatasan sumber daya (personel) di Terminal, baik dari segi anggaran maupun personel. Keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan yang efektif dan penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan;
- c. Kurangnya integrasi dalam pengembangan teknologi yang ada saat ini mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):

- a. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurang kompeten dalam melakukan pemeriksaan dan penindakan;
- b. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran;
- c. Keterbatasan teknologi juga menjadi hambatan besar dalam penegakan hukum dimana aplikasi pengawasan belum terintegrasi atau hanya digunakan secara parsial sehingga data hasil pengawasan tidak terintegrasi atau tidak saling dibagi secara *real-time*;
- d. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB);
- e. Belum adanya pedoman untuk instansi/*stakeholder* internal/eksternal dalam pengelolaan fasilitas penimbangan dan penilaian kinerja;
- f. Kurangnya SDM pada UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas;



47/2/20

- g. Belum seragamnya kelengkapan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada masing-masing UPPKB baik secara kuantitas maupun kualitas.
- 4) Kendala Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis:
- a. Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan mempengaruhi penghematan program kinerja sesuai Perencanaan Strategis. Sehingga, program belum dapat berjalan.
 - b. Belum terintegrasinya Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT-RB), sehingga pemohon harus mengajukan SRUT-RB;
 - c. Belum optimalnya website VTA Online sesuai perkembangan zaman. Belum adanya peningkatan sistem.
- 5) Kendala lain yang dialami pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara adalah Jumlah kendaraan Wajib Uji Berkala yang diuji sesuai dengan pedoman dan tata cara belum mencapai target realisasi, diantaranya:
- a. Belum tersedianya anggaran untuk melaksanakan kegiatan Uji Petik;
 - b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh;
 - c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
- 6) Kendala Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
- a. Terjadi Efisiensi Anggaran yang berdampak pada DIPA Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia sehingga perlunya penyesuaian target prioritas penggunaan anggaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia;
 - b. Penggunaan kualitas bahan atau material yang tidak sesuai dengan standar teknis;
 - c. Pemasangan perlengkapan jalan yang tidak sesuai dengan ketentuan teknis dan dokumen perencanaan teknis (DED);



- d. Kendala dilapangan, faktor eksternal seperti medan yang sulit dijangkau, keterbatasan ruang pemasangan, atau kondisi tanah yang labil juga bisa menyebabkan hasil pekerjaan tidak optimal;
 - e. Keterbatasan jumlah atau kapasitas personel pengawas di lapangan membuat proses pengendalian mutu tidak berjalan secara maksimal;
 - f. Kondisi alat uji perlengkapan jalan yang dimiliki belum dilakukan kalibrasi sehingga hasil pengukuran yang dihasilkan tidak akurat;
 - g. Ketidaksiapan penyedia jasa dalam melaksanakan pekerjaan sesuai standar teknis. Kurangnya pemahaman terhadap dokumen spesifikasi, tidak adanya tenaga ahli, serta minimnya pengalaman dalam pekerjaan sejenis.
- 7) Kendala lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Adanya perbedaan data antara pusat dan daerah yang tidak akurat sehingga menyebabkan salah sasaran inventarisasi;
 - b. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan;
 - c. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor antara pusat dengan daerah;
 - d. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan;
 - e. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi;
 - f. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi;
 - g. Adanya pelaporan data dari daerah yang tidak lengkap, terlambat atau tidak sesuai dengan format;
 - h. Kegagalan dalam mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dari tahun sebelumnya.
- 8) Kendala jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terbiokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
 - b. Kondisi jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka;



- c. Ketidakpatuhan pengguna jalan yakni meski sudah ada intervensi (rambu, marka), pengemudi tetap melanggar batas kecepatan.
- 9) Kendala terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
- a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya kampanye. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan kampanye keselamatan jalan;
 - b. Belum optimalnya koordinasi antara Balai Pengelola Transportasi seluruh Indonesia dengan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam merancang dan menjalankan kampanye Keselamatan LLAJ;
 - c. Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan. Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekadar kegiatan yang tidak memiliki relevansi langsung dengan kebiasaan sehari-hari mereka di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan sikap (*attitude*) memerlukan pendekatan jangka panjang dan berkelanjutan, bukan sekedar komunikasi satu arah.
- 10) Kendala terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
- a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya tenaga pengajar. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan Sosialisasi dan edukasi Keselamatan LLAJ pada anak usia dini, tenaga pengajar maupun pendamping;
 - b. Tingkat pemahaman keselamatan lalu lintas yang masih rendah di kalangan anak usia dini, pendamping serta tenaga pengajar. Rendahnya pemahaman terhadap risiko kecelakaan dan pentingnya perilaku tertib berlalu lintas



- menyebabkan pesan-pesan edukasi tidak selalu diterima atau diterjemahkan ke dalam perilaku nyata;
- c. Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/insidental.
- 11) Kendala terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
- a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, dan menghambat berkelanjutan program dengan para mitra. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, sehingga kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi keselamatan LLAJ;
 - b. Perbedaan prioritas antar instansi, pihak swasta dan *stakeholder* yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah;
 - c. Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi, sehingga lemahnya pelaporan dan evaluasi hasil kemitraan menyebabkan sulitnya mengukur efektivitas dan dampak kegiatan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang, adapun upaya yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, adalah sebagai berikut:

