

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA

TRIWULAN IV 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 IV Tahun 2025 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan IV pada bulan Oktober – Desember Tahun 2025.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV 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 IV 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 IV 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 IV Tahun 2025 ini.

Jakarta, 9 Januari 2026
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal

Arif Toha



DAFTAR ISI



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
RINGKASAN EKSEKUTIF	v
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	6
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2025	6
II. 2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan IV Tahun 2025	72
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2025	80
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2025.....	91
BAB III PENUTUP	95
III.1 Kesimpulan	95
III.2 Saran Tindak Lanjut	97



DAFTAR TABEL



Tabel I.1	Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	3
Tabel I.2	Anggaran Dalam Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	4
Tabel II.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan IV Tahun 2025	7
Tabel II.2	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan IV Tahun 2025	8
Tabel II.3	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan IV Tahun 2025	16
Tabel II.4	Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2025	19
Tabel II.5	Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan IV Tahun 2025	20
Tabel II.6	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan IV Tahun 2025	23
Tabel II.7	Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	29
Tabel II.8	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan IV Tahun 2025	30
Tabel II.9	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan IV 2025	31
Tabel II.10	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan IV 2025	34
Tabel II.11	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan IV 2025	36
Tabel II.12	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	39
Tabel II.13	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	39
Tabel II.14	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan IV Tahun 2025	40
Tabel II.15	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan IV Tahun 2025	43
Tabel II.16	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan Triwulan IV Tahun 2025	44
Tabel II.17	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2025	60
Tabel II.18	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan IV Tahun 2025	62
Tabel II.19	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan IV Tahun 2025	65
Tabel II.20	Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional	71
Tabel II.21	Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder	73
Tabel II.22	Capaian Indeks Peningkatan SDM Transportasi Triwulan IV Tahun 2025	77
Tabel II.23	Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra	77
Tabel II.24	Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan IV Tahun 2025	88
Tabel II.25	Tindak Lanjut atas Catatan Hasil Rakor Triwulan III Tahun 2025	90
Tabel II.26	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan IV Terhadap Pagu Tahun 2025 Per Jenis Belanja	92
Tabel II.27	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan IV Terhadap Pagu Tahun 2025	93



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.....	4
Gambar II.1	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara.....	71
Gambar II.2	Kementerian Perhubungan Kembali Meraih WTP Ke-12.....	81
Gambar II.3	Peresmian Stasiun Tanah Abang Baru di Jakarta	82
Gambar II.4	Pelabuhan Penyeberangan Letung dan Pelabuhan Penyeberangan Sedanau	83
Gambar II.5	Penyerahan Bantuan Bus Sekolah Rakyat di BBPPKS Yogyakarta.....	84
Gambar II.6	Indonesia Kembali Terpilih Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2026–2027	85
Gambar II.7	Pelaksanaan Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025 di Lingkungan Kementerian Perhubungan	86
Gambar II.8	Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat “Informatif” Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat (KIP).....	87
Gambar II.9	<i>Media Briefing</i> Menteri Perhubungan pada Posko Pusat Angkutan Nataru 2025/2026....	88



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 kinerjanya. 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 dan Perkeretaapian, Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda dan Multimoda serta Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, laut dan Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan IV 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 IV 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 IV	Capaian Tw IV (%)
SS 1. Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional					
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,709	0,717	101,129
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491	16,399	99,440
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional					
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	94,4744	96,414	102,053
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional					
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	89,248	91,139%

Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2025 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar 88,473% yakni senilai Rp28.445.814.050.135,00 (Dua puluh delapan triliun empat ratus empat puluh lima miliar delapan ratus empat belas juta lima puluh ribu seratus tiga puluh lima rupiah) dari anggaran Rp32.152.097.029.000,00 (Tiga puluh dua triliun seratus lima puluh dua miliar sembilan puluh tujuh juta dua puluh sembilan ribu rupiah).





BAB - I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Struktur Organisasi

1.3 Perjanjian Kinerja

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 IV Kementerian Perhubungan Tahun 2025 disusun untuk melaporkan progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode Oktober – Desember 2025 yang targetnya telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025 serta Rancangan 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**, 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 Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
 - 4. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
 - 5. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

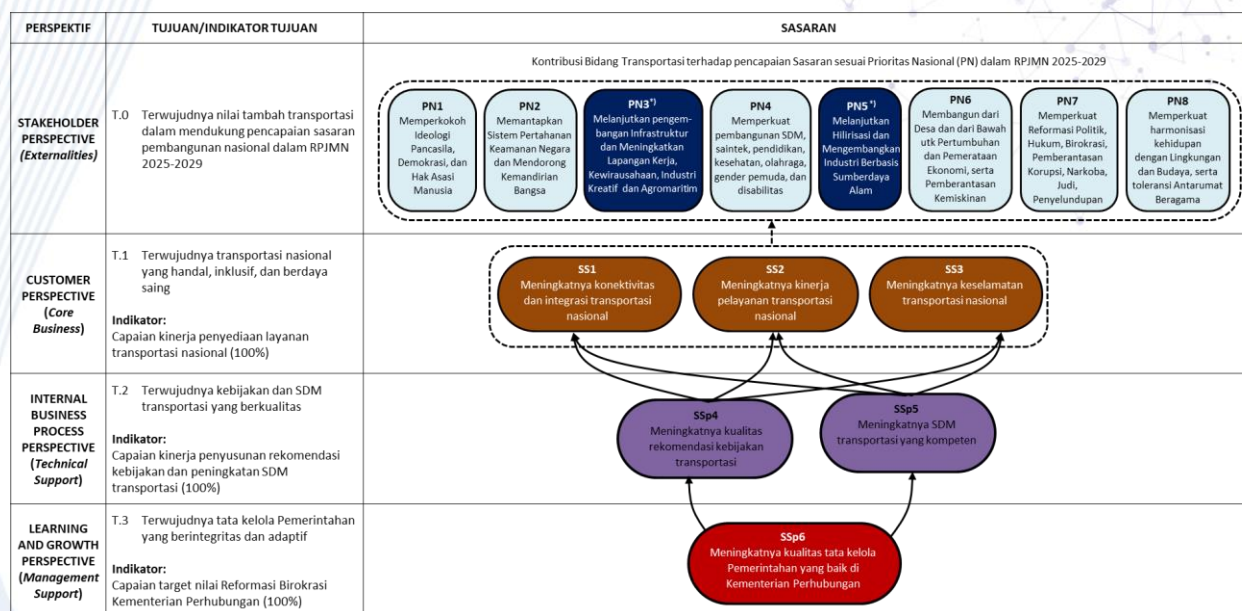
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2025

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 Revisi II Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1

Revisi II Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
SS 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,709
		IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	94,474
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925

Sumber: Dokumen Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

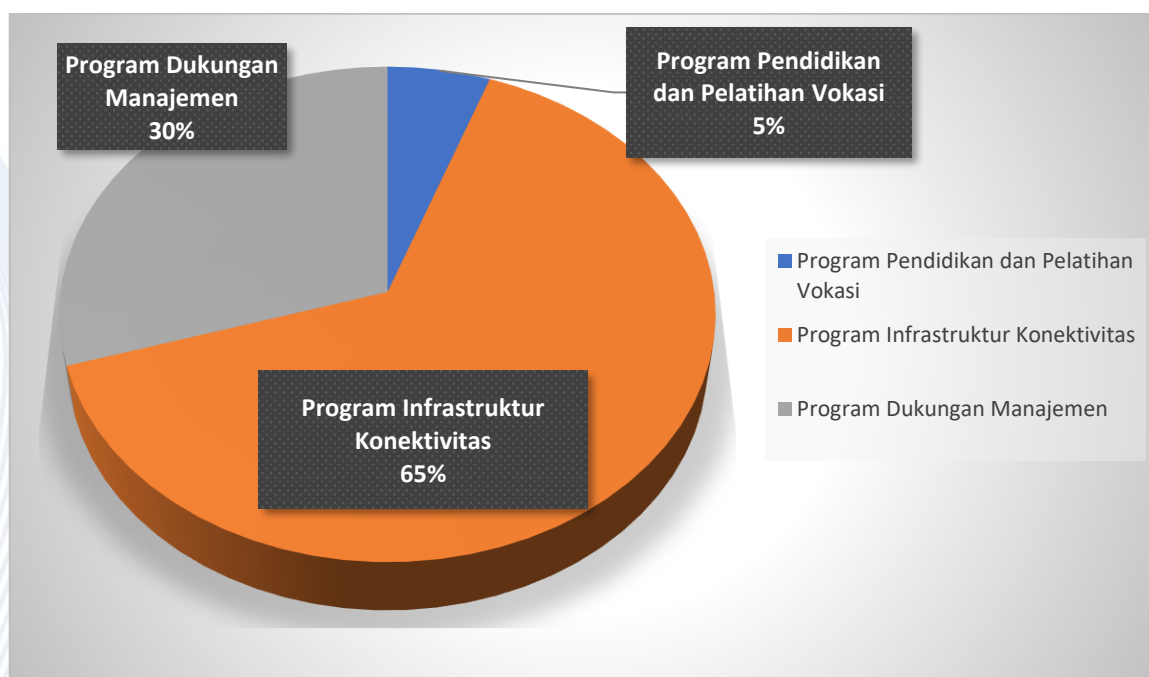


Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp32.152.097.029.000,00 (Tiga puluh dua triliun seratus lima puluh dua miliar sembilan puluh tujuh juta dua puluh sembilan 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.2 berikut.

Tabel I.2
Anggaran Dalam Revisi II Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.774.119.204.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	20.817.011.082.000
3	Program Dukungan Manajemen	9.560.966.743.000
Total		32.152.097.029..000

Sumber: Dokumen Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025



Gambar I.2

Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025



BAB - II

AKUNTABILITAS KINERJA

2.1 Capaian Kinerja

2.2 Capaian Kinerja Lainnya

2.3 Prestasi

2.4 Realisasi Anggaran

BAB II

AKUNTABILITAS KINERJA



1. PENDAHULUAN

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 IV 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 IV 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 IV adalah sebesar 0,709 dengan realisasi 0,701 atau mencapai 98,871% dari target Triwulan IV Tahun 2025 atau mencapai 99,081% dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1
Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan IV 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 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,820	Tw. I	0,630	0,627	99,581	76,483
	1. Transportasi Jalan		0,374		0,374	0,267	71,390	71,390
	2. Transportasi SDP		0,565		0,565	0,631	111,681	111,681
	3. Transportasi Laut		0,960		0,960	0,959	99,906	99,906
	4. Transportasi Udara		0,790		0,790	0,819	103,633	103,633
	5. Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707	Tw. II	0,676	0,673	99,486	95,126
	Transportasi Darat		0,490		0,496	0,450	90,716	91,828
	Transportasi Laut		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,972		0,960	0,961	100,073	98,837
	Transportasi Perkeretaapian		0,908		0,790	0,821	103,975	90,463
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707	Tw. III	0,706	0,695	98,390	98,182
	Transportasi Darat		0,490		0,496	0,514	103,784	105,056
	Transportasi Laut		0,460		0,460	0,460	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,972		0,908	0,843	92,852	92,852
	Transportasi Perkeretaapian		0,908		0,960	0,961	100,073	98,837
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,709	Tw. IV	0,709	0,692	97,672	97,879
	Transportasi Darat		0,496		0,496	0,518	104,440	104,440
	Transportasi Laut		0,972		0,972	0,972	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,908		0,908	0,926	101,982	101,982
	Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,452	98,261	98,261

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 IV 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.



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

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

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,404 + 0,631}{2} = 0,518$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,518}{0,496} \times 100\% = 104,440\%$$

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 IV Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,426	Tw. I	0,374	0,319	85,294	77,616
			Tw. II	0,426	0,320	75,117	77,858
			Tw. III	0,426	0,397	93,192	96,593
			Tw. IV	0,426	0,404	94,836	94,836

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 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 IV Tahun 2025 terhadap target Revisi III Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,404 yang diperoleh dari perhitungan berikut:

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} &= \frac{64,29\% + 30,88\% + 66,39\% + 0}{4} = 0,404 \\ \text{\% Capaian} &= \frac{0,404}{0,426} \times 100\% = 94,836\% \end{aligned}$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Faktor keberhasilan dari Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada tahun 2025 didukung dari beberapa kegiatan yaitu:

1. Keberhasilan konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota (RKPP) pada Triwulan IV 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 13 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 IV 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 IV Tahun 2025, dikarenakan beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Penilaian Minimum (SPM), yaitu:
 - a) Persentase 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

Selain beberapa faktor keberhasilan di atas, terdapat juga kendala dari pelaksanaan kegiatan Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada tahun 2025 yang terbagi dalam beberapa bagian berikut ini:

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:
 - 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*;
 - Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
 - 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:
 - Perubahan organisasi dan tata kelola serta penghematan anggaran di tahun 2025 yang berdampak pada tertundanya kegiatan pembangunan pada kota yang terlayani BTS (Kota Banyumas);
 - 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;
 - Baru tersusunnya regulasi terkait fasilitas pendukung dan integrasi moda di wilayah perkotaan sehingga penerapan di wilayah kurang maksimal;
 - 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*;
 - Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
 - Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat;
 - 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 fasilitas 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:

- Pelayanan trayek keberintisan 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;
- Pelayanan keberintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
- 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:
 - Operator angkutan umum memberikan layanan berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan;



- Adanya pelanggaran/penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP;
 - Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama sehingga tidak melaporkan operasionalnya;
 - Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara;
 - Hingga saat ini implementasi tuis angkutan perdesaan 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:
- 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;
 - Peraturan terkait standar pelayanan terminal perlu diperbarui mengingat belum memuat mekanisme perhitungan atau penilaian pelaksanaan SPM;
 - 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:
- Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
 - 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;
 - 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:
- Efisiensi Anggaran pada awal tahun anggaran, pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan III 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;

- 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 III 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;
- Kendala teknis dan administratif dalam proses penyediaan data dasar, rendahnya capaian indikator pada Triwulan III 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 III, penghitungan capaian belum dapat dilaksanakan secara penuh karena keterbatasan data dasar yang valid dan terverifikasi, baik dari sisi spasial maupun administratif.

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:
 - 1) Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - 2) Melakukan 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;
 - 3) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
 - 4) Kewajiban bagi perusahaan angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
 - 5) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN);



- 6) 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;
 - 7) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan orang dalam trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan orang dalam trayek;
 - 8) 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:
- 1) Melaksanakan pembangunan Terminal Tipe A baru untuk meningkatkan jumlah Terminal Tipe A yang beroperasi;
 - 2) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
 - 3) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal;
 - 4) 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 Rp198.212.849,00 atau sekitar 29,62%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 senilai Rp689.452.294.806,00 dengan realisasi senilai Rp334.023.695.474,00 atau sekitar 48,45%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 senilai Rp680.609.722.924,00 dengan realisasi senilai Rp615.981.687.515,00 atau sekitar 90,504%.