- 1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas:
 - a. Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan;
 - b. Melakukan koordinasi dengan *stakeholder* terkait secara intensif dan proaktif guna mendukung kelancaran kegiatan yang akan berlangsung;



- c. Menyusun prioritas kegiatan pemantauan serta monitoring dan evaluasi sehingga output capaian lebih tertata berjenjang untuk pemerataan jangkauan pengawasan dan supervisi kegiatan bidang Lalu Lintas Jalan.
- 2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum:
 - a. Melakukan inspeksi rutin dan mendadak untuk memastikan kepatuhan yang kemudian menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar, termasuk denda dan pencabutan izin operasional bagi perusahaan yang tidak mematuhi regulasi;
 - b. Memfasilitasi dan berkoordinasi terkait dengan pelatihan maupun pemenuhan kompetensi SDM Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang ada di Terminal untuk mendukung program pengawasan dan penegakan hukum pada angkutan umum;
 - c. Pengembangan sistem pengawasan yang terintegrasi untuk memantau kepatuhan angkutan orang sehingga dapat menerapkan analisis data untuk mengidentifikasi pola pelanggaran dan merencanakan tindakan penegakan hukum yang lebih efektif.
 - 3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang:
 - a. Pemanfaatan teknologi informasi dengan melakukan pengembangan terhadap integrasi sistem pengawasan secara elektronik dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengawasan angkutan barang agar dapat melakukan monitoring;
 - b. Melakukan koordinasi dengan *stakeholder* terkait dengan pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB;
 - c. Menyusun rencana kegiatan dengan baik terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan dan penegakan hukum di UPPKB.
 - 4) Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor:
 - a. Percepatan dalam penyusunan dan pengesahan pedoman yang saat ini sudah dalam tahap pembahasan dengan Bagian Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - b. Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;



- c. Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Adapun anggaran kegiatan terkait Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.263.577.208.000,00 dan sampai dengan bulan Maret tahun 2025 realisasi anggaran senilai Rp18.357.879.791,00 atau sebesar 1,45%. Sementara itu alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.196.728.975.537,00 yang telah terealisasi sebesar Rp69.679.431.435,00 atau sekitar 5,82%.

2. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut

Tingkat Keselamatan Transportasi Laut memiliki target pada tahun 2025 sebesar 100%, yang terdiri dari kegiatan program/ kegiatan asistensi, *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal, *monitoring* terkait permasalahan surat persetujuan berlayar, *monitoring* dan evaluasi kinerja pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing (PSCO), dan sosialisasi keselamatan pelayaran.

Tabel II.17 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	%	100	Tw. I	100	100	100	100
			Tw. II	100	99,991	99,991	99,991

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

Pada Tahun 2025 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan II sebanyak 602.901 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 18 kejadian, manusia sebesar 8 kejadian dan teknis 26 kejadian, sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 99,991%.

Realisasi capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dihitung berdasarkan perhitungan formula sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = 100\% - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut}}{\text{Jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB)}} \times 100\%$$

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = 100\% - \frac{52}{602.901 \text{ SPB}} \times 100\% = 99,991\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{100 - (99,991 - 100)}{100} \times 100\% = 99,991\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Belayar yang diterbitkan selama April – Juni Tahun 2025, yaitu sebanyak 602.901 SPB, maka capaian indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2025 sebesar 99,991% dari target.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada tahun 2025, jumlah total Surat Persetujuan Belayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan II sebanyak 602.901 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 18 kejadian, manusia sebesar 8 kejadian dan teknis 26 kejadian, yang berarti setiap penerbitan SPB maka Tingkat Keselamatan Transportasi Laut mencapai 99,991%.

POTENSI PERMASALAHAN

Faktor Penyebab terjadinya kecelakaan transportasi laut:

1. Faktor Alam: cuaca buruk;
 2. Faktor Manusia: *human error*, kesalahan menerapkan standar profesi kepelautan;
 3. Faktor Teknis: konsleting kelistrikan, rusaknya kemudi kapal, kerusakan lambung kapal.
- Faktor penyebab kecelakaan transportasi laut, potensi permasalahan terbesar yang dapat mempengaruhi keselamatan transportasi laut adalah cuaca buruk yang melanda alur pelayaran, kerusakan sarana kapal laut, maupun *human error*.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025 adalah senilai Rp16.532.331.000,00. Sementara pada Triwulan I Tahun 2025, anggaran tersebut belum terealisasi. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp400.250.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp122.429.851,00 atau sekitar 30,59%.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Dalam rangka mengurangi kejadian kecelakaan transportasi laut, sub sektor perhubungan laut telah melakukan beberapa program/ kegiatan antara lain sebagai berikut:

1. Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
2. Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
3. Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
4. Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
5. Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;
7. Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;
8. Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

3. Tingkat Keselamatan Transportasi Udara

Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transportasi komersial. Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang RI No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan "kecelakaan" adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

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

Tabel II.18 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	100,000	100,000	100,000
			Tw. II	100,000	100,000	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{\text{Accident on Aircraft MTOW} > 5.700 \text{ kg}}{\text{Aircraft Departure}} \times 100\% \right]$$
$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{0}{158.531} \times 100\% \right] = 100\%$$

Capaian Tingkat keselamatan transportasi udara pada Triwulan II Tahun 2025 ialah sebesar 100%, yakni berhasil mengulangi pencapaian di tahun 2022, 2023, dan 2024 dimana tidak adanya kejadian kecelakaan pesawat (*zero accident*).

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

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

a) Bidang Bandar Udara:

- o Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU), serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- o Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

- o Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya;
- o Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- o Assessment dan Peningkatan Maturitas Implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- o Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- o Pelaksanaan *Training Safety Management System*;
- o Pelaksanaan Pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- o Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;



- o Monitoring pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
 - o Pelaksanaan monitoring kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.
- c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:
- o Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
 - o Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
 - o Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
 - o Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan.
- d) Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan:
- Melakukan penerbangan kalibrasi untuk meningkatkan performance peralatan fasilitas navigasi dan fasilitas pendaratan pesawat guna peningkatan keselamatan penerbangan.
- e) Bidang Kesehatan Penerbangan:
- o Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
 - o Pelaksanaan pengujian narkoba (Napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
 - o Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2025 sebesar Rp602.172.450.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp27.190.951.611,00 atau sekitar 4,52%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp125.081.822.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp39.332.401.493,00 atau sekitar 31,45% yang dimanfaatkan untuk:



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

4. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian merupakan salah satu ukuran untuk mengkaji kinerja perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian mengacu pada jumlah kecelakaan kereta api dalam 1.000 keberangkatan KA baik penumpang maupun barang pada periode tersebut. Kategori kecelakaan kereta api mencakup anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan terbakar.

Tabel II.19 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA Triwulan II Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	99,617	99,617	99,617
			Tw. II	100,000	99,621	99,621	99,621

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan} - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\text{Jumlah keberangkatan KA}} \times 1000 \right] \times 100\%$$

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditargetkan tidak terjadi kecelakaan kereta api (*zero accident*) termasuk target pada periode triwulan dengan nilai tingkat



keselamatan 100%. Namun sampai dengan Triwulan II Tahun 2025 telah terjadi kecelakaan kereta api sebanyak 2 kejadian (1 kejadian pada Triwulan I, 1 kejadian pada Triwulan II) dengan uraian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \frac{2}{527.972 \text{ KA}} \times 1000 \right] \times 100\% = 99,617$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{99,617}{100,000} \times 100\% = 99,617\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan II Tahun 2025 terjadi dua kejadian anjlokkan KA yakni:

- a) KA barang pada emplasemen Stasiun Ujan Mas Sumatera Selatan. Pada tanggal 15 Maret 2025 hari Sabtu pukul 22:30 WIB telah terjadi kecelakaan Anjlokkan Kereta Api KA 3100 (Barapati) Rangkaian Gerbong Barang nomor 458905 nomor urut 17 dari lokomotif anjlok 1 As pada pukul 22:30 WIB di KM 381+9/0 Jalur II Emplasement Stasiun Ujan Mas (Ujm) wilayah Divre III Palembang. Dampak kejadian kecelakaan KA tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat gangguan operasional KA pada 10 KA dengan andil keterlambatan 21 jam 45 menit. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian;
- b) KA Barang (Bara Simpang) pada emplasemen Stasiun Banjarsari pada tanggal 23 Juni 2025 pukul 11.10 WIB telah terjadi anjlokkan 4 as pada rangkaian gerbong barang nomor 4212427 nomor urut 1 dari lokomotif. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan guna meningkatkan keselamatan perkeretaapian pada Triwulan II Tahun 2025 diantaranya:

- a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
 - 1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 71 unit dan 107,747 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 23 sertifikat jalur dan bangunan serta 16 sertifikasi fasilitas operasi;
 - 2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 5.560 unit serta sertifikasi sebanyak 3.689 sertifikat;



- 3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 4.005 orang dengan sertifikasi sebanyak 2.873 sertifikat.
- b. Pengawasan kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian diantaranya melalui inspeksi keselamatan oleh inspektur perkeretaapian termasuk pengawasan oleh Satpel masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.

POTENSI PERMASALAHAN

Pada Triwulan II Tahun 2025, juga terdapat beberapa kendala/permasalahan yang perlu penyelesaian diantaranya:

- a. Pelaksanaan IMO Tahun 2025 oleh masing-masing Balai Teknik Perkeretaapian belum dapat dilaksanakan sampai dengan Triwulan II Tahun 2025 masih dalam tahap persiapan kontrak untuk kegiatan IO dan untuk kegiatan IM masih dalam tahap rekonsiliasi terkait aset dan assistensi data dukung;
- b. Keterbatasan anggaran akibat efisiensi untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsor/amblesan serta dukungan pengawasan terhadap perawatan dan pemantauan kondisi prasarana/sarana perkeretaapian.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain pelaksanaan pengujian, sertifikasi dan inspeksi keselamatan dengan hubungan kerja Badan Usaha Penyelenggara Prasarana dan Sarana/operator perkeretaapian. Selain itu, juga dilakukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan terkait penyelesaian kendala keterbatasan anggaran akibat kebijakan efisiensi anggaran khususnya untuk kegiatan pendukung keselamatan transportasi perkeretaapian.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Upaya meningkatkan kinerja pada periode berikutnya diperlukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Percepatan pelaksanaan kegiatan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian (IMO) Tahun 2025;
- b. Koordinasi dengan KNKT, PT KAI (Divre III Palembang) dan *stakeholder* terkait lainnya guna mengumpulkan data dan melakukan analisa untuk mengetahui penyebab kecelakaan anjlok KA yang terjadi sampai dengan Triwulan II Tahun 2025;
- c. Peningkatan pengawasan dan pelaksanaan penanganan daerah rawan khususnya di wilayah Sumatera Selatan dengan koordinasi Badan Usaha Penyelenggara Prasarana (BUPP), diantaranya:



60/

- 1) Pada Divre IV Tanjung Karang akan dilakukan pergantian rel menggunakan rel BMN sebanyak 2.000 Batang (25 km'sp) dan pengadaan oleh KAI sebanyak 704 Batang (8,8 km'sp) dengan pelaksanaan kegiatan pergantian oleh PT.KAI;
- 2) Penanganan daerah rawan oleh BTP Palembang sebanyak 5 titik di lokasi Divre III Palembang dan 6 titik di lokasi Divre IV Tanjungkarang.