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 IV 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	111,092
			Tw. II	0,565	0,631	111,681	111,092
			Tw. III	0,565	0,631	111,681	111,092
			Tw. IV	0,565	0,631	111,681	111,092

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 IV Tahun 2025 terhadap target Revisi III 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 IV Tahun 2025 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Pada Pelabuhan Penyeberangan telah dilakukan:
 - a. 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%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III 2025 senilai Rp576.761.043.890,00 dengan realisasi senilai Rp264.201.707.021,00 atau sekitar 45,81%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV 2025 senilai Rp11.199.905.000,00 dengan realisasi senilai Rp11.199.253.130,00 atau sekitar 99,994%.



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 IV 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
			Tw. III	0,960	0,961	100,073	98,837
			Tw. IV	0,972	0,972	100,000	100,000

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. Adapun pada Triwulan III Tahun 2025 tidak ada tambahan pelabuhan singgah, sehingga realisasinya masih sebesar 0,961 atau capaian kinerjanya sebesar 100,073%. Pada Triwulan IV terdapat perubahan dengan target awal sebesar 0,96 menjadi 0,972 dikarenakan ada penambahan 11 (sebelas) pelabuhan singgah yaitu; Pelabuhan Tanake, Pelabuhan Kajang, Pelabuhan Karas, Pelabuhan Salingsingan, Pelabuhan Munse, Pelabuhan Tanjung Ular, Pelabuhan Sanur, Pelabuhan Bahaur, Pelabuhan Mansalean, Pelabuhan Kabumo, dan Pelabuhan

Wae Kelambu. Secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 629 pelabuhan, sehingga realisasinya sebesar 0,971 capaian kinerjanya sebesar 100,000%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{629 \text{ Pelabuhan}}{647 \text{ Pelabuhan}} = 0,972$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,972}{0,972} \times 100\% = 100,000\%$$

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Secara keseluruhan Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan I, II, III dan IV pada Tahun 2025 sebesar 0,972 rasio. 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%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp1.156.367.321.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp385.119.343.493,00 atau sekitar 33,30%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 sebesar Rp1.198.119.231.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp1.198.119.231.000,00 atau 100,00%.

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 IV 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	103,633
			Tw. II	0,790	0,821	103,975	90,463
			Tw. III	0,908	0,843	92,852	92,852
			Tw. IV	0,908	0,926	101,982	101,982

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025



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

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

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

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **64** (enam puluh empat) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **167** (seratus enam puluh tujuh) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **70** (tujuh puluh) bandar udara;
- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 166 Tahun 2019 tentang Rencana Induk Nasional Bandar Udara, sejumlah **257** (dua ratus lima puluh tujuh) 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 IV Tahun 2025:

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} &= \frac{64 + 167 + 70}{257 + 68} = 0,926 \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{0,926}{0,908} \times 100\% = 101,982\% \end{aligned}$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 101,982% dengan nilai realisasi sebesar 0,926 terhadap target sebesar 0,908. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah baik.

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

- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- 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 *multiple 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 Tahun 2025 sebesar Rp1.650.794.439.000,- berdasarkan pagu efektif. Hingga Triwulan I, realisasi anggaran mencapai Rp166.616.976.538,00 atau sekitar 10,09%. Pada Triwulan II, realisasi meningkat menjadi Rp442.921.575.100,00 atau sekitar 26,83%. Selanjutnya, pada Triwulan III terealisasi sebesar Rp771.737.637.357,00 atau sekitar 46,75%, dan pada Triwulan IV realisasi mencapai Rp782.550.453.214,00 atau sekitar 94,154%. 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, dikalikan faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian.



Tabel II.6

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan IV 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
			Tw. III	0,460	0,460	100,000	100,000
			Tw. IV	0,460	0,452	98,261	98,261

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

$$\begin{array}{l}
 \text{Rasio Konektivitas} \\
 \text{Antar Wilayah} \\
 \text{Transportasi}
 \end{array}
 = \frac{\begin{array}{l} \text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi} \\ \text{Strategis/KSN terhubung jaringan KA} \\ \text{pada tahun berjalan} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{Jumlah rencana PKN/PKW/Simpul} \\ \text{Transportasi Strategis/KSN terhubung} \\ \text{jaringan KA Sesuai RIPNAS} \end{array}} \times \frac{\begin{array}{l} \text{Realiasi perjalanan KA} \\ \text{Program perjalanan KA} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{Program perjalanan KA} \end{array}}$$

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.

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 (revisi terakhir) Tahun 2025, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,460 dimana nilai tersebut masih sama dengan *baseline* periode sebelumnya dikarenakan belum terdapat rencana penambahan pembangunan/ perpanjangan prasarana perkeretaapian baru yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2025 serta pemanfaatan infrastruktur ditargetkan sesuai rencana perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA). Rincian target PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan kereta api pada Tahun 2025 sebanyak 69 lokasi terdiri dari 52 lokasi PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional, 6 lokasi simpul Bandara, 10 lokasi simpul Pelabuhan dan 1 lokasi simpul Terminal (Tipe A). Jumlah tersebut dibandingkan dengan target keterhubungan jaringan kereta api berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 150 lokasi terdiri dari 104 lokasi PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional, 16 lokasi simpul Bandara, 29 lokasi simpul Pelabuhan dan 1 lokasi simpul Terminal (Tipe A).



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

$$\begin{aligned} \text{Target Rasio Konektivitas} &= \frac{68 \text{ Lokasi}}{150 \text{ Lokasi}} \times \frac{1.078.866}{1.080.650} = 0,452 \\ \text{Transportasi Perkeretaapian} &= \frac{0,452}{0,460} \times 100\% = 98,478\% \end{aligned}$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2025 jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis sebanyak 69 lokasi, namun pada bulan November 2025 terjadi bencana alam (banjir dan tanah longsor) di Pulau Sumatera yang mengakibatkan terputusnya konektivitas di PKN/PKW/KSN/simpul transportasi. Pada peristiwa bencana alam tersebut, terdapat beberapa lokasi infrastruktur perkeretaapian yang terdampak/mengalami kerusakan/terganggu, namun beberapa lokasi sudah dinormalisasi kondisi dan layanan kereta api, diantaranya:

- Lintas Medan – Binjai (kondisi infrastruktur dan layanan kereta api sudah normal);
- Lintas Medan – Belawan (kondisi infrastruktur dan layanan kereta api sudah normal);
- Lintas Binjai – Besitang (Binjau – Kuala Bingei: kondisi infrastruktur dan layanan kereta api sudah normal; Kuala Bingei – Besitang: kondisi sebelum bencana tidak beroperasi karena vandalisme);
- Lintas Kuta Blang – Muara Satu (kondisi infrastuktur masih rusak dan layanan kereta api berhenti).

Berdasarkan uraian di atas, dengan keterjadian bencana alam tersebut maka terdapat pengurangan 1 lokasi konektivitas infrastruktur perkeretaapian yaitu Kuta Blang – Muara Satu (PKN/PKW Lhokseumawe). Selanjutnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah melakukan beberapa upaya penanganan bencana alam diantaranya:

- Penilaian prasarana perkeretaapian yang terdampak bencana alam dengan *joint inspection* antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan), Inspektorat Jenderal II, Biro LPPBMN, dan PT. KAI DIVRE I. Selain itu, juga telah ditetapkan Surat Keputusan Direktur Prasarana Perkeretaapian Nomor SK-K3DJKA 72 Tahun 2025 tentang Tim Penilai Infrastruktur Prasarana Perkeretaapian berdasar Penetapan Status Keadaan Tanggap Darurat, Bencana Hidrometeorologi, bencana alam banjir, banjir bandang dan tanah longsor di wilayah BTP Kelas I Medan dan BTP Kelas II Padang Tahun 2025;
- Beberapa perbaikan/normalisasi diantaranya pembersihan pada lintas terdampak, penambahan *ballast*, pemadatan dengan MTT dan profil *balast* menggunakan PBR;
- Monitoring rutin terkait kondisi curah hujan tinggi yang masih berpotensi berlangsung ke depan dan dapat menimbulkan risiko kerusakan yang lebih luas dan/atau lebih parah.



Selain itu, 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. Kegiatan yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada Tahun 2025 mayoritas berupa kegiatan lanjutan yang fokus pada pengembangan kapasitas/kehandalan prasarana perkeretaapian eksisting. Hal tersebut didorong juga dengan adanya Instruksi Presiden 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. Di sisi lain, pembangunan prasarana perkeretaapian baru oleh badan usaha/swasta masih minim dan beberapa masih dalam proses peninjauan investasi serta persiapan dokumen perencanaan teknis.

Adapun beberapa kegiatan pendukung konektivitas transportasi perkeretaapian yang berprogres pada Tahun 2025 antara lain:

- a. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 – Kotapinang berupa rencana pengoperasian KA perintis segmen Rantauprapat – Pondok S5, saat ini telah dibuatkan *cover letter* dan telah ditandatangani oleh Plt. Direktur Prasarana Perkeretaapian namun masih menunggu legalitas lebih lanjut. Selain itu masih diperlukan pengujian jembatan yang akan dilakukan oleh Balai Pengujian Perkeretaapian atau Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) pada segmen tersebut. Adapun untuk segmen lanjutan Pondok S5 – Kota Pinang masih berprogres pengadaan lahan melalui anggaran LMAN (progress 93,30% yaitu 710 dari 762 bidang telah dibebaskan), dimana terdapat kendala habisnya masa berlaku penetapan lokasi dan tidak tersedia anggaran BOPP Tahun 2025.
- b. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta *East-West Phase I* untuk mendukung konektivitas di wilayah perkotaan Jabodetabek, posisi saat ini konsultan *tender assistance* telah berkontrak pada Juli 2025 dan selanjutnya dalam proses persiapan pelelangan konsultan supervisi dan paket konstruksi. Pengadaan lahan di wilayah DKI Jakarta dilaksanakan oleh Pemerintah DKI Jakarta dan saat ini masih berproses penetapan lokasi. Untuk pengadaan lahan di luar wilayah DKI Jakarta (Bekasi) telah terbit penetapan lokasi dan proses pengadaan lahannya dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan pembiayaan LMAN namun masih menunggu pelaksanaan BOPP yang diusulkan pada Tahun 2026 (BOPP Tahun 2025 terkendala efisiensi anggaran). Selain itu terdapat isu perubahan stasiun/trase dari Pemerintah Daerah yang berdampak kebutuhan reviu studi kelayakan dan trase (perlu pertimbangan lanjut terhadap potensi risiko tersebut). Saat ini proses verifikasi DPPT masih berlangsung dan sedang dilakukan proses *re-baseline* untuk mengakomodir perubahan durasi konstruksi hasil *market sounding* dan pembaruan pada proses pengadaan lahan dan proses *tender*.



- c. Pengoptimalan konektivitas Pelabuhan Tanjung Emas untuk mendukung intramoda logistik, dimana terdapat kendala berupa banyaknya terjadi vandalisme sehingga diperlukan perbaikan infrastruktur. Untuk melaksanakan perbaikan tersebut, diperlukan penyelesaian skema sewa (s.d Rp0) untuk aset di Pelabuhan Tanjung Mas dengan koordinasi KSOP, Otoritas Pelabuhan dan Pelindo dimana saat ini masih dalam proses penyusunan MoU antar pihak terkait. Setelah penyelesaian skema sewa aset dan perbaikan infrastruktur, diperlukan beberapa tahapan guna pengoptimalan konektivitas Pelabuhan Tanjung Emas antara lain tindak lanjut hasil uji pertama, *safety assesment*, uji rangkaian dan ijin kelaikan prasarana serta ijin operasi sarana.
- d. Kegiatan lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian untuk mendukung pengoperasian KA Makassar - Pare Pare antara Mandai –Palanro yang bersumber dari pembiayaan SBSN dengan progres 96,38%, dimana masih terdapat 1 kegiatan yaitu pembangunan *overpass* Tonasa yang masih belum dapat dilanjutkan karena membutuhkan penetapan lokasi dari Gubernur Sulawesi Selatan untuk tahapan lanjut penyiapan lahan dan konstruksi. Selain itu, juga terdapat pengadaan lahan dengan menggunakan sumber dana LMAN yang saat ini masih terkendala oleh (Biaya Operasional dan Biaya Pendukung) BOBP yang terkena efisiensi anggaran pada Tahun 2025.

Berdasarkan hal-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 yaitu badan usaha/operator, Kementerian/Lembaga lain (Kementerian Keuangan, Bappenas, lainnya), Pemerintah Daerah, serta pengelola simpul transportasi moda lain.
- b. Konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN/Kementerian Keuangan, Kementerian ATR/BPN, Pemerintah Daerah dan instansi lainnya.
- c. Koordinasi dengan Kemenko Infrastwil, Bappenas, Kementerian Keuangan, Kementerian Investasi dan badan usaha/swasta terkait pembiayaan alternatif pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas wilayah.



Selain itu, dalam mendukung pencapaian target rasio konektivitas transportasi perkeretaapian, juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan dan pelaksanaan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung indikator kinerja yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko unit kerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025, terdapat 19 risiko yang diidentifikasi dari 4 proses bisnis terkait proses bisnis dan indikator kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian. Dari 19 risiko tersebut, terdapat 14 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan memerlukan penanganan risiko dimana telah direncanakan 19 kegiatan penanganan risiko pada Tahun 2025.

Pada periode sampai dengan Tahun 2025, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 19 kegiatan atau sebesar 100% dari 19 rencana penanganan risiko pada Tahun 2025. Adapun rincian realisasi rencana penanganan risiko yang telah dilakukan pada Tahun 2025 diantaranya:

- a. Pemberian bimbingan teknis pembangunan prasarana perkeretaapian kepada pegawai (2 kegiatan penanganan);
- b. Usulan revisi relaksasi anggaran Tahun 2025 dan/atau pengusulan kembali kegiatan dan anggaran penyusunan dokumen perencanaan teknis pada periode berikutnya;
- c. Peningkatan pengawasan pembangunan prasarana dilengkapi penyampaian rekomendasi hasil pengawasan;
- d. Usulan relaksasi anggaran pengadaan tanah;
- e. Penyampaian surat rekomendasi hasil pengawasan dengan dilengkapi *deadline* penyelesaian tindak lanjut dan melaporkan kembali hasil tindak lanjut pada surat rekomendasi;
- f. Penetapan hasil kajian *single tariff*/peningkatan utilisasi jalur kereta api pelayanan angkutan barang yang terhubung dengan pusat logistik (3 kegiatan penanganan);
- g. Pelaporan pengawasan terkait gratifikasi termasuk pemanfaatan *Whistle Blowing System*/WBS (3 kegiatan penanganan);
- h. Koordinasi rutin terkait penyusunan dokumen perencanaan teknis dan merencanakan jadwal kegiatan dengan tepat, pendampingan tim teknis serta penetapan hasil penyusunan (2 kegiatan penanganan);
- i. Konsinyasi melalui Pengadilan Negeri/Tinggi setempat;
- j. Pelaksanaan inspeksi/pengawasan terhadap pelaksanaan pembangunan di lapangan termasuk monitoring rekomendasi hasil inspeksi/pengawasan;
- k. Pendampingan tim teknis;
- l. Perjanjian Kerjasama Pemrakarsa, Operator, dan Pemerintah Daerah dengan kewenangan antar pihak dengan jelas.



UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja terhadap rasio konektivitas transportasi perkeretaapian pada periode berikutnya diantaranya:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan:

- 1) Mempersiapkan kajian perencanaan teknis untuk penanganan infrastruktur perkeretaapian yang terdampak bencana alam;
- 2) Mempersiapkan kajian evaluasi capaian dan reviu terhadap Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang dilengkapi reviu *masterplan* pengembangan perkeretaapian di beberapa lokasi;
- 3) Koordinasi dengan Kemenko Infraswil dan Kementerian/Lembaga/instansi terkait lainnya untuk rencana tindak lanjut arahan Presiden dalam pengembangan infrastruktur perkeretaapian di wilayah Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi.

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

Penyiapan kebutuhan anggaran prioritas pada Tahun 2026 melalui revisi dokumen anggaran dilengkapi dokumen pendukung untuk pelaksanaan kegiatan kajian perencanaan teknis/rehabilitasi/rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam, serta memastikan ketersediaan anggaran untuk kelanjutan kegiatan penetapan lokasi dan pengadaan lahan mendukung konektivitas perkeretaapian pada beberapa lokasi (Pondok S5 – Kota Pinang, MRT Jakarta East-West Phase I, Makassar – Parepare, lokasi lainnya).

c. Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:

Optimalisasi penugasan pegawai untuk menjadi PIC dalam persiapan dan percepatan pelaksanaan kajian perencanaan teknis/rehabilitasi/ rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam. Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian 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 pariwisata.



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 darat, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 25,000%. 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)	0,772
2	Perkeretaapian	0,452

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 di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Terkait perbandingan titik yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 68 titik (6,36%) dari jumlah 1.069 titik yang terhubung secara nasional (134 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 636 Pelabuhan serta 299 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%. Adapun alokasi anggaran Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp2.085.756.647.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp224.614.611.183,00 atau sekitar 10,77%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 sebesar Rp1.834.386.700.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp79.291.548.422,00 atau sekitar 43,573%.



IKSS 1.2 TINGKAT INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 posisi Triwulan IV memiliki target 16,491% dengan realisasi 16,399% atau mencapai 99,440% dari target Triwulan IV Tahun 2025 dan dari target Tahun 2025. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.8 berikut:

Tabel II.8
Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan IV 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
	3) Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		20,577	19,778	96,117	96,117
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472	Tw. III	16,472	16,117	97,847	97,847
	Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,287		13,287	13,238	99,631	99,631
	Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		15,552		15,552	14,342	92,220	92,220
	Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		20,577	20,772	100,948	100,948
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,472	Tw. IV	16,491	16,399	99,440	99,440
	Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,287		13,491	13,335	98,844	98,844
	Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		15,552		14,581	14,364	98,512	98,512
	Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		20,577		21,401	21,497	100,449	100,449

Sumber: Hasil Analisis, 2025



1. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda

Tingkat integrasi transportasi antarmoda (TITA) merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional. IKU ini 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. Salah satu contoh integrasi transportasi antarmoda yang telah ada saat ini adalah kawasan Dukuh Atas, Jakarta Pusat. Secara fisik, terdapat prasarana yang menghubungkan akses antara stasiun MRT, LRT, KRL, halte Transjakarta, dan kereta bandara. Secara jaringan, penumpang moda apa pun yang turun di salah satu simpul di Dukuh Atas dapat melanjutkan perjalanan menggunakan moda transportasi lain dengan mudah. Hal tersebut juga didukung oleh tersedianya informasi pada signage pada simpul transportasi yang menunjukkan arah bagi penumpang yang ingin melanjutkan perjalanan menggunakan moda lain. Serta terdapat kebijakan tarif integrasi Rp10.000 bagi penumpang Transjakarta, KRL, LRT, dan MRT sehingga penumpang tidak perlu membayar lebih mahal untuk melakukan perjalanan antarmoda. Capaian IKU Tingkat integrasi transportasi antarmoda pada Triwulan IV Tahun 2025 adalah 98,844% dengan nilai 13,335 dari target 13,491.

Tabel II.9

Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan IV 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda	6,747	13,335
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda	33,250	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda	0,009	

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 (55%), kawasan 3TP (26%), dan Daerah Prioritas Pariwisata (19%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokasi.



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. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan jaringan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

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. Tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda merupakan refleksi dari pendekatan berbasis pengguna (user oriented) dalam pengembangan sistem transportasi terintegrasi.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi antarmoda sebesar 13,335 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan antarmoda pada 268 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025-2029. Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi antarmoda (TIPTA), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi antarmoda (TIJTA), dan tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda (TILTA) pada lokasi-lokasi prioritas. Lokasi dimaksud mencakup simpul utama (bandara, pelabuhan, stasiun, terminal); wilayah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP); serta destinasi pariwisata prioritas (DPP).

Secara umum, kondisi integrasi transportasi antarmoda saat ini masih berada pada fase perkembangan awal, yang menunjukkan bahwa fondasi integrasi telah terbentuk dan masih memerlukan penguatan lanjutan agar dapat berfungsi secara optimal, sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 13,335.

Nilai tingkat integrasi transportasi antarmoda tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi antarmoda secara keseluruhan.



TANGTANGAN YANG DIHADAPI

Dalam meningkatkan integrasi transportasi antarmoda, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi antarmoda dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten. Selain itu, Ditjen Intram merupakan organisasi yang relatif baru dan mulai beroperasi pada bulan Mei. Tahap awal pelaksanaan tugas dan fungsi ini masih didukung dengan sumber daya organisasi sebelumnya, sehingga ketersediaan sumber daya masih belum optimal.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Menindaklanjuti kondisi tersebut, telah dilaksanakan serangkaian upaya untuk meningkatkan integrasi transportasi antarmoda, yaitu:

1. Reaktivasi layanan angkutan umum pepadu moda Pelabuhan Tanjung Priok—Terminal Tanjung Priok pada masa natal dan tahun baru;
2. Pengembangan fasilitas alih moda penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok;
3. Pengembangan sistem informasi transportasi antarmoda terintegrasi di:
 - 1) Pelabuhan Tanjung Priok;
 - 2) Terminal Tanjung Priok;
 - 3) Kawasan Pelabuhan Merak.
4. Sosialisasi dan kolaborasi dengan *stakeholder* dalam rangka permohonan masukan dan evaluasi konektivitas;
5. Pengembangan Integrasi Hub sebagai portal layanan data integrasi transportasi antarmoda;
6. Penyusunan NSPK penyelenggaraan prasarana integrasi transportasi antarmoda;
7. Penyusunan NSPK integrasi sistem informasi transportasi antarmoda;
8. Penyusunan pedoman teknis fasilitasi, kerja sama dan kepengusahaan bidang layanan integrasi transportasi antarmoda;
9. Penyusunan pedoman teknis integrasi jadwal pada layanan transportasi antarmoda.

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis guna meningkatkan integrasi transportasi antarmoda yaitu:

- a) Menyusun NSPK dan pedoman yang masih diperlukan;
- b) Menyusun rencana teknis prasarana, sistem, dan pelayanan transportasi antarmoda;
- c) Pengembangan lanjutan portal layanan data;
- d) Menyusun rencana induk transportasi antarmoda.



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 IV Tahun 2025 adalah 98,512% dengan nilai realisasi senilai 14,364 dari target 14,581. 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 IV 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda	10,243	14,364
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda	32,832	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda	0,018	

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. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

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.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi multimoda sebesar 14,364 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan antarmoda pada 262 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025-2029.

Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda (TIPTM), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda (TIJTM), dan tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda (TILTM) pada lokasi prioritas. Lokasi dimaksud mencakup simpul utama, wilayah 3TP, Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dan Kawasan Industri (KI).

Secara umum, kondisi integrasi transportasi antarmoda saat ini masih berada pada fase perkembangan awal, yang menunjukkan bahwa dasar integrasi multimoda telah terbentuk sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 14,364.

Nilai tingkat integrasi transportasi multimoda tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi multimoda secara keseluruhan.

TANGTANGAN YANG DIHADAPI

Dalam meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi multimoda. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi multimoda dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya yang telah dilaksanakan untuk meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, yaitu:

1. Inventarisasi kebutuhan prasarana integrasi multimoda;
2. Penyusunan NSPK penyelenggaraan layanan angkutan multimoda;
3. Penyusunan NSPK kebutuhan SDM, akreditasi lembaga sertifikasi profesi/lembaga pendidikan dan pelatihan, dan sertifikasi SDM di bidang multimoda;
4. Penyusunan pedoman teknis penyelenggaraan badan usaha angkutan multimoda (BUAM)
5. Dukungan masukan terhadap RUU Sistem Transportasi Nasional;
6. Dukungan penyusunan rancangan peraturan presiden tentang penguatan logistik nasional ;



7. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan multimoda guna mengalihkan perizinan BUAM dari Sekretariat Jenderal ke Ditjen Intram;
 8. Dukungan operasional integrasi kereta api barang dengan Pelabuhan Tanjung Mas;
 9. Dukungan kelancaran integrasi transportasi Pelabuhan Makassar dan Kawasan Industri Makassar (KIMA);
 10. Dukungan rencana induk Kawasan Swasembada Pangan, Energi, dan Air Nasional (KSPEAN) Wanam;
 11. Harmonisasi penyelenggaraan *National Logistics Ecosystem* (NLE) bersama Ditjen Bea Cukai
- Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan integrasi multimoda yaitu:
1. Menyusun rencana induk transportasi multimoda;
 2. Menyusun NSPK transportasi multimoda yang diperlukan;
 3. Menyusun dasar hukum perizinan BUAM.

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 IV Tahun 2025 adalah 100,449% dengan nilai realisasi senilai 21,497 dari target 21,401. 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 IV 2025

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan	13,615	21,497
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan	38,015	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan	12,860	

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 (42%) dan kawasan berorientasi transit (58%). 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. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

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.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi perkotaan sebesar 21,497 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan perkotaan pada 24 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025 – 2029. Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan (TIPTK), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan (TIJTK) dan tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan (TILTK) pada lokasi – lokasi prioritas tersebut. Lokasi dimaksud mencakup Kawasan Metropolitan dan Kawasan Berorientasi Transit.

Secara umum, kondisi integrasi transportasi perkotaan saat ini masih berada pada proses pengembangan. Kondisi integrasi tersebut menjadi dasar untuk penguatan lanjutan agar integrasi transportasi perkotaan dapat berfungsi lebih optimal, sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 21,497.

Nilai tingkat integrasi transportasi perkotaan tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi antarmoda secara keseluruhan.



UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Dalam meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi pada kawasan metropolitan maupun kawasan berorientasi transit. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi perkotaan dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten.

Upaya yang telah dilaksanakan untuk meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, yaitu:

1. Penyusunan NSPK penyelenggaraan prasarana integrasi transportasi antarmoda;
2. Penyusunan NSPK integrasi sistem informasi transportasi antarmoda;
3. Penyusunan pedoman teknis fasilitasi, kerja sama dan kepengusahaan bidang layanan integrasi transportasi antarmoda;
4. Penyusunan pedoman teknis integrasi jadwal pada layanan transportasi antarmoda;
5. Penyusunan pedoman Teknis *Transit Oriented Development* (TOD) nasional;
6. Kolaborasi dengan Bank Indonesia dalam pengembangan integrasi pembayaran QRIS Tap untuk angkutan umum di Jabodetabek;
7. Dukungan integrasi pembayaran dan tarif di Yogyakarta;
8. Pengembangan sistem informasi transportasi antarmoda terintegrasi pada 11 titik di Jabodebek;

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

1. Menyusun pedoman teknis dan NSPK integrasi transportasi perkotaan;
2. Menyusun kajian teknis pengembangan TOD;
3. Menyusun rencana teknis penyediaan integrasi transportasi perkotaan.



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

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	%	94,474	Tw. I	95,730	95,813	100,087	100,087
				Tw. II	95,730	95,798	100,071	100,071
				Tw. III	95,730	95,690	99,958	99,958
				Tw. IV	94,474	96,414	102,053	102,053

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 – 100,00	A	Sangat Baik

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017



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

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

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Triwulan IV Tahun 2025 melalui <https://skm.dephub.go.id> dengan nilai rata-rata capaian sebesar 96,414 dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 43,83% atau setara 472 lokus unit kerja dengan total responden sebanyak 33.769 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 IV 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
Juli	95,96	A	18,738	553
Agustus	95,12	A	19,148	543
September	95,75	A	20,254	548
Oktober	Pada bulan Oktober, terdapat kendala pada aplikasi Survei Kepuasan Masyarakat (3AS Case Survey Management System/skm.dephub.go.id) sehubungan dengan penyalahgunaan akses atau <i>hacking</i> yang menyebabkan seluruh data tidak dapat diakses dan digunakan, sehingga tidak dilaksanakan pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat.			
November	96,560	A	16.306	460

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Desember	96,268	A	17.476	484
Rata-Rata	96,172	A	16,157	462

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

Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada Triwulan IV Tahun 2025 telah mencapai target dan melebihi target yang ditentukan, yakni sebesar 96,414 Kategori A dengan Predikat Sangat Baik. Adapun hasil perhitungan rata-rata capaian IKM bulan Januari sampai dengan bulan Desember 2025 sehingga capaian kinerja diperoleh 102,053%.

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 monitoring, evaluasi, serta asistensi terhadap pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. 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 III Tahun 2025 dan perlu dilakukan antisipasi lebih lanjut, diantaranya:

1. 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. Hasil survei kepuasan masyarakat pada beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dijumpai hasil IKM yang cenderung tidak baik dan perlu perbaikan lebih lanjut;
3. Telah dilakukannya tindak lanjut atas hasil survei kepuasan masyarakat yang telah diterima dari Unit Penyelenggara pelayanan Publik yang nilainya kurang baik (C) atau Tidak Baik (D) . 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. akan tetapi pelaporan tindak lanjut belum berjalan secara optimal dan perlu perbaikan sesuai dengan ketentuan dari Kementerian PAN RB.