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

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

Usulan relaksasi anggaran untuk pemenuhan kebutuhan anggaran terkait peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian (perbaikan kerusakan prasarana yang tidak termasuk dalam komponen IMC, dukungan pengawasan dan pengendalian sebagai regulator, lainnya).

b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran

Pemutakhiran dan sinkronisasi data kondisi jalur dan jembatan KA termasuk data perlintasan sebidang dengan mengoptimalkan penggunaan sistem informasi untuk mempermudah pengawasan dan pengendalian guna mendukung peningkatan keselamatan dan keamanan penyelenggaraan perkeretaapian.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Pengoptimalan peran inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian untuk pelaksanaan pengawasan/inspeksi keselamatan dalam penyelenggaraan perkeretaapian termasuk peningkatan peran Satpel pada masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA diharapkan dapat seminimal mungkin untuk menghasilkan outcome sebagai berikut:

- a. Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminalkan risiko kecelakaan.
- b. Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat.
- c. Peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan angkutan kereta api, dimana diketahui kejadian kecelakaan akan mengakibatkan jalur kereta api tidak dapat dilalui sehingga mengganggu operasional kereta api dan mengakibatkan keterlambatan



perjalanan kereta api. Selain itu, juga berbanding lurus dengan minimnya anggaran yang diperlukan guna perbaikan prasarana dan sarana kereta api sehingga terjadi penghematan biaya pemeliharaan dan perbaikan operasional kereta api.

PERBANDINGAN KINERJA DI LEVEL NASIONAL/INTERNASIONAL

Jumlah kejadian kecelakaan dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain mengacu pada publikasi Pemerintah Amerika Serikat dan Belgia dengan kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlokkan) dan *collision* (tabrakan). Dikarenakan keterbatasan data *benchmarking*, perbandingan kinerja dilakukan antara data beberapa negara lain periode Tahun 2024 dengan data Indonesia periode Triwulan II Tahun 2025. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih jauh lebih rendah dibandingkan Amerika Serikat dan sama dengan Belgia, demikian juga apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Indonesia masih lebih baik.

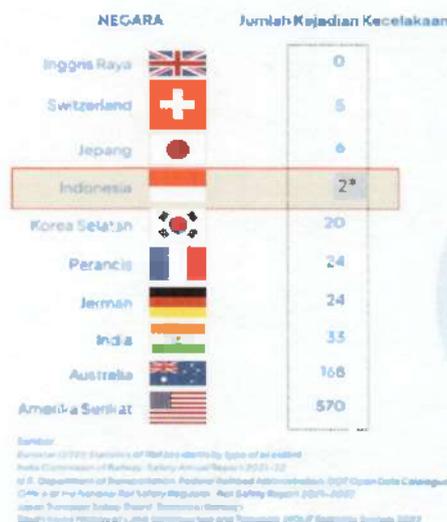
Tabel II.20 Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Amerika Serikat	148.574	498	0,0034
2	Belgia	8.298	1	0,0001
3	Indonesia	6.936	2	0,0003

Sumber No.1 : Website U.S. Department of Transportation

Sumber No.2 : Portal Open Data Infrabel

Mengacu pada beberapa sumber lainnya, juga diperoleh perbandingan jumlah kejadian kecelakaan kereta api dengan beberapa negara sebagaimana pada Gambar berikut.



Keterangan: *) kinerja Indonesia Triwulan II 2025 dibandingkan kinerja negara lain 2021-2024

Gambar II.1
Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara



62

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA pada Tahun 2025 adalah senilai Rp2.716.185.741.000,00. Pada Triwulan I Tahun 2025, setelah adanya pelaksanaan efisiensi anggaran alokasi anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA menjadi Rp2.697.160.101.000,00 dengan realisasi anggaran senilai Rp29.555.723.620,00 atau sebesar 1,10%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp2.342.078.141.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp75.694.334.331,00 atau sekitar 3,23%.

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan II Tahun 2025

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 5 (lima) Sasaran Strategis Program dengan 5 (lima) Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:

1. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi, yang diukur dengan IKSSp 4 yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi.

IKSSp 4. TINGKAT KEMANFAATAN REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Indikator kinerja Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi merupakan komposit dari 2 (dua) sasaran program yang berbeda, yang terdiri dari indikator kinerja Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan dan Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan.

A. INDEKS EFEKTIVITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN

Indikator kinerja Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai efektivitas rekomendasi kebijakan yang diukur dari ketepatan waktu dan anggaran, kualitas hasil output dan penyampaian hasil rekomendasi kebijakan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{IERK_BKT} = \frac{\text{IERK_PKST} + \text{IERK_PTM} + \text{IERK_PLLATP} + \text{IERK_PKKT} + \text{IERK_SEBADAN}}{5}$$



Keterangan:

- IERK_{PKST} merupakan Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan Pusjak Sarana Transportasi;
- IERK_{PTIM} merupakan Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda;
- IERK_{PLLATP} merupakan Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan Pusjak Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
- IERK_{PKKT} merupakan Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
- IPKP_{SETBADAN} merupakan Indeks Perumusan Kebijakan Perencanaan.

Adapun formulasi perhitungan Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan (IERK), yaitu:

$$\text{IERK} = (30\% \times \text{IPRK} + 40\% \times \text{IKORK} + 30\% \times \text{PPRK})$$

Keterangan:

- IPRK dipengaruhi oleh faktor ketepatan waktu penyelesaian rekomendasi kebijakan dan ketepatan penggunaan anggaran;
- IKORK adalah Indeks kualitas *output* rekomendasi kebijakan;
- PPRK adalah Presentase penyampaian hasil rekomendasi kebijakan.

Tabel II.21 Perhitungan IERK Badan Kebijakan Transportasi

Satuan Kerja	IPRK	IKORK	PPRK	IERK
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	22,098	16,250	33,333	23,128
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	40,000	24,000	10,000	24,600
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	16,400	40,000	66,670	40,920
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	14,000	17,140	16,150	16,150
Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	0	0	0	0
IERK Badan Kebijakan Transportasi				20,959%

Sumber: BKT, 2025



Pada Triwulan II Tahun 2025, diperoleh realisasi sebesar 20,959% dari target sebesar 26,600%, sehingga capaian Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan pada Triwulan II sebesar 78,793%. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa target Triwulan II belum tercapai. Hal ini dikarenakan proses penyusunan rekomendasi kebijakan sedang berlangsung, oleh karena itu untuk bobot penilaian "Output yang dihasilkan" dan "penyampaian ke Menhub dan Stakeholder" belum tercapai. Tindak lanjut triwulan berikutnya yaitu akan dilakukan monitoring terhadap tahapan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan untuk memastikan target tercapai.

Adapun alokasi anggaran Triwulan I Tahun 2025 untuk indikator kinerja Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan sebesar Rp15.780.116.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp893.812.232,00 atau sekitar 5,66%. Sementara itu, alokasi anggaran Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.381.800.000 yang telah terealisasi sebesar Rp1.346.042.183 atau sekitar 97,41%.

B. INDEKS KEMANFAATAN REKOMENDASI KEBIJAKAN

Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan bertujuan untuk memastikan bahwa rumusan kebijakan transportasi telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan atau *stakeholder* terkait. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{IKR_BKT} = \frac{\text{IKR_PKST} + \text{IKR_PTIM} + \text{IKR_PLLATP} + \text{IKR_PKKT} + \text{IKR_SETBADAN}}{5}$$

Keterangan:

- IKRK_{PKST} merupakan Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pusjak Sarana Transportasi;
- IKRK_{PTIM} merupakan Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda;
- IKRK_{PLLATP} merupakan Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pusjak Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
- IKRK_{PKKT} merupakan Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
- IPKP_{SETBADAN} merupakan Indeks Kemanfaatan Kebijakan Perencanaan Sekretariat Badan.



Dimana pengukuran Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan dilakukan untuk skema waktu T-1. Pelaksanaan kemanfaatan rekomendasi kebijakan dapat dilakukan pada tahun yang sama dengan waktu penyusunan, tetapi waktu pengukurannya dilakukan pada tahun berikutnya. Adapun hasil perhitungan IKRK Badan Kebijakan Transportasi pada Triwulan II Tahun 2025, sebagai berikut:

Tabel II.22 Perhitungan IKRK Badan Kebijakan Transportasi

Satuan Kerja	Jumlah Rekomendasi Kebijakan Penugasan 2024	Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti	Realisasi
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	13	11	84,620
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	15	4	26,670
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	14	7	50,000
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	20	5	60,000
Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	1	1	100,000
Total	63	28	64,258

Sumber: BKT, 2025

Pada Triwulan II Tahun 2025, diperoleh realisasi sebesar 64,258% dari target sebesar 37,200% sehingga capaian Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan pada Triwulan II sebesar 172,737%. Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa target Triwulan II sudah tercapai. Tindak lanjut triwulan berikutnya yaitu akan dilakukan koordinasi dengan TU Menhub dan subsektor/ stakeholder terkait untuk mengkonfirmasi disposisi/kemanfaatan dari hasil rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan pada T-1 oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Adapun pada indikator kinerja Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan tidak dialokasikan anggaran secara khusus. Hal ini dikarenakan anggaran pelaksanaan monitoring kemanfaatan rekomendasi kebijakan T-1 melekat pada kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan ditahun berjalan.

2. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSSp 5 yaitu Indeks Peningkatan SDM Transportasi yang diampu oleh BPSDM Perhubungan.