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) Pembahasan pemetaan jenis layanan, pemutakhiran data survei, dan *updating* kendala pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan;
- 2) Pendampingan PPTB kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;
- 3) 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;
- 4) Pelaksanaan kegiatan Monitoring dan Evaluasi survei kepuasan masyarakat di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- 5) Optimalisasi pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Unit Kerja yang berada di PTSA Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan;
- 6) Pemasangan standbanner alur pengisian survei kepuasan masyarakat pada 5 (lima) Direktorat pelaksana perizinan di PTSA Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan, yakni Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktur Angkutan Udara, Direktur Navigasi Penerbangan, dan Direktur Keamanan Penerbangan;
- 7) Publikasi format penyampaian laporan dan tindak lanjut hasil SKM serta format SK Tim Pelaksana SKM kepada Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp203.674.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp161.009.500,00 atau sekitar 79,05%. Pada Triwulan IV Tahun 2025, realisasi anggaran sebesar Rp230.151.015,00 atau 100,00%.



SASARAN 3 : MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah **Meningkatnya 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 IV Tahun 2025

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
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 Pemasu 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
	4) Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Rasio	97,925	Tw. III	97,925	83,457	85,225	85,225
	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700		91,700	34,700	37,841	37,841
	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,127	99,127	99,127
	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000
	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000		100,000	100,000	100,000	100,000



Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Rasio	97,925	Tw. IV	97,925	89,250	91,141	91,139
	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700		91,700	57,927	63,170	63,170
	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,073	99,073	99,073
	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	99,993	99,993	99,993
	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

Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan Triwulan IV Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	%	91,700	Tw. I	37,500	5,671	15,123	6,301
			Tw. II	91,700	31,207	34,032	34,032
			Tw. III	91,700	34,700	37,841	37,841
			Tw. IV	91,700	57,927	63,170	63,170

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$PKLLAJ = \frac{PPKB + APS + PTK + KAP}{4}$$

Keterangan:

- PKLLAJ (Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan) bertujuan untuk melaksanakan penanganan keseluruhan aspek keselamatan jalan yang mencakup dimensi kendaraan, angkutan, infrastruktur, dan perilaku pengguna jalan.
- PPKB (Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang) bertujuan untuk mengukur efektivitas pengawasan dan pembinaan terhadap moda angkutan umum dan barang agar sesuai dengan standar keselamatan.;
- APS (Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor terhadap Active dan Passive Safety) bertujuan untuk menilai tingkat kepatuhan kendaraan terhadap persyaratan keselamatan teknis melalui uji berkala dan pengawasan teknis



- d) PTK (Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan) bertujuan untuk mengukur kinerja rekayasa lalu lintas dan perbaikan infrastruktur untuk mengurangi potensi kecelakaan di titik-titik konflik.
- e) KAP (Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan) bertujuan untuk mencerminkan hasil dari edukasi, kampanye, dan program pembinaan perilaku masyarakat pengguna jalan.

Dalam kegiatan Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (PKLLAJ), Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang (PKPB), Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor terhadap *Active* dan *Passive Safety* (APS), Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan (PTK), dan Kesadaran dan *Attitude* Pengguna Jalan Berkeselamatan (KAP) merupakan bagian dari sistem pengelolaan transportasi jalan yang pelaksanaannya memerlukan dasar hukum yang jelas dan terintegrasi.

Pada periode Triwulan IV 2025, realisasi indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan terhadap target Revisi III Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 57,927 yang diperoleh dari perhitungan:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = \frac{54,902 + 83,75 + 0,80 + 92,246}{4} = 57,927$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{57,927}{91,700} = 63,170\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang didukung oleh faktor-faktor 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 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. Adanya Koordinasi dan kerja sama yang kuat antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kepolisian (Korlantas), Pemerintah Daerah (Dinas Perhubungan) dalam pelaksanaan penyelenggaraan *ramp check* (inspeksi keselamatan) yang masif dan konsisten;
- d. Kurangnya digitalisasi dalam pengembangan teknologi yang ada saat ini dan kemudahan dalam memantau hasil kegiatan secara *real time* dan berkala yang mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):

- a. 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;
- b. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurang kompeten dalam melakukan pemeriksaan, penindakan serta pemerataan penyebaran pegawai yang memiliki kualitas terhadap masing-masing UPPKB;
- c. Keterbatasan pengembangan teknologi dalam integrasi data dan pengembangan prasarana di UPPKB yang juga menjadi hambatan besar dalam penegakan hukum dimana aplikasi pengawasan hanya digunakan secara parsial sehingga data hasil pengawasan tidak terintegrasi atau tidak saling dibagi secara *real-time*;
- d. Belum adanya pedoman teknis untuk instansi/*stakeholder* internal/eksternal dalam pengelolaan fasilitas penimbangan dan penilaian kinerja.

4) Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM:

- a. Implementasi pedoman Standar Pelayanan Minimal fasilitas penimbangan yang merata dan sesuai;
- b. Kondisi sarana dan prasarana yang terpelihara baik sehingga memungkinkan proses penimbangan berjalan sesuai prosedur dan waktu pelayanan yang telah ditetapkan;



- c. Peningkatan kompetensi petugas penimbangan melalui dukungan pelatihan dan bimbingan teknis agar petugas mampu melaksanakan proses penimbangan, pencatatan, serta pelaporan hasil penimbangan secara tepat dan akurat;
 - d. Koordinasi yang sinergis antara Direktorat teknis dan BPTD untuk percepatan tindak lanjut atas kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
 - e. Dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan yang tepat waktu agar pelaksanaan pemeliharaan peralatan, tera alat timbang, serta pengawasan rutin berjalan sesuai jadwal.
- 5) 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 Sertifikat Registrasi Uji Tipe Rancang Bangun (SRUT-RB) yang memudahkan pemohon mengajukan permohonan menjadi lebih mudah.
- 6) 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 (dua puluh lima) unit 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.
- 7) 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;
 - f. Menyusun dan melakukan review norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang pembangunan fasilitas perlengkapan jalan pada jalan nasional dan jalan strategis nasional, spesifikasi teknis, kompetensi sumber daya manusia, badan usaha, pemanfaatan teknologi, serta pengumpulan dan pengolahan data dan informasi perlengkapan jalan.
- 8) 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, Balai Pengelola Jalan Nasional (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 Survei Investigasi dan Penetapan Lokasi Desain Perlengkapan Jalan (SID) menjadi pedoman penanganan LRK termasuk kebutuhan pemasangan perlengkapan jalan yang sesuai untuk meningkatkan keselamatan jalan.
- 9) 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.
- 10) 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.
- 11) 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.
- 12) 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 IV 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 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. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang 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, keterbatasan ini menghambat kemampuan untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum yang efektif terhadap pelanggaran keselamatan dan didukung dengan kurangnya komitmen dan sumber daya perusahaan angkutan umum untuk menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) secara konsisten;



- c. Masih banyak sarana angkutan orang yang tidak laik jalan (kondisi rem, ban, mesin tidak standar) yang beroperasi. Pada sisi perusahaan, implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum masih lemah karena minimnya komitmen manajemen, alokasi sumber daya, dan pelatihan khusus untuk mengelola keselamatan;
 - d. Belum tersedianya 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 kurangnya SDM yang 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. Belum adanya pedoman teknis untuk instansi/*stakeholder* internal/eksternal dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan, penindakan dan penegakan hukum.
- 4) Kendala Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM;
- a. Keterbatasan sarana dan prasarana dalam monitoring dan evaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) fasilitas penimbangan, sehingga konsistensi pelaksanaan SPM belum sepenuhnya tercapai;
 - b. Kondisi sarana dan prasarana penimbangan belum sepenuhnya dalam keadaan optimal;
 - c. Keterbatasan jumlah dan kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) di beberapa UPPKB yang menyebabkan pelaksanaan penimbangan belum dapat dilakukan secara optimal;
 - d. Belum optimalnya koordinasi antara Direktorat teknis dan BPTD, terutama dalam hal pemantauan kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
 - e. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan kendaraan angkutan barang di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran.
- 5) 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 Rancang Bangun (SRUT-RB), sehingga Pemohon harus mengajukan SRUT-RB;
 - c. Belum optimalnya website *Vehicle Type Approval* (VTA) Online sesuai perkembangan zaman dan belum adanya peningkatan sistem.
- 6) 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).
- 7) Kendala Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis dengan rincian sebagai berikut:
- a. Terjadi Efisiensi Anggaran yang berdampak pada Daftar Isian Pelaksana Anggaran (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/SID);
 - 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.
- 8) 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.
- 9) Kendala jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
- a. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya 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.
- 10) 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 dan Keselamatan 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.



- 11) Kendala terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
- 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;
 - 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;
 - Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/insidental.
- 12) Kendala terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
- 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;
 - Perbedaan prioritas antar instansi, pihak swasta dan *stakeholder* yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah;
 - 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:

A. Direktorat Lalu Lintas Jalan

- 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;
 - d. Pelaksanaan laik fungsi jalan serta penanganan MRLL koridor utama antar kota yang lebih komprehensif dengan sumber daya manusia yang lebih kompeten, agar *output* dapat berguna bagi pengguna jalan serta meningkatkan keselamatan dan menurunkan fatalitas terjadinya kecelakaan, dengan perencanaan perambuan, marka dan MRLL yang tepat;
 - e. Melakukan perencanaan dan penambahan sistem manajemen transportasi cerdas dan penanganan lalu lintas antar kota berbasis teknologi dalam hal ini *Arterial Transport Management System (AtMS)*, agar tingkat pelayanan kinerja ruas jalan nasional dapat ditingkatkan dan memiliki cakupan pelayanan yang luas, sehingga penanganan MRLL dapat lebih maksimal di berbagai wilayah dan di tahun mendatang dilakukan pengembangan di wilayah Jawa Timur dan DI Yogyakarta.
- 2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum:
 - a. Melaksanakan akselerasi Pengawasan Kelaikan Jalan dengan melakukan pengawasan kelaikan jalan (*ramp check*) secara rutin dan masif yang terintegrasi dengan data serta 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;
 - b. Melakukan penertiban gabungan (bersama Kepolisian dan Pemda) terhadap praktik ngetem ilegal dan terminal bayangan yang menjadi celah operasional angkutan tidak berizin;
 - c. Mengalokasikan anggaran yang cukup untuk operasional pengawasan, termasuk pemeliharaan peralatan dan pelatihan petugas.



- 3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang:
- Mengalokasikan anggaran yang cukup untuk operasional pengawasan, termasuk pemeliharaan peralatan dan pelatihan petugas UPPKB serta Memastikan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) melaksanakan uji berkala (KIR) dengan kredibel, menolak kendaraan yang tidak memenuhi syarat teknis, dan mengintegrasikan data pengujian secara nasional;
 - Mendorong dan menindak tegas implementasi program *Zero ODOL* dengan melakukan normalisasi dimensi kendaraan yang melanggar dan menolak pengujian (KIR) bagi kendaraan yang tidak standar;
 - Mengintegrasikan data timbangan UPPKB dengan sistem *e-tilang* Kepolisian (Korlantas), Ditjen Bina Marga, dan instansi terkait (termasuk *Single Data Base* logistik) untuk penindakan yang cepat dan transparan dengan memanfaatkan dan mengembangkan sistem tilang elektronik dan database pelanggaran yang terintegrasi tersebut untuk dapat memudahkan dalam proses kegiatan analisis dan penegakan hukum.
- 4) Upaya peningkatan Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis yaitu:
- Menyusun rencana kegiatan di awal tahun dengan baik agar kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan pada tahun berjalan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja yang telah ditetapkan;
 - Melakukan rapat evaluasi teknis dan pengawasan secara berkala terhadap pelaksanaan pengadaan dan pemasangan dan pemeliharaan serta bidang perlengkapan jalan secara berkala (dapat dilaksanakan secara virtual supaya efektif dan efisien) serta meminta kesiapan Pemerintah Daerah dan *stakeholder* terkait untuk dukungan administrasi dan teknis yang dibutuhkan;
 - Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian teguran tertulis untuk memberikan efek jera terhadap Perusahaan perlengkapan jalan pelaksana atas kemungkinan terjadi keterlambatan dan ketidaksesuaian pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak dan spesifikasi yang berlaku.
- 5) Upaya peningkatan Lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman yaitu:
- Mematangkan konsep dan juga melakukan koordinasi dengan baik sehingga akan terciptanya perencanaan dan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan target yang direncanakan;
 - Mendorong pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap BPTD terkait pelaksanaan penanganan LRK di masing-masing daerah secara menyeluruh;



- c. Melaksanakan rapat evaluasi pelaksanaan penanganan LRK berdasarkan dari prioritas yang telah direncanakan dan melakukan pengawasan secara periodik agar pelaksanaan LRK berjalan sesuai dengan rencana awal (tepat waktu);
 - d. Mendorong upaya peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang keselamatan lalu lintas jalan baik dalam hal kualitas maupun kuantitas secara merata di seluruh BPTD.
- 6) Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman:
- a. Penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal;
 - b. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap batas kecepatan;
 - c. Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

B. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

- 1) Upaya peningkatan terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis yaitu:
 - a. Menginventarisasi permasalahan saat ini seperti kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta *Over Dimension and Over Loading* (ODOL);
 - b. Melaksanakan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan dengan normalisasi kendaraan bermotor serta sistem pengujian *full cycle*;
 - c. Meningkatkan kinerja sistem Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan SRUT-RB.
- 2) Upaya peningkatan terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yaitu:
 - a. Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan Uji Petik terhadap uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yang mana mencakup kegiatan Akreditasi, Kalibrasi, dan Peningkatan Kompetensi Penguji;
 - b. Perlu dilakukannya sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh;
 - c. Dilakukannya optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).