IKSSp 5. INDEKS PENINGKATAN SDM TRANSPORTASI

Indeks Peningkatan SDM Transportasi merupakan komposit dari pengukuran dari 2 (dua) unsur, yaitu: Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi (60%) dan Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang bersertifikat kompetensi (40%). Adapun formulasi untuk menghitung Indeks Peningkatan SDM Transportasi, sebagai berikut:

$$C_{\text{TRANSPORTASI}} = (C_{\text{VOKASI}} \times 40\%) + (C_{\text{KOMPETENSI}} \times 60\%)$$

Keterangan:

C_{VOKASI} : Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/ Laut/ Udara yang Berkompetensi

$C_{\text{KOMPETENSI}}$: Nilai rata-rata dari

1. Tingkat Pemenuhan ASN Transportasi Program Pembentukan
2. Tingkat Pemenuhan ASN Transportasi Program Pelatihan
3. Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Program Pembentukan
4. Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Program Pelatihan

Tabel II.23 Capaian Indeks Peningkatan SDM Transportasi Triwulan II Tahun 2025

No	Komponen Indikator Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Target	Realisasi Kinerja	% Capaian Kinerja
C_{VOKASI}				
1.	Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/ Laut/ Udara yang Berkompetensi	59,456	88,294	148,504%
$C_{\text{KOMPETENSI}}$				
2.	Tingkat Pemenuhan ASN Transportasi Program Pembentukan	16,894	3,948	23,368%
3.	Tingkat Pemenuhan ASN Transportasi Program Pelatihan	27,709	19,147	69,098%
4.	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Program Pembentukan	23,401	19,833	84,752%
5.	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Program Pelatihan	42,407	54,352	128,168%

Sumber: BPSDMP, 2025

$$\text{Target } C_{\text{TRANSPORTASI}} = (59,456 \times 40\%) + (27,602 \times 60\%) = 40,344$$

$$\text{Realisasi } C_{\text{TRANSPORTASI}} = (88,294 \times 40\%) + (24,320 \times 60\%) = 49,910$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{49,910}{40,344} = 123,710\%$$



Pada Triwulan II Tahun 2025, persentase capaian kinerja Indikator Kinerja Indeks Peningkatan SDM Transportasi sebesar 53,087% yang diperoleh dari realisasi kinerja sebesar 49,910% dibandingkan dengan target Triwulan II Tahun 2025 sebesar 94,015%. Alokasi anggaran pada Triwulan I Tahun 2025 senilai Rp1.455.395.891.000,00 yang terealisasi sebesar 11,44% yaitu senilai Rp166.587.116.166,00 yang telah tercapai hingga Triwulan I Tahun 2025. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 senilai Rp1.467.707.587.000 dengan realisasi senilai Rp498.877.524.165 atau sekitar 33,990%.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik, yang diukur dengan IKSSp 6 yaitu Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan yang diampu oleh Sekretariat Jenderal (Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi).

IKSSp 6. INDEKS RB KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pada Tahun 2025, Kementerian Perhubungan menargetkan Indeks RB sebesar 90,80. Berdasarkan surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PAN dan RB Nomor B/43/RB.04/2025 tanggal 26 Februari 2025 hal Penyampaian Hasil Evaluasi RB 2024. Hasil sementara Evaluasi Penilaian RB Tahun 2024 Kementerian Perhubungan sebesar 90,72. Perlu dilakukan perubahan target indeks Reformasi Birokrasi karena capaian target tahun 2024 telah melampaui target tahun 2025. Dalam mencapai target nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi dalam kurun waktu bulan April s.d Juni telah melaksanakan beberapa pekerjaan antara lain sebagai berikut:

- a. Telah dilaksanakan evaluasi Ex-Ante Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025 pada tanggal 6 Mei 2025;
- b. Telah diterbitkan Surat Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor. KP-SKJ 11 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Refomasi Birokrasi General dan Tematik Kementerian Perhubungan Tahun 2025;
- c. Telah diterbitkan Surat Kepala Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi Nomor KP.904/2/11/STJ/2025 tanggal 16 Juni 2025 hal Progress Capaian Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan sebagai dasar dalam pelaksanaan evaluasi *on going* TW I dan TW II oleh Tim Evaluator Internal Kementerian Perhubungan.



POTENSI PERMASALAHAN

Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun sebelumnya, namun masih ada beberapa kegiatan dan anggaran yang belum berjalan dan terserap secara optimal. Hal ini disebabkan adanya permasalahan dan kendala, diantaranya yaitu:

1. Proses dan mekanisme koordinasi dan kerja sama dengan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan, antar Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah serta stakeholders lain di luar pemerintahan yang masih dalam proses konsolidasi;
2. Pengaruh perubahan dinamika lingkungan serta isu-isu strategis yang cepat berubah baik internal maupun eksternal mempengaruhi prioritas pelaksanaan tugas khususnya penyesuaian di dalam SOTK dalam Peraturan Menteri Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
3. Adanya efisiensi belanja Kementerian/Lembaga dalam pelaksanaan anggaran pendapatan dan belanja negara tahun anggaran 2025 sesuai dengan surat Menteri Keuangan Nomor. S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025.

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2025

Hingga periode April s.d. Juni Tahun 2025, Kementerian Perhubungan memfokuskan komitmennya pada evaluasi penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2025 sebagai salah satu program strategis nasional di sektor transportasi. Hal ini ditunjukkan melalui hasil survei kepuasan masyarakat, yang digambarkan sebagian besar pelaku perjalanan yakni 90,9% menyatakan puas terhadap kinerja pemerintah dalam menyelenggarakan Angkutan Lebaran 2025. Masyarakat memberikan apresiasi lebih tinggi pada intervensi pemerintah dalam manajemen transportasi, dengan 95,2% responden menyatakan puas terhadap rekayasa lalu lintas yang dilakukan pemerintah. Survei Kepuasan Penyelenggaraan Mudik Lebaran 2025 dilakukan secara tatap muka, dengan melibatkan 652 responden berusia 17-65 tahun yang melakukan perjalanan selama periode libur lebaran 2025. Survei dilakukan di enam provinsi di Pulau Jawa dan Provinsi Sumatera Utara yang merupakan pusat pergerakan pelaku perjalanan selama libur Lebaran.