- 3) Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:
 - a. Melaksanakan kampanye secara berkala, tematik, dan berbasis data risiko kecelakaan;
 - b. Menyusun materi kampanye yang kontekstual, mudah dipahami, dan sesuai dengan kelompok sasaran;
 - c. Menggunakan berbagai saluran komunikasi (TV, radio, media sosial, influencer, edukasi daring dan luring).
- 4) Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
 - a. Memasukkan materi keselamatan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah atau kegiatan ekstrakurikuler;
 - b. Menyelenggarakan program edukasi berkendara aman bagi pelajar, mahasiswa, dan calon pengemudi;
 - c. Bekerja sama dengan lembaga pelatihan mengemudi untuk mengadopsi standar keselamatan terbaru.
- 5) Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
 - a. Melibatkan komunitas motor, ojek online, pelajar, mahasiswa, dan organisasi masyarakat sebagai duta keselamatan jalan;
 - b. Mengadakan pelatihan dan pemberian insentif untuk komunitas penggerak keselamatan di tingkat lokal;
 - c. Mendorong partisipasi publik melalui lomba, deklarasi, atau forum warga terkait keselamatan jalan.
- 6) Penguatan Koordinasi Lintas Sektor, *Stakeholders*, *Non-Governmental Organization* (NGO) dan Pemerintah Daerah:
 - a. Mendorong penguatan Forum LLAJ di tingkat kabupaten/kota untuk mensinergikan perencanaan dan pelaksanaan kampanye;
 - b. Menetapkan rencana aksi keselamatan jalan daerah yang mengacu pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RUNK LLAJ);
 - c. Mengintegrasikan keselamatan lalu lintas ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Renstra Organisasi Perangkat Daerah (OPD) terkait.
- 7) Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Kampanye dan Evaluasi:
 - a. Mengembangkan *dashboard* digital untuk pemantauan kegiatan kampanye dan pelaporan capaian;
 - b. Memanfaatkan *big data* kecelakaan untuk menentukan lokasi dan waktu prioritas sosialisasi;



- c. Membangun sistem evaluasi berbasis survei daring untuk mengukur tingkat pengetahuan dan perubahan sikap pengguna jalan.
- 8) Alokasi Anggaran Khusus dan Dukungan Kebijakan:
- a. Menyediakan anggaran khusus kampanye keselamatan jalan dalam DIPA dan APBD;
 - b. Mendorong dukungan kebijakan sektoral yang memperkuat posisi keselamatan jalan sebagai prioritas nasional;
 - c. Menjalin kemitraan dengan sektor swasta untuk CSR keselamatan jalan;
 - d. Rencana pelaksanaan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman yang diselenggarakan pusat (Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan) dan seluruh Balai Pengelola Transportasi Darat dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga capaian realisasi akan sesuai target. Materi kampanye keselamatan dapat diterima dan diterapkan masyarakat atau audiensi sehingga dapat mengurangi atau meminimalkan terjadinya kecelakaan. Upaya untuk meningkatkan capaian pelaksanaan kegiatan tersebut diharapkan normalisasi anggaran pada tahun berikutnya;
 - e. Selain itu untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang diharapkan sosialisasi keselamatan tidak hanya melalui kegiatan pekan keselamatan jalan saja, namun dapat dilakukan dengan sosialisasi keselamatan melalui media sosial yang dapat menjangkau masyarakat lebih banyak.

C. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- 1) Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor:
- a. Peningkatan efektivitas implementasi pedoman SPM melalui kegiatan sosialisasi, bimbingan teknis, dan evaluasi berkala agar penerapannya lebih merata di seluruh UPPKB;
 - b. Penguatan monitoring terhadap pelaksanaan pemeliharaan dan rehabilitasi UPPKB guna menjamin kualitas fasilitas utama dan penunjang di 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;
 - d. Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait peningkatan kapasitas SDM UPPKB serta pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;
 - e. Optimalisasi dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan agar kebutuhan pemeliharaan dan peningkatan sarana prasarana dapat diakomodasi secara tepat waktu dan berkesinambungan.



PEMANFAATAN ANGGARAN

Adapun anggaran kegiatan terkait Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 yaitu senilai Rp1.343.767.388,00 dan sampai dengan bulan Maret tahun 2025 realisasi anggaran senilai Rp27.029.855.771,00 atau sebesar 2,01%. Sementara itu alokasi anggaran pada Triwulan II Tahun 2025 sebesar Rp1.314.598.714,00 yang telah terealisasi sebesar Rp77.307.471,00 atau sekitar 5,88%. Alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp1.029.573.249,00 dengan realisasi senilai Rp180.964.452,00 atau sekitar 17,58%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 sebesar Rp862.336.568 dengan realiasi sebesar Rp727.988.920 atau sekitar 84,421%.

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 IV Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	%	100,000	Tw. I	100,000	100,000	100,000	100,000
			Tw. II	100,000	99,991	99,991	99,991
			Tw. III	100,000	99,991	99,991	99,991
			Tw. IV	100,000	99,993	99,993	99,993

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

Pada Tahun 2025 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan IV sebanyak 1.347.459 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 10 kejadian, manusia sebesar 2 kejadian dan teknis 7 kejadian, sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 99,993%.

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

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



$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = \frac{100\% - (101)}{1.347.459 \text{ SPB}} \times 100\% = 99,993\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{100 - (99,990 - 100)}{100} \times 100\% = 99,993\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Oktober – Desember Tahun 2025, yaitu sebanyak 1.347.459 SPB, maka capaian indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 99,993% dari target.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada tahun 2025, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan IV sebanyak 1.347.459 dokumen SPB dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh alam sebesar 15 kejadian, manusia sebesar 2 kejadian dan teknis 7 kejadian, yang berarti setiap penerbitan SPB maka Tingkat Keselamatan Transportasi Laut mencapai 100,001%.

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%. Sementara alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp1.701.107.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp211.257.241,00 atau sekitar 12,42%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 sebesar Rp2.399.924.000,00 yang telah terealisasi sebesar 2.399.802.691,00 atau sekitar 99,995%.



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 IV 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
			Tw. III	100,000	100,000	100,000	100,000
			Tw. IV	99,990	100,000	100,010	100,010

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2025

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 &\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{\text{Accident on Aircraft MTOW > 5.700 kg}}{\text{Aircraft Departure}} \times 100\% \right] \\
 &\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{0}{752.156} \times 100\% \right] = 100\%
 \end{aligned}$$



Capaian Tingkat keselamatan transportasi udara pada Triwulan IV 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:

- 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;
- Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

- Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya;
- Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- *Assessment* dan peningkatan maturitas implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- Pelaksanaan *Training Safety Management System*;
- Pelaksanaan pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- Monitoring pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pelaksanaan monitoring kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- 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;
- Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
- 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:

- Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
- Pelaksanaan pengujian narkoba (Napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- 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%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp327.745.694.000,00 yang telah terealisasi sebesar Rp90.771.705.224,00 atau sekitar 27,70%. Hingga Triwulan IV, realisasi anggaran mencapai Rp246.064.179.506,00 atau sekitar 99,633%, 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 Triwulan IV Tahun 2025

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	99,617	99,617	99,617
			Tw. II	100,000	99,621	99,621	99,621
			Tw. III	100,000	99,127	99,127	99,127
			Tw. IV	100,000	99,073	99,073	99,073

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\text{Jumlah keberangkatan KA}} \times 1000 \right] \times 100\%$$

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditargetkan tidak terjadi kecelakaan kereta api (*zero accident*) termasuk target pada periode triwulan dengan nilai tingkat keselamatan 100,00%. Namun sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025 telah terjadi kecelakaan kereta api sebanyak 10 kejadian (1 kejadian pada Triwulan I, 1 kejadian pada Triwulan II, 5 kejadian pada Triwulan III dan 3 kejadian pada Triwulan IV) dengan uraian perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} &= \left[1 - \frac{10}{1.078.866} \times 1000 \right] \times 100\% = 99,073 \\ \% \text{ Capaian} &= \frac{99,073}{100,000} \times 100\% = 99,073\% \end{aligned}$$



ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2025 terjadi 10 kejadian kecelakaan kereta api yang seluruhnya berupa anjlokannya yaitu:

a) Anjlokannya KA barang pada emplasemen Stasiun Ujan Mas Sumatera Selatan

Pada tanggal 15 Maret 2025 pukul 22:30 WIB terjadi kecelakaan anjlokannya 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 emplasemen Stasiun Ujan Mas (Ujm) wilayah DIVRE III Palembang. Dampak kejadian kecelakaan KA tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat gangguan operasional pada 10 KA dengan andil keterlambatan 21 jam 45 menit. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.

b) Anjlokannya KA barang (Bara Sempang) pada emplasemen Stasiun Banjarsari

Pada tanggal 23 Juni 2025 pukul 11.10 WIB terjadi anjlokannya 4 as pada rangkaian gerbong barang nomor 4212427 nomor urut 1 dari lokomotif. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.

c) Anjlokannya KA Barang (Linggapati)

Pada tanggal 27 Juli 2025 pukul 23:10 WIB KA 3992 terjadi anjlok 5 As pada rangkaian KA barang 3992 Linggapati di KM 389+426 jalur hulu Muaraenim (Me) - Muaragula (Mrl) DIVRE III Palembang.

d) Anjlokannya Kereta barang (Barapati) batu bara

Pada tanggal 29 Juli 2025 pukul 03:40 WIB terjadi anjlok 2 As pada rangkaian KA barang 3106 (Barapati/Isian) di KM 377+821 jalur hulu Ujanmas (Ujm) - Penanggiran (Png) DIVRE III Palembang.

e) Anjlokannya Kereta Penumpang (Argo Bromo Anggrek) pada Emplasemen Stasiun Pegaden Baru

Pada tanggal 1 Agustus 2025 pukul 15:47 WIB terjadi anjlok 5 kereta pada rangkaian KA penumpang Argo Bromo Anggrek di emplasemen Stasiun Pegaden Baru DAOP 3 Cirebon.

f) Anjlokannya kereta penumpang Commuter Line di emplasemen Stasiun Jakarta Kota

Pada tanggal 5 Agustus 2025 pukul 07:17 WIB terjadi anjlok 3 As pada rangkaian KA 1189 Commuter Line di emplasemen Stasiun Jakarta Kota DAOP 1 Jakarta.

g) Anjlokannya Kereta penumpang Kuala Stabas

Pada tanggal 5 Agustus 2025 pukul 16:29 WIB terjadi anjlok 2 As pada rangkaian kereta penumpang S5 Kuala Stabas di KM 141+2 jalur hilir Negeriagung - Tulungbuyut DIVRE IV Tanjungkarang.

h) Anjlokannya KA penumpang commuter line Rangkasbitung – Tanah Abang

Pada tanggal 22 Oktober 2025 terjadi anjlok di KM 79+330 s/d 79+291 Emplasemen Stasiun Rangkasbitung.

i) Anjlokannya KA penumpang Purwojaya:

Pada tanggal 25 Oktober 2025 terjadi anjlok di KM 55+9 Jalur Hulu antara Stasiun Kedunggedeh – Stasiun Lemahabang.



j) Anjlok KA barang Aksa Cargo:

Pada tanggal 19 November 2025 terjadi anjlok KA barang Aksa Cargo relasi Kalimas - Tanjung Priok di KM 0+.378 petak jalan Mesigit - Surabaya Pasarturi.

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

- a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
 - 1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 168 unit dan 319,078 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 12 sertifikat jalur dan bangunan serta 24 sertifikasi fasilitas operasi;
 - 2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 10.776 unit serta sertifikasi sebanyak 7.232 sertifikat;
 - 3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 6.735 orang dengan sertifikasi sebanyak 5.691 sertifikasi.
- b. Pengawasan kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian diantaranya melalui inspeksi keselamatan oleh inspektur perkeretaapian termasuk pengawasan oleh Satuan Pelayanan masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.
- c. Pelaksanaan *rampcheck* prasarana dan sarana perkeretaapian guna mendukung operasional angkutan Lebaran, Idul Adha/liburan sekolah, dan Nataru;
- d. Pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik dan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan baik oleh badan usaha/Pemerintah Daerah/Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
- e. Pemantauan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) pada badan usaha mencakup PT MRT Jakarta (perseroda), PT LRT Jakarta, PT Railink, dan PT Angkasa Pura Indonesia;
- f. Pelaksanaan *safety assessment* dan pemantauan tindak lanjutnya antara lain pada pekerjaan peningkatan Stasiun Tanah Abang (Tahap I) dan pekerjaan peningkatan Fasilitas Operasi (Gardu Traksi) Jakarta Kota - Tanjung Priok Tahap 1;
- g. Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- h. Evaluasi manajemen tanggap darurat dan pemantauan tindak lanjutnya oleh badan usaha;



- i. Peningkatan kompetensi SDM regulator melalui bimbingan teknis/pelatihan bidang keselamatan perkeretaapian untuk mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian.

POTENSI PERMASALAHAN

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

- a. Adanya bencana alam/*force major* di wilayah Aceh, Sumatera Utara dan Sumatera Barat sehingga menyebabkan beberapa ruas prasarana/jalur perkeretaapian rusak;
- b. Keterbatasan anggaran akibat efisiensi untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsor/amblesan serta keterbatasan dukungan anggaran pengawasan terhadap kondisi dan pelaksanaan perawatan 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 yang memiliki hubungan kerja dengan badan usaha penyelenggara prasarana/sarana/operator perkeretaapian serta Pemerintah Daerah. Selain itu, juga dilakukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan terkait penyelesaian kendala keterbatasan anggaran akibat kebijakan efisiensi anggaran dengan relaksasi khususnya untuk kegiatan pendukung keselamatan transportasi perkeretaapian.

Selain itu, dalam mendukung pencapaian target kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian, juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan dan pelaksanaan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung indikator kinerja yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko unit kerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025, terdapat 16 risiko yang diidentifikasi dari 3 proses bisnis terkait indikator kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian. Dari 16 risiko tersebut, terdapat 11 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan memerlukan penanganan risiko dimana telah direncanakan 18 kegiatan penanganan risiko pada Tahun 2025.