Selain itu, pada tanggal 4 Mei 2025, Presiden Republik Indonesia meresmikan Terminal 2F Bandara Soekarno-Hatta sebagai Terminal Khusus Haji dan Umroh. Presiden menyebut jamaah Haji dan Umroh Indonesia setiap tahunnya bisa mencapai 2 juta orang. Dari sisi transportasi Kementerian Perhubungan juga telah memberikan dukungan maksimal bagi keberangkatan Haji dan Umroh. Untuk keberangkatan haji tahun ini akan dilayani oleh tiga



maskapai yakni Garuda Indonesia, Saudi Airlines dan Lion Air. Kami berharap melalui terminal 2F Bandara Soekarno-Hatta, keberangkatan Haji khususnya bagi jamaah dari Jakarta dan sekitarnya akan semakin lancar.

Adapun berdasarkan *Kick Off Meeting* Penilaian RB, SAKIP dan ZI Tahun 2025 dari Kementerian PAN-RB, disebutkan bahwa fokus utama evaluasi AKIP pada K/L 2025 diarahkan pada kontribusi terhadap percepatan pelaksanaan agenda prioritas nasional (PN) dan arahan prioritas presiden (PP). Adapun penguangan capaian PN dan PP di yang berkaitan dengan Kementerian Perhubungan dalam rangka mendukung sampling Penilaian AKIP K/L 2025 menurut Rincian KPI RPJMN Sektor Transportasi Tahun 2025-2029 dengan posisi Triwulan II 2025 sebagai berikut.

RINCIAN KPI RPJMN SEKTOR TRANSPORTASI 2025-2029



Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	TARGET					REALISASI
				2025	2026	2027	2028	2029	
1	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	0,92	0,95	0,99	1,01	1,03	0,43
2	On Time Performance Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	80	81	83	84	85	79,56
3	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	persen	5,6 (2023)	10	14	17	21	24	5,29
4	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	juta penumpang	501 (2024)	519	538	558	579	601	262
5	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	11,6	11,8	11,9	12,1	12,2	6,37
6	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	850	870	895	925	950	DJPD: 201,93 DJKA: 2,24
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Persen	53,68 (2023)	65	67	70	72	73	34
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	85,5	86	86,5	87	87,5	37,5

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan II Tahun 2025

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi per 30 Juni 2025 (pasca efisiensi) adalah sebagai berikut:



Tabel II.24 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2025 Per Jenis Belanja

NO	UNIT ESELON I	BELANJA PEGAWAI		BELANJA BARANG		BELANJA MODAL		TOTAL		
		ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	%
1	SETJEN	164.917.952.000	89.884.191.331	453.143.591.000	105.912.576.301	62.218.116.000	4.805.066.096	680.279.659.000	200.601.833.728	29,49%
2	ITJEN	50.776.233.000	29.111.917.661	63.366.947.000	13.500.426.842	2.040.607.000	755.478.400	116.183.787.000	43.367.822.903	37,33%
3	DITJEN HUBDAT	810.737.460.000	413.911.282.299	3.952.943.998.000	587.987.629.406	1.193.240.933.000	92.468.716.256	5.956.922.391.000	1.094.367.627.961	18,37%
4	DITJEN HUBLA	1.891.704.852.000	1.097.707.090.837	4.867.086.801.000	1.446.089.440.391	3.804.198.575.000	768.896.385.474	10.562.990.228.000	3.312.692.916.702	31,36%
5	DITJEN HUBUD	1.171.752.502.000	635.587.385.011	3.480.885.305.000	946.307.246.117	1.530.950.153.000	210.798.084.731	6.183.587.960.000	1.792.692.715.859	28,99%
6	DJKA	204.390.616.000	123.451.287.525	3.618.223.418.000	265.052.794.926	4.295.904.134.000	246.545.981.657	8.118.518.168.000	635.050.064.108	7,82%
7	BKT	47.087.041.000	24.269.958.691	71.806.509.000	17.810.067.852	2.459.864.000	657.404.850	121.353.414.000	42.737.431.393	35,22%
8	BPSDMP	397.175.956.000	197.941.506.323	2.271.768.626.000	747.644.308.632	162.972.488.000	10.689.488.123	2.831.917.070.000	956.275.303.078	33,77%
9	BPTJ / DJITM	37.957.550.000	22.465.867.394	152.415.175.000	31.314.609.037	2.857.785.000	76.700.000	193.230.510.000	53.857.176.421	27,87%
TOTAL		4.776.500.162.000	2.634.330.487.062	18.931.640.370.000	4.161.619.099.504	11.056.842.655.000	1.335.693.305.587	34.764.983.187.000	8.131.642.892.153	23,39%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 Juni 2025)



Handwritten signature and initials.