Pada Tahun 2025, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 18 kegiatan atau sebesar 100% dari target 18 rencana penanganan. Adapun rincian realisasi rencana penanganan risiko yang telah dilakukan sebagai berikut:

- a. Persiapan pembentukan BUPP;
- b. Perbaikan tata kelola IMO;
- c. Penyampaian surat himbauan terkait dengan kondisi cuaca ekstrim dan daerah rawan bencana (banjir dan longsor);



- d. Koordinasi usulan program prioritas perawatan di lokasi yang rawan terjadi kegagalan sistem persinyalan;
- e. Bersurat kepada badan usaha, Balai Teknik, Balai Pengelola untuk menginventaris prasarana yang belum disertifikasi guna selanjutnya sebagai dasar pengajuan pengujian kelaikan prasarana;
- f. Menentukan jadwal/*timeline* pelaksanaan pengujian dan sertifikasi yang disepakati oleh Badan usaha;
- g. Pengembangan metode pelaksanaan bimbingan teknis dengan penerapan praktek di lapangan;
- h. Koordinasi dengan operator terkait pelaksanaan pengujian dan sertifikasi sarana sesuai jadwal yang telah ditentukan termasuk melalui sistem TIK;
- i. Melakukan monitoring dan evaluasi perlintasan sebidang secara terpadu dan memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Daerah untuk memastikan perlintasan sesuai dengan spesifikasi teknis;
- j. Pengoptimalan modul *database* perlintasan sebidang guna penyamaan data kondisi/status dan rekomendasi peningkatan keamanan perlintasan sebidang yang dapat digunakan oleh *stakeholder* terkait (Kementerian Dalam Negeri, Pemerintah Daerah, Kementerian PUPR, badan usaha/operator, dan lainnya);
- k. Monitoring tindak lanjut terhadap pemantauan kondisi prasarana akibat cuaca ekstrim dan daerah rawan;
- l. Koordinasi penggunaan TIK/integrasi data dalam peningkatan pengawasan prasarana;
- m. Monitoring Balai/Satuan Pelayanan termasuk di lokasi titik *interface* antara persinyalan mekanik dan elektrik;
- n. Peningkatan sistem persinyalan dari mekanik ke elektrik;
- o. Melakukan pengawasan terhadap tim teknis di lapangan;
- p. Monitoring pemenuhan data dukung sertifikasi;
- q. Melakukan reviu secara berjenjang terhadap hasil pengujian guna minimalisir ketidakvalidan/kesalahan hasil uji;
- r. Penyampaian surat kepada operator/badan usaha terkait sertifikasi sarana

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja untuk mendukung tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian pada periode berikutnya antara lain:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

- 1) Melanjutkan pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, termasuk pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/*rampcheck* guna memastikan kehandalan sarana dan prasarana dalam mendukung penyelenggaraan angkutan Lebaran Tahun 2026;



- 2) Peningkatan pengawasan daerah rawan bencana alam dengan kondisi cuaca ekstrim di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian termasuk koordinasi penyelesaian penanganan rintang jalan/amblesan dan penggantian jembatan yang kritis yang telah terdampak bencana;
- 3) Koordinasi dan penyelesaian analisis kejadian kecelakaan kereta api/ anjlokkan yang terjadi pada Tahun 2025 untuk memperoleh rekomendasi/upaya tindak lanjut yang perlu dilaksanakan;
- 4) Pelaksanaan verifikasi tindak lanjut hasil audit SMKP Penyelenggara Perkeretaapian termasuk kegiatan observasi dokumen dan tinjauan lapangan untuk penilaian sistem keselamatan perkeretaapian.

b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran

Penyiapan kebutuhan anggaran prioritas pada Tahun 2026 melalui revisi dokumen anggaran untuk mendukung kegiatan rehabilitasi/rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam termasuk pelaksanaan pengawasan daerah rawan bencana.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Penyesuaian penugasan inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian serta anggota Satuan Pelayanan pada masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian berdasarkan kompetensi dalam pelaksanaan pengawasan/inspeksi keselamatan perkeretaapian.

Kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diharapkan dapat semaksimal mungkin 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 yang ada berupa jumlah kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlok) dan *collision* (tabrakan). Dikarenakan keterbatasan data *benchmarking*, perbandingan kinerja dilakukan antara data negara lain di Eropa (Uni Eropa) dengan data Indonesia periode Tahun 2025. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa jumlah kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan Uni Eropa. Namun apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Uni Eropa lebih baik dari Indonesia. Secara rinci dapat dilihat pada Tabel berikut.

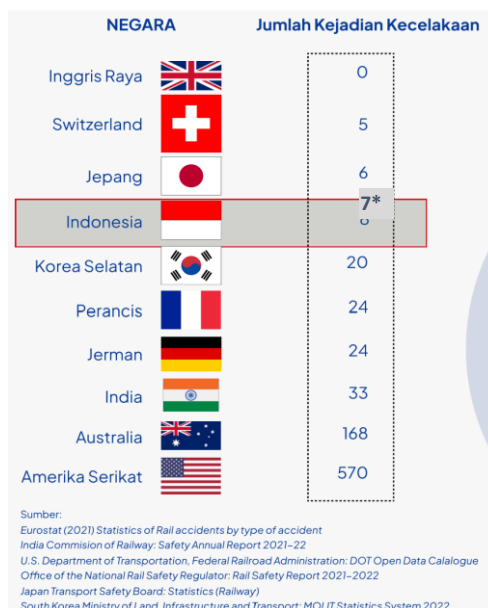
Tabel II.20

Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Uni Eropa	202.131	260	0,0013
2	Indonesia	6.915	10	0,0014

Sumber No.1 : Website European Union Agency of Railways, 2025

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



Gambar II.1

Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

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

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%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan III Tahun 2025 sebesar Rp2.766.286.974.000,00 yang telah tereliasasi sebesar Rp129.134.257.807,00 atau sekitar 4,67%. Adapun alokasi anggaran pada Triwulan IV Tahun 2025 sebesar Rp3.308.205,417.000 yang telah terealisasi sebesar Rp3.195.725.652.955 atau sekitar 96,600%.

II. 2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan IV Tahun 2025

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 3 (tiga) Sasaran Strategis Program dengan 3 (tiga) 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 Kebijakan di Bidang Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSSp 4 yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi.

IKSSp 4. INDEKS KUALITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi merupakan komposit dari 2 (dua) sasaran program yang berbeda, yang terdiri dari indikator kinerja Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan=

50% Penyelesaian rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)



Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/ <i>stakeholder</i>)	=	36	= 83,720%
	(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi)	=	43	
Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti)	=	59	= 92,187%
	(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan BKT pada t-1)	=	64	
Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan = 50% x 83,720% + 50% x 92,187% =				87,954%

Sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025, indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi memiliki realisasi sebesar 87,954 dari target sebesar 85,000. Adapun rekomendasi kebijakan tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025 sebanyak 36 kajian dari target 43 kajian, sedangkan rekomendasi kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan Triwulan IV Tahun 2025 sebanyak 59 kajian dari total 64 kajian, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.21
Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/ <i>Stakeholder</i>	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	
1) Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Layanan Water Taxi di Indonesia;	1) Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia;
2) Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim;	2) Perumusan Kebijakan Potensi <i>Seaplane</i> Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN;
3) Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik;	3) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara;
4) Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran;	4) Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni;
5) Cyber Security di Dunia Penerbangan;	5) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Penumpang Untuk Tujuan Wisata;
6) Pengoperasian ROLA (Rolling Road/Rollende Lanstrabe) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api;	6) Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim <i>Autonomous Surface Ships</i> (MASS);
7) Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025 (1446 H);	7) Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut;
8) Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri;	8) Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan;
9) Evaluasi Penyelenggaraan General Sales Agent (GSA) di Indonesia.	



Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
	9) Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus 10) Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan; 11) Review Regulasi Terkait Banyaknya Pelanggaran PUTA Dibawah 25 Kg di Indonesia; 12) Kesiapan Sarana dan Navigasi Penerbangan serta tanggungjawab asuransi dalam pengoperasian PUTA untuk komersial penumpang dan barang di Indonesia; 13) Potensi SeaWIG sebagai sarana transportasi wisata perairan di wilayah kepulauan.
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	
1) Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi Dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata); 2) Pengembangan Simpul Angkutan Umum Yang Terintegrasi Guna Mewujudkan Smart City; 3) Observasi Tataan Transportasi Kawasan Aglomerasi Di Ibu Kota Nusantara; 4) Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang; 5) Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (New Concept Tol Laut); 6) Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 7) Key Performance Indicator Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik 8) Key Performance Indicator (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang; 9) Peningkatan Kompetensi Situational Awareness dan Decision Making bagi Personel Air Traffic Controller (ATC); 10) Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi	1) Evaluasi Tipologi Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan; 2) Penyelenggaraan Transportasi di Wilayah Penyangga IKN; 3) Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu untuk Mendukung Aktivitas Kawasan Pariwisata; 4) Peningkatan Peran Kepelabuhanan dalam Pengembangan Wilayah di Kawasan Timur Indonesia; 5) Pengoperasian Bandar Udara Perairan; 6) Evaluasi dan Optimalisasi Skema Kerja Sama dalam Peningkatan Infrastruktur Bandar Udara; 7) Standar Fasilitas Integrasi Moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintahan IKN; 8) Pengembangan Infrastruktur Transportasi Sungai; 9) Penguatan Konektivitas <i>Hinterland</i> dan Pelabuhan Utama Indonesia Melalui Angkutan Kontainer; 10) Integrasi Moda pada Simpul Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Merak; 11) Optimalisasi Konektivitas Tol Laut dengan Angkutan Penyeberangan; 12) Integrasi BRT Balikpapan <i>City Trans</i> dengan Angkutan Perkotaan.
Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	
1) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis Mobile Positioning Data (MPD) Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025; 2) Analisis Kebijakan Pengaruh Work From Anywhere (WFA) Terhadap Mobilitas Pergerekan Orang Pada Masa Lebaran Tahun 2025; 3) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional; 4) Analisis Kebijakan Pelayanan dan Tarif Ojek Online; 5) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pengusahaan Pesawat Udara Tanpa Awak; 6) Rekomendasi Kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia;	1) Perumusan Kebijakan Pada Masa Angkutan Lebaran 2024; 2) Uji Petik Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran 3) Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api 4) Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru 2025; 5) Rancangan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Trem Otonom di IKN; 6) Rancangan Peraturan Presiden tentang Penyelenggaraan Transportasi Otonom di Indonesia;



Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
7) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Online di Indonesia berdasarkan Survei Persepsi Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di Zona II (Jabodetabek); 8) Survei Online Prakiraan Pergerakan Masyarakat Pada Masa Natal 2025 Dan Tahun Baru 2026`` 9) Survei Online terkait Rencana Penerapan WFA Masa Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026; 10) Pengolahan Dan Analisis Pergerakan Orang Berdasarkan Mobile Positioning Data (MPD) NATARU 2025/2026.	7) Perumusan Kebijakan Mengenai Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan dalam Rangka Menghadapi Nataru Angleb Tahun 2025 Pada Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni; 8) Kajian evaluasi capaian kinerja bidang transportasi darat Kerjasama dengan Universitas Indonesia; 9) Perumusan Kebijakan Penyelenggaraan Slot Time Penerbangan di Indonesia; 10) Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi Last Mile dan First Mile Dalam Mendukung Tol Laut dan Layanan Moda Utama Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan; 11) Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP); 12) Kebijakan Tarif Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi; 13) Perumusan Kebijakan Mobilitas Pergerakan Orang (Asal Tujuan Transportasi Nasional); 14) Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2024; 15) Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal Tahun 2024 dan Tahun Baru 2025.
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	
1) Evaluasi Implementasi Automatic Identification System (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal Di Perairan Indonesia; 2) Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi; 3) Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara; 4) Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas; 5) Analisis Kecepatan di Jalan Tol: Mengurangi "Gap Speed", Menekan 6) Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H); 7) Penanganan Over Dimention Over Loading (ODOL); 8) Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal dan Tahun Baru 2025/2026.	1) Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Suku Cadang Pesawat Udara Untuk Mempertahankan Tingkat Keselamatan Penerbangan; 2) Analisis Pengaturan Kelembagaan & Sistem Pengelolaan <i>State Safety Program</i> (SSP) untuk Mendukung Program Keselamatan Penerbangan Nasional; 3) Integrasi Data Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam Mendukung Program RUNK; 4) Evaluasi Regulasi Perlintasan Sebidang (Reviu PM 94 tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan); 5) <i>Risk Journey Management</i> ; 6) Evaluasi Kebijakan Penanganan Masalah <i>Over Dimention Over Load</i> (ODOL) pada Angkutan Jalan; 7) Evaluasi Kebijakan Pengembangan Kompetensi Pengemudi; 8) Rencana Penggabungan KSOP dan DISNAV serta Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran; 9) <i>Fatigue Management</i> pada Pilot; 10) Mitigasi Pencegahan Penyebaran Virus Cacar Monyet (MPOX) pada Sektor Transportasi Udara; 11) Evaluasi Pemenuhan Aspek Keselamatan Angkutan Sungai di Indonesia; 12) Evaluasi Kebijakan Pengaturan Waktu Kerja dan Tempat Istirahat Pengemudi; 13) Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kereta Feeder KA Cepat menjadi KA Komuter Bandung;



Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
	14) Rekomendasi Kebijakan terkait Pengawasan Operasional dan Penggunaan Armada Bus Pariwisata; 15) Pembatasan Usia Sarana Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Keselamatan Jalan; 16) Analisis Risiko Pada Bangunan Jembatan dan Terowongan Pada Jalur Kereta Api; 17) Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum Untuk Menurunkan Potensi Kecelakaan Jalan; 18) Evaluasi Kebijakan Pengawasan Sarana Perkeretaapian; 19) Evaluasi Kebijakan Penanganan Kondisi Darurat di Kapal.

Sumber: BKT, 2025

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. PENINGKATAN PEMENUHAN SDM TRANSPORTASI YANG KOMPETEN

Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten merupakan komposit dari pengukuran dari 4 (empat) unsur, yaitu: Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi, Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikasi Berkompetensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi. Adapun formulasi untuk menghitung Indeks Peningkatan SDM Transportasi, sebagai berikut:

$$C_{\text{TRANSPORTASI}} = (C_{\text{VOKASI}} * 15\% + C_{\text{KOMPETENSI}} * 35\% + C_{\text{PESERTA}} * 25\% + C_{\text{AKREDITASI}} * 25\%)$$

Keterangan:

- C_{VOKASI} : Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi
- $C_{\text{KOMPETENSI}}$: Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi
- C_{PESERTA} : Persentase Peserta Diklat Transportasi
- $C_{\text{AKREDITASI}}$: Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi



Tabel II.22

Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Triwulan IV Tahun 2025

No	Komponen Indikator Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Target	Realisasi Kinerja	% Capaian Kinerja
Indeks Peningkatan SDM Transportasi		92,890	95,788	103,120
C_{VOKASI} X 15%				
1.	Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi	91,520	95,359	104,195
C_{KOMPETENSI} X 35%				
2.	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi	95,897	101,873	106,232
C_{PESERTA} X 25%				
3.	Persentase Peserta Diklat Transportasi	93,751	98,268	104,818
C_{AKREDITASI} X 25%				
4.	Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi	88,640	85,047	95,947

Sumber: BPSDMP, 2026

A. Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi

Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi merupakan perhitungan dari persentase jumlah lulusan diklat pembentukan tahun (n-1) yang telah mendapat pekerjaan pada tahun n dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dibandingkan dengan seluruh lulusan diklat pembentukan yang lulus pada tahun (n-1). Pada Triwulan IV Tahun 2025, persentase capaian kinerja Indikator Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi sebesar 103,120% yang diperoleh dari realisasi kinerja sebesar 95,788% dibandingkan dengan target Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 92,890%.

Tabel II.23

Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2024 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2025 (orang)				%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	1.726	1.558	107	1.665	61	96,466%
2	SDM Transportasi Laut	3.115	883	2.081	2.964	151	95,152%
3	SDM Transportasi Udara	891	732	105	837	54	93,939%
TOTAL		5.732	3.173	2.293	5.466	266	95,359%

Sumber: BPSDMP, 2026



Persentase capaian kinerja berdasarkan IKK tersebut di atas berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2024 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2025. Hasil capaian triwulan IV tahun 2025 menunjukkan serapan lulusan triwulan IV sudah melebihi target triwulan IV. Jika dirinci capaian serapan lulusan per matra terhadap target tahunan, terlihat lulusan telah terserap sesuai target yang telah ditentukan terutama di matra darat yang sebesar 96,466%, matra laut sebesar 95,152% dan matra udara sebesar 93,939%. Untuk matra darat serapan lulusannya tinggi di triwulan IV karena sebagian besar adalah lulusan pola pembibitan sehingga langsung bekerja sesuai penempatan. Untuk matra udara juga sudah cukup tinggi serapan lulusannya di triwulan IV karena kebijakan di matra udara dimana pembukaan jalur mandiri dapat dilakukan apabila ada kerjasama dengan industri yang memastikan lulusan dari jalur mandiri tersebut akan langsung bekerja.

B. Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi

Persentase Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi diperoleh dari Jumlah Peserta Diklat Transportasi yang mengikuti Pendidikan dan Pelatihan pada tahun (n) dibandingkan dengan target peserta Diklat Transportasi pada tahun (n). Pada Triwulan IV Tahun 2025, capaian kinerja Persentase Peserta Diklat Transportasi sebesar 106,231% yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 101,873% dibandingkan dengan target Triwulan IV sebesar 95,897%.

C. Persentase Peserta Diklat Transportasi

Persentase Peserta Diklat Transportasi diperoleh dari Jumlah Peserta Diklat Transportasi yang mengikuti Pendidikan dan Pelatihan pada tahun (n) dibandingkan dengan target peserta Diklat Transportasi pada tahun (n). Pada Triwulan IV Tahun 2025, capaian kinerja Persentase Peserta Diklat Transportasi sebesar 104,817% yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 98,268% dibandingkan dengan target Triwulan IV sebesar 93,751%.

D. Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi merupakan indikator yang menghitung Penjumlahan antara Nilai Akreditasi Lembaga dan Persentase jumlah Program Studi yang terakreditasi minimal “Baik Sekali” dibandingkan dengan total keseluruhan Program Studi pada Perguruan Tinggi di Lingkungan BPSDMP. Pada Triwulan IV Tahun 2025, capaian kinerja Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi sebesar 95,947% yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 85,047% dibandingkan dengan target Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025 sebesar 88,640%.



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 Pelaksanaan RB Tahun 2024. Adapun Hasil Evaluasi Penilaian RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar 90,840 yang meningkat dari tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2023 Kementerian Perhubungan mendapatkan nilai sebesar 85,26.

Dalam mencapai target nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi dalam kurun waktu bulan Oktober s.d. Desember telah melaksanakan beberapa pekerjaan antara lain sebagai berikut:

- a. Dalam pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan tahun 2025 dan dalam rangka pelaksanaan Surat Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 11 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Reformasi Birokrasi General dan Tematik Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Kementerian Perhubungan perlu menetapkan Keputusan Sekretaris Jenderal tentang Tim Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Kementerian Perhubungan;
- b. Telah diterbitkan Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 24 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Reformasi Birokrasi General dan Tematik Kementerian Perhubungan Tahun 2025 pada 15 Oktober 2025;
- c. Telah dilaksanakan Rapat Evaluasi Ex-Ante Revisi Rencana Aksi RB 2025 pada tanggal 3 Oktober 2025;
- d. Telah diterbitkan Surat Inspektur Jenderal kepada Menteri Perhubungan dengan tembusan Menteri PANRB dan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan hal Hasil Evaluasi RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dan telah diupload ke dalam Portal RB Nasional sebagai tindak lanjut dari terbitnya SE Menteri PANRB Nomor 6 Tahun 2025 dan Surat Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 24 Tahun 2025;
- e. Telah dilaksanakan rapat Evaluasi *On-Going* TW III pelaksanaan RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tanggal 22 – 24 Oktober 2025;



- f. Telah diterbitkan Surat Inspektur Jenderal kepada Menteri Perhubungan dengan tembusan Menteri PANRB dan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan hal Hasil Evaluasi RB Triwulan IV Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dan telah diupload ke dalam Portal RB Nasional;
- g. Surat Pernyataan Keabsahan Rencana Aksi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2025;
- h. Rapat Pembahasan Reformasi Birokrasi Pertahanan Negara dalam Menghadapi Ancaman Non Militer untuk membangun kesamaan persepsi, arah dan pemahaman terhadap pelaksanaan Reformasi Birokrasi Pertahanan Negara serta memperkuat sinergi lintas sektor dalam menghadapi ancaman non-militer.

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 IV Tahun 2025

Hingga periode Oktober s.d. Desember Tahun 2025, Kementerian Perhubungan meraih beberapa penghargaan dan memfokuskan komitmennya pada persiapan pelaksanaan diskon tarif Natal dan Tahun Baru 2025/2026. Mengawali Triwulan IV, pada tanggal 2 Oktober 2025, Kementerian Perhubungan kembali meraih WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI. Komitmen ini diwujudkan melalui penguatan sistem pengawasan internal, perbaikan tata kelola PNBP, pengelolaan belanja, serta pencatatan aset dan persediaan secara lebih tertib dan transparan. Upaya ini tentunya membuahkan hasil nyata, terbukti selama tahun 2013-2025, Kementerian Perhubungan berhasil meraih WTP Opini BPK.





Gambar II.2
Kementerian Perhubungan Kembali Meraih WTP Ke-12

Kemudian pada Senin, 20 Oktober 2025, Menteri Perhubungan meresmikan Bandara Internasional Syamsudin Noor di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Setelah diresmikan, bandara tersebut resmi melayani penerbangan internasional yang ditandai dengan mendaratnya pesawat Air Asia rute Kuala Lumpur-Banjarmasin. Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi mengatakan, dibukanya penerbangan internasional di Bandara Internasional Syamsudin Noor merupakan tindak lanjut dari penetapan 36 bandara internasional yang sejalan dengan Asta Cita Presiden RI Prabowo Subianto. Tujuan utamanya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pariwisata nasional, mewujudkan Indonesia sebagai hub transportasi regional, pemerataan akses internasional di luar Jawa, meningkatkan daya saing dan citra transportasi nasional, serta mendukung visi “Transportasi Indonesia Terintegrasi 2045.”

Disaat yang bersamaan, pada Senin, 20 Oktober 2025, Menteri Perhubungan mendorong elektrifikasi jalur kereta api seluruh Indonesia dalam acara “Penandatanganan Nota Kesepahaman yang dilaksanakan oleh Dirut PT KAI dan Dirut PT PLN. Hal ini dilakukan untuk mewujudkan transportasi modern, efisien, dan berkelanjutan. Menhub Dudy berharap perluasan elektrifikasi jalur kereta dalam waktu dekat dapat menjangkau tiga titik, meliputi jalur kereta api Padalarang-Cicalengka, jalur Cikarang - Cikampek dan peningkatan persinyalan untuk Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line jalur Rangkasbitung.

Menindaklanjuti fokus utama Kementerian Perhubungan dalam periode Natal dan Tahun Baru 2025/2026, Pemerintah akhirnya resmi menurunkan tarif tiket pesawat sebesar 13 s.d. 14% yang berlaku untuk tiket domestik kelas ekonomi periode penerbangan 22 Desember 2025 s.d. 10 Januari 2026, dengan periode pembelian tiket pada 22 Oktober 2025 s.d. 10 Januari 2026. Penurunan tarif tiket pesawat ini merupakan hasil dari penyesuaian sejumlah komponen biaya antara lain Pajak Pertambahan Nilai



Ditanggung Pemerintah sebesar 6%, *fuel surcharge* (FS) pesawat jet sebesar 2%, FS Propeller sebesar 20%, Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara sebesar 50%, Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara sebesar 50%, penurunan harga avtur pada 37 bandara, juga layanan *advance* serta *extend* dan *operating hours* yang lebih panjang.

Memasuki periode November 2025, tepatnya pada Selasa, 4 November 2025, Presiden RI bersama Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru. Peresmian ini merupakan wujud modernisasi transportasi yang menjadi arahan Presiden dalam kerangka Asta Cita untuk menghadirkan layanan publik yang nyaman dan modern. Stasiun Tanah Abang merupakan salah satu stasiun dengan intensitas tertinggi di Jabodetabek yang saat ini menjadi pusat mobilitas masyarakat, sehingga perlu dikembangkan dengan konsep kawasan berorientasi transit. Pembangunan stasiun baru ini meningkatkan kapasitas stasiun sebanyak 62,89%. Sebelumnya, Stasiun Tanah Abang mampu menampung total penumpang per hari sebanyak 141.000 orang. Setelah dibangun, stasiun ini mampu menampung total 380.000 penumpang per hari. Pada tahun 2027, rencananya akan dilakukan pembangunan lanjutan berupa penambahan lift, pelebaran peron 3 dan 4 untuk memudahkan penumpang disabilitas, serta peningkatan headway lintas Tanah Abang–Serpong–Rangkasbitung dari sebelumnya 10 menit menjadi 4–6 menit.



Gambar II.3
Peresmian Stasiun Tanah Abang Baru di Jakarta

Kemudian pada Rabu, 5 November 2025, Menteri Perhubungan didampingi Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan Agus Harimurti Yudhoyono (AHY) meresmikan dua infrastruktur transportasi di Kepulauan Riau, yakni Pelabuhan Penyeberangan Letung dan Pelabuhan Penyeberangan Sedanau yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Letung, Kepulauan Anambas.



Kedua pelabuhan penyeberangan ini akan dilayani oleh kapal perintis KMP Bahtera Nusantara 01 yang memiliki kapasitas 1500 GT. Kapal ini dapat mengangkut 296 penumpang dan 26 unit kendaraan, dengan rute lintasan meliputi Tanjung Uban-Letung-Matak-Midai-Sedanau-Penagi-Subi-Serasan-Sintete. Saat ini biaya transportasi dan biaya logistik bisa dibilang masih cukup tinggi di sejumlah daerah, sebab memang permintaannya lebih besar daripada *supply*nya. Namun dengan adanya Pelabuhan Penyeberangan Letung, Pelabuhan Penyeberangan Sedanau, dan beroperasinya kapal perintis, langkah ini akan memperkuat *supply chain* dari satu wilayah ke wilayah lain, meningkatkan nilai ekonomi, termasuk membuka lapangan pekerjaan serta menghidupkan UMKM di wilayah Kepulauan Riau.



Gambar II.4
Pelabuhan Penyeberangan Letung dan Pelabuhan Penyeberangan Sedanau

Adapun pada Kamis, 6 November 2025, Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi menyerahkan secara simbolis bantuan bus sekolah dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian Sosial untuk mendukung operasional Sekolah Rakyat di Yogyakarta di Balai Besar Pendidikan dan Pelatihan Kesejahteraan Sosial (BBPPKS) Yogyakarta bersama Menteri Sosial Saifullah Yusuf dan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Sri Sultan Hamengkubuwono X. Selama Tahun Anggaran 2025, Kementerian Perhubungan berhasil mengalokasikan 28 unit bus sekolah untuk mendukung operasional Sekolah Rakyat di berbagai daerah.





Gambar II.5

Penyerahan Bantuan Bus Sekolah Rakyat di BBPPKS Yogyakarta

Kemudian pada Jumat, 28 November 2025, Indonesia melalui Kementerian Perhubungan secara resmi kembali terpilih sebagai anggota Dewan IMO Kategori C untuk periode 2026–2027, pada Sidang Organisasi Maritim Internasional / *International Maritime Organization* (IMO) ke-34 di London, Inggris. Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi, yang memimpin langsung delegasi Indonesia pada sidang ini menyampaikan, Indonesia terpilih setelah mendapatkan dukungan dari 138 negara atau peringkat ke 5 dari 26 kandidat. Menhub Dudy menegaskan keberhasilan terpilihnya Indonesia sebagai bagian dari 40 negara anggota IMO, membuktikan peran strategis Indonesia sebagai simpul maritim dunia yang turut berperan aktif dalam memperkuat tata kelola maritim global. Dalam isu keselamatan maritim, Indonesia menegaskan kembali pentingnya penerapan *e-navigation*, modernisasi *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS), serta pendekatan manajemen risiko. Indonesia sendiri telah menerapkan Skema Pemisahan Lalu Lintas (*Traffic Separation Scheme/TSS*) di Selat Sunda dan Selat Lombok. Ini dapat menjadi contoh nyata bagaimana kerja sama internasional dan kajian ilmiah mampu meningkatkan keselamatan pelayaran di jalur padat. Sementara pada aspek dekarbonisasi, Indonesia menegaskan komitmen kuat untuk menyelaraskan kebijakan nasional dengan agenda IMO.





Gambar II.6

Indonesia Kembali Terpilih Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2026–2027

Memasuki periode Desember, khususnya pada Kamis, 11 Desember 2025. Kementerian Perhubungan menggelar Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025 di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan. Kegiatan ini bertujuan sebagai ajang apresiasi sekaligus evaluasi layanan informasi publik pada unit kerja yang berada dibawah Kementerian Perhubungan. Melalui AKIP 2025 ini diharapkan informasi terkait kebijakan dan layanan transportasi dapat diterima publik secara jelas, cepat, dan dapat dipercaya. Penilaian AKIP dilaksanakan terhadap PPID di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun hasil penilaian AKIP Tahun 2025, sebanyak 40 unit kerja yang mendapatkan predikat "menuju informatif" dengan nilai 80-89 dan 40 unit kerja berhasil mendapatkan predikat "Informatif" dengan nilai 90-100. Tiga penilaian tertinggi diperoleh oleh Politeknik Penerbangan Palembang, Politeknik Transportasi Darat Bali, dan Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda.





Gambar II.7

Pelaksanaan Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025 di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Sama halnya dengan pelaksanaan AKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat “Informatif” dalam Monitoring dan Evaluasi (Monev) Keterbukaan Informasi Publik yang dilakukan oleh Komisi Informasi Pusat (KIP). Penghargaan atas predikat ini diberikan langsung oleh Wakil Ketua Komisi Informasi Pusat Arya Sandhiyudha pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik pada hari Senin, 15 Desember 2025. Tercatat, Kementerian Perhubungan telah meraih predikat sebagai Badan Publik Informatif dari KIP sejak tahun 2019. Nilai yang diraih oleh Kemenhub pada tahun ini pun mengalami peningkatan yakni 98,29, dibanding tahun lalu senilai 98,05.





Gambar II.8

Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat “Informatif” Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat (KIP)

Menutup akhir tahun 2025, akumulasi pergerakan penumpang angkutan umum sejak H-7 (18 Desember 2025) hingga H+5 Natal (30 Desember 2025), masa Angkutan Natal 2025 dan Tahun Baru 2026 (Nataru 2025/2026) mengalami kenaikan 6,57 yakni sebanyak 14.951.649 orang dibanding tahun lalu pada periode yang sama sebanyak 14.029.327 orang yang disampaikan Menhub Dudy pada Media *Briefing* pada hari Rabu, 31 Desember 2025 dari Posko Pusat Angkutan Nataru 2025/2026. Adapun rincian jumlah penumpang pada tahun ini tercatat penumpang kereta api 5.380.544 orang, angkutan laut 1.244.308 orang, angkutan penyeberangan 2.578.163 orang, angkutan udara 3.496.901 orang, dan angkutan darat 2.251.733 orang. Kenaikan jumlah penumpang angkutan umum secara akumulatif tersebut menjadi salah satu indikator bahwa sampai saat ini kebijakan stimulus penurunan atau diskon tarif transportasi yang diamanahkan oleh Presiden Prabowo dimanfaatkan dengan baik oleh masyarakat.