Tabel II.25 Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2025 Sesuai RSPP

NO	UNIT ESELO N I	VOKASI (DL)		INFRASTRUKTUR (GA)		DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)		TOTAL		
		ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	ANGGARAN	REALISASI	%
1	SETJEN	-	-	-	-	680.279.659.000	200.601.833.728	680.279.659.000	200.601.833.728	29,49%
2	ITJEN	-	-	-	-	116.183.787.000	43.367.822.903	116.183.787.000	43.367.822.903	37,33%
3	DITJEN HUBDAT	-	-	4.564.248.037.000	517.104.344.088	1.392.674.354.000	577.263.283.873	5.956.922.391.000	1.094.367.627.961	18,37%
4	DITJEN HUBLA	-	-	7.145.869.324.000	1.792.549.443.191	3.417.120.904.000	1.520.143.473.511	10.562.990.228.000	3.312.692.916.702	31,36%
5	DITJEN HUBUD	-	-	3.064.538.038.000	645.897.007.479	3.119.049.922.000	1.146.795.708.380	6.183.587.960.000	1.792.692.715.859	28,99%
6	DJKA	-	-	7.423.883.723.000	438.856.593.750	694.634.445.000	196.193.470.358	8.118.518.168.000	635.050.064.108	7,82%
7	BKT	-	-	23.508.127.000	1.740.732.833	97.845.287.000	40.996.698.560	121.353.414.000	42.737.431.393	35,22%
8	BPSDMP	1.712.489.533.000	527.482.777.806	-	-	1.119.427.537.000	428.792.525.272	2.831.917.070.000	956.275.303.078	33,77%
9	8PT1 / DJITM	-	-	102.557.434.000	20.307.950.908	90.673.076.000	33.549.225.513	193.230.510.000	53.857.176.421	27,87%
TOTAL		1.712.489.533.000	527.482.777.806	22.324.604.683.000	3.416.456.072.249	10.727.888.971.000	4.187.704.042.098	34.764.983.187.000	8.131.642.892.153	23,39%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 Juni 2025)



BAB III

PENUTUP



III.1 Kesimpulan

Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan *monitoring* capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan diinput oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

1. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2025 Kementerian Perhubungan telah disusun sesuai dengan amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah;
2. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan yang tertuang dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan selama periode Triwulan II ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan II ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, serta Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan II Tahun 2025, terutama pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan yang capaiannya masih sangat rendah yaitu dibawah 65%.

Faktor pendukung keberhasilan pencapaian sasaran adalah upaya penguatan kelembagaan baik arahan pimpinan dengan melibatkan unsur tim kepatuhan internal lainnya dan subsektor lainnya, sarana pendukung komunikasi untuk memastikan koordinasi dan kerja sama yang baik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan pembinaan tetap berjalan secara kontinu berkesinambungan.

Adapun pada Triwulan II Tahun 2025, kebijakan efisiensi anggaran yang diterapkan sebagai respons terhadap dinamika ekonomi global dan domestik yang menuntut



pengelolaan keuangan negara yang lebih cermat dan terarah, perlahan mulai pulih kembali. Adapun kebijakan ini bertujuan untuk memastikan bahwa alokasi dan penggunaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tetap optimal dalam mendukung program prioritas nasional, menjaga stabilitas fiskal, serta memperkuat ketahanan ekonomi nasional.

III.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam rangka meningkatkan pencapaian kinerja pada periode triwulan berikutnya, Kementerian Perhubungan mengedepankan kerja sama yang solid antar seluruh unit kerja. Kementerian terus berupaya melakukan evaluasi dan perbaikan berkelanjutan, serta mengidentifikasi langkah-langkah strategis yang perlu diambil untuk memastikan tercapainya target hingga akhir tahun 2025. Salah satu langkah penting yang akan dilakukan adalah pemetaan risiko di setiap unit kerja. Pemetaan ini menjadi pondasi awal dalam memperbaiki kondisi internal organisasi. Hasil pemetaan risiko tersebut akan menjadi acuan dalam menyusun strategi mitigasi yang tepat, guna meminimalisir potensi hambatan yang dapat memengaruhi kinerja Kementerian secara keseluruhan.

Beberapa hal yang dilakukan untuk meningkatkan realisasi indikator kinerja yang belum mencapai target Triwulan II dan memastikan pencapaian target akhir tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat dapat ditingkatkan melalui:
 - a) 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;
 - b) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
 - c) Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan;
 - d) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System (GPS)* pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;



74 /

- e) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
 - f) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal.
2. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dapat ditingkatkan melalui:
- a) Menyusun perencanaan kegiatan secara matang dan terencana terkait waktu dan terutama anggaran, serta pelaksanaan, dan kelengkapan administrasi baik maupun teknis yang dibutuhkan untuk kegiatan di lapangan;
 - b) Melakukan inspeksi rutin dan mendadak untuk memastikan kepatuhan yang kemudian menerapkan sanksi yang tegas bagi pelanggar, termasuk denda dan pencabutan izin operasional bagi perusahaan yang tidak mematuhi regulasi;
 - c) Pemanfaatan teknologi informasi dengan melakukan pengembangan terhadap integrasi sistem pengawasan secara elektronik dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengawasan angkutan barang agar dapat melakukan *monitoring*;
 - d) Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB.

Selain upaya peningkatan pencapaian target indikator kinerja tersebut di atas, Kementerian Perhubungan juga perlu melakukan rencana tindak lanjut penyerapan anggaran Triwulan II, meliputi:

1. Melakukan akselerasi pelaksanaan program/kegiatan/proyek;
2. Melakukan percepatan pelaksanaan pengadaan barang/jasa (PBJ);
3. Memastikan setiap proses pelaksanaan anggaran dapat tercapai sesuai dengan rencana dan ketentuan yang berlaku;
4. Melakukan monitoring rencana penarikan dana setiap bulannya dan mendorong pembayaran termin kegiatan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.





@Kemenhub151