Gambar II.9
Media Briefing Menteri Perhubungan pada Posko Pusat Angkutan Nataru 2025/2026

Adapun penuangan capaian PN dan PP yang berkaitan dengan Kementerian Perhubungan dalam rangka mendukung sampling Penilaian AKIP K/L 2025, secara umum progres capaian 8 KPI Program Prioritas RPJMN 2025-2029 Sektor Transportasi dalam proses pelaksanaan dan secara intensif dilakukan pemantauan oleh masing-masing Unit Kerja di Lingkungan Kemenhub. Dalam perkembangannya menjadi perhatian pada KPI *On Time Performance* Penerbangan sampai dengan Triwulan IV 2025 capaian masih 93,12%. Sementara itu, Rincian KPI RPJMN Sektor Transportasi Tahun 2025-2029 dengan posisi Triwulan IV 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel II.24
Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan IV Tahun 2025

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2025	REALISASI TW IV 2025	PERSENTASE (%)
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas							
1	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	DJKA	0,92	1,07	116,30%
2	<i>On Time Performance</i> Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	DJPU	80	74,50	93,12%
3	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	DJPL	10	11,58	115,80%
4	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	DJKA	519	551,19	106,20%
5	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	DJPD	11,6	12,22	105,34%
6			685 (2023)	DJKA	850	476,35	108,24%

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2025	REALISASI TW IV 2025	PERSENTASE (%)
	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang		DJPD		443,72	
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Persen	53,68 (2023)	DJPD	65	66,30	102,00%
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	BPSDM	85,5	99,27	116,10%

Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas

9	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	DJKA	6.928	6.915	99,81%
10	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	DJKA	65	65,21	100,32%
11	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	DJKA	94	94,64	100,68%
12	pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	lokasi	72 (2024)	DJPL	86	92	106,97%
13	penumpang angkutan Laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	DJPL	1.637	1.147	70,06%
14	muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	DJPL	720.124	874.375	121,42%
15	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	DJPL	94,84	92,18	97,19%
16	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	Lokasi	100 (2020-2023)	DJPU	116	116	100%
17	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	Layanan	261 (2023)	DJPU	313	289	92,33%
18	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	Persen	80,58 (2023)	DJPU	77	89,11	115,72%
19	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	230 (2023)	DJPD	235	235	100%
20	Terminal Penumpang yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	113 (2023)	DJPD	115	113	98,26%
21	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	Lokasi, Kumulatif	179 (2023)	DJPD	534	446	83,52%
22	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota	6 (2020-2023)	DJPD	10	10	100%
23	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	Juta Penumpang/ Hari	1,4 (2023)	DJPD	1,42	1,159	81,62%
24	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/ Hari	2,989 (2023)	DJKA	2,825	2,840	100,53%
25	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	persen	92 (2023)	BPSDM	92	101,89	110,75%



NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2025	REALISASI TW IV 2025	PERSENTASE (%)
26	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	Persen	85,1 (2023)	BPSDM	70	95,35	136,21%
27	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Darat Selain Angkutan Rel terhadap PDB	persen	2,66	-	2,50	Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas	
28	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Laut terhadap PDB	persen	1,02	-	0,96		
29	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Udara terhadap PDB	persen	0,89	-	0,84		
30	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Rel terhadap PDB	persen	0,04	-	0,03		
31	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan terhadap PDB	persen	0,10	-	0,09		
32	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	Lokasi (Kumulatif)	6	DJPL	7	7	100%
33	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	Box/Ship/Jam	21 (2023)	DJPL	31	25,96	83,74%
34	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	Lokasi	3 (2023)	DJPU	9	9	100%
35	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	Juta Ton	1.391	DJPU	1.419	1.425	100,42%
36	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	indeks	110,10	BPSDM	85,5	99,27	116,10%

Sumber: Unit Kerja Eselon I Kemenhub (Januari, 2026)

Adapun tindak lanjut atas catatan hasil Rakor Triwulan III Tahun 2025 bersama Kemenko Infrawil yaitu dengan catatan sebagai berikut:

Tabel II.25

Tindak Lanjut atas Catatan Hasil Rakor Triwulan III Tahun 2025

No	Catatan Hasil Rakor Tw III 2025	PIC	Tindak Lanjut Kemenhub
1	Kemenhub berkoordinasi dengan Bappenas untuk melakukan penajaman aspek maritim pada RPJMN, terutama peningkatan jumlah pergerakan orang lewat udara dan laut;	Biro Perencanaan	Telah dilakukan koordinasi bersama Bappenas, bahwa berdasarkan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029, komposisi Key Performance Indicator RPJMN sektor transportasi telah disesuaikan dari berbagai aspek, dengan komposisi 9 KPI sektor Darat, 8 KPI sektor laut, 7 KPI sektor udara, 8 KPI sektor KA dan 4 KPI BPSDM
2	Kemenhub c.q. Dirjen Hubud agar melakukan pengecekan ulang mengenai OTP dan melakukan perbaikan sesuai dengan hasil audit dari BPKP;	Ditjen Hubud	1. Telah dimintakan kepada IASM agar data historis slot yang akan digunakan untuk pendistribusian slot historical adalah berdasarkan hasil penilaian performansi slot dengan toleransi 15 (lima belas) menit sebelum dan sesudah jadwal yang sudah ditentukan dalam Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) (Ref : Surat Dir. Angkutan Udara kepada Ketua IASM Nomor KU.503/2/15/DAU/2025 tanggal 24 November 2025 hal Tindak Lanjut Hasil Audit BPKP) 2. Penyempurnaan sistem dengan pengisian wajib alasan keterlambatan, telah di tindaklanjuti oleh Airnav dengan mengupgrade aplikasi Chronos di mana sejak April 2025 telah diwajibkan kepada airlines untuk menyampaikan alasan permintaan perubahan slot. Alasan mengacu IATA Delay Code yang disesuaikan 3. Saat ini sedang dilakukan revisi terhadap PM 89 Tahun 2015 dengan target penyelesaian bulan April 2026. Di Revisi PM 89 akan mengatur kewajiban airlines untuk melaporkan data keterlambatan berdasarkan kode keterlambatan (delay code) IATA.



No	Catatan Hasil Rakor Tw III 2025	PIC	Tindak Lanjut Kemenhub
3	Kemenhub c.q. BPSDM agar menyampaikan informasi yang lebih komprehensif mengenai peningkatan aspek SDM transportasi yang perlu dikoordinasikan lebih lanjut bersama K/L dibawah Kemenko Infra serta BPSDM akan memberikan dukungan data SDM di sektor laut;	BPSDM Perhubungan	1. BPSDMP akan membuka data ketersediaan jabatan/okupasi dan kompetensi yang tersedia di sektor transportasi dan logistik di bawah naungan Kementerian Perhubungan ke Kementerian-Kementerian di bawah Kemenko Infra untuk dapat ditentukan jabatan/okupasi yang sesuai dengan kebutuhan di masing-masing Kementerian. 2. Selanjutnya pihak kementerian perhubungan melalui BPSDM Perhubungan akan membuat standarisasi jabatan/okupasi dalam bentuk SKKK, SKKNI, dan SKKI yang disesuaikan dengan kebutuhan pemberlakuan sertifikasi jabatan tersebut yang berlaku secara nasional maupun internasional. 3. Selanjutnya mendasari dari standarisasi jabatan/okupasi tersebut akan diturunkan menjadi kurikulum dan silabus yang nantinya akan dikembangkan oleh masing-masing lembaga diklat dilingkungan BPSDM Perhubungan. 4. Tahap akhir dari proses ini akan dilakukan proses sertifikasi melalui Direktorat Teknis Kementerian Perhubungan dan atau BNSP (LSP) yang selanjutnya masing-masing lulusan tersebut diharapkan dapat berkontribusi dalam bekerja di kementerian di bawah naungan Kemenko Infrawil.
4	Kemenhub c.q. Dirjen Hubdat agar memberikan data kecelakaan 2024-2025 dan membuat uji coba/pilot project untuk menurunkan angka fatalitas lalu lintas di sidoarjo. Selanjutnya dilakukan koordinasi dengan Pemda dalam rangka merumuskan langkah-langkah kebijakan menurunkan tingkat fatalitas. Agar pada Januari 2026 dapat dilaporkan hasilnya;	Ditjen Hubdat	Berdasarkan data kecelakaan secara nasional lalu lintas yang dihimpun, pada Tahun 2024 tercatat sebanyak 151.541 kejadian kecelakaan, dengan jumlah korban meninggal dunia sebesar 27.387 orang. Sementara itu, pada Tahun 2025 jumlah kejadian kecelakaan mengalami peningkatan menjadi 156.579 kejadian, atau naik 5.038 kejadian dibandingkan tahun sebelumnya. Meskipun jumlah kejadian kecelakaan meningkat, jumlah korban meninggal dunia justru mengalami penurunan yang signifikan. Pada Tahun 2025, korban meninggal dunia tercatat sebanyak 23.814 orang, menurun 3.573 orang dibandingkan Tahun 2024. Kondisi ini menunjukkan adanya perbaikan pada aspek fatalitas kecelakaan
5	Kemenhub agar berkoordinasi dengan Kementerian PPN/Bappenas dan BPKP dalam term review RPJMN untuk mengakomodir masukan dan penyesuaian RPJMN sektor transportasi;	Biro Perencanaan	Kemenhub telah bersurat kepada Bappenas Nomor PR.001/2/21/SKJ/2025 terkait permohonan dukungan pencapaian Target Pembangunan Sektor Transportasi dalam RPJMN 2025-2029 Surat Balasan dari Bappenas kepada Kemenhub Nomor T-20207/D.01/PP.03.02/11/2025 perihal tanggapan atas permohonan dukungan pencapaian Target Pembangunan Sektor Transportasi dalam RPJMN 2025-2029, dengan rincian sebagai berikut - Target dan kebutuhan pendanaan dalam RPJMN bersifat indikatif - Perubahan target dan kebutuhan pendanaan yang terjadi setiap tahun pelaksanaan RPJMN disampaikan oleh Menteri ke Presiden dalam siding kabinet untuk mendapat Keputusan - Perubahan target dan kebutuhan pendanaan dituangkan ke dalam RKP Selain itu, keselarasan kebijakan pembangunan sektor transportasi dan penyesuaian ruang fiskal dan target indikator kinerja yang diampu Kemenhub dapat dilakukan secara tahunan melalui RKP.
6	Badan Komunikasi Pemerintah bersama Kemenhub, KemenPU, Polri, Kemendagri dan Pemda agar mengkomunikasikan upaya uji coba penurunan fatalitas jumlah kecelakaan di sidoarjo.	Ditjen Hubdat	Direktorat Jenderal Perhubungan telah melakukan koordinasi dengan Dishub Sidoarjo mengenai penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan. DJPD, melalui BPTD Kelas II Jawa Timur, telah melakukan pemasangan Perlengkapan Jalan di Kabupaten Sidoarjo. Adapun Perlengkapan jaaln yang dipasang meliputi: - Pengadaan dan Pemasangan MARKA JALAN DI RUAS 012 WARU - BTS. Kota Sidoarjo di 4 titik lokasi - Pengadaan dan Pemasangan Rambu Lalu Lintas Penanganan LRK di Kab. Sidoarjo di 10 titik

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2025

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi s.d. 05 Januari 2026 adalah sebagai berikut:



Tabel II.26

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

NO	UNIT KERJA	BELANJA PEGAWAI		BELANJA BARANG		BELANJA MODAL		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	SETJEN	174.282.098.000	173.126.039.927	283.012.033.000	275.012.759.676	26.893.785.000	26.348.174.760	484.187.916.000	474.486.974.363	98%
2	ITJEN	52.029.002.000	51.259.452.415	37.944.874.000	35.287.165.239	766.200.000	766.129.880	90.740.076.000	87.312.747.534	96%
3	DITJEN HUBDAT	1.006.966.786.000	990.906.049.345	2.764.465.645.000	2.184.567.287.702	620.973.839.000	619.016.288.706	4.392.406.270.000	3.794.489.625.753	86%
4	DITJEN HUBLA	2.222.769.315.000	2.191.387.237.394	4.379.707.303.000	4.335.820.553.290	4.449.235.479.000	3.990.399.472.033	11.051.712.097.000	10.517.607.262.717	95%
5	DITJEN HUBUD	1.412.760.594.000	1.388.616.910.130	2.719.231.211.000	2.599.137.928.472	1.136.783.086.000	1.062.057.898.066	5.268.774.891.000	5.049.812.736.668	96%
6	DITJEN KA	255.258.712.000	246.283.214.707	4.125.207.292.000	4.009.180.112.376	3.259.347.309.000	1.103.975.808.331	7.639.813.313.000	5.359.439.135.414	70%
7	BKT	47.087.041.000	46.174.873.348	43.892.139.000	43.539.428.237	657.597.000	656.523.830	91.636.777.000	90.370.825.415	99%
8	BPSDMP	418.962.787.000	413.289.681.916	2.371.173.601.000	2.321.995.021.945	214.236.379.000	209.790.764.864	3.004.372.767.000	2.945.075.468.725	98%
9	BPTJ	45.774.065.000	44.761.958.821	81.308.857.000	81.088.475.136	1.370.000.000	1.368.839.589	128.452.922.000	127.219.273.546	99%
TOTAL		5.635.890.400.000	5.545.805.418.003	16.805.942.955.000	15.885.628.732.073	9.710.263.674.000	7.014.379.900.059	32.152.097.029.000	28.445.814.050.135	88%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (05 Januari 2026)



Tabel II.27

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

NO	UNIT KERJA	DUKUNGAN MANAJEMEN		INFRASTRUKTUR		VOKASI		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	SETJEN	174.282.098.000	474.486.974.363	283.012.033.000	-	26.893.785.000	-	484.187.916.000	474.486.974.363	98%
2	ITJEN	52.029.002.000	87.312.747.534	37.944.874.000	-	766.200.000	-	90.740.076.000	87.312.747.534	96%
3	DITJEN HUBDAT	1.006.966.786.000	1.356.610.926.094	2.764.465.645.000	2.437.878.699.659	620.973.839.000	-	4.392.406.270.000	3.794.489.625.753	86%
4	DITJEN HUBLA	2.222.769.315.000	3.016.087.519.078	4.379.707.303.000	7.501.519.743.639	4.449.235.479.000	-	11.051.712.097.000	10.517.607.262.717	95%
5	DITJEN HUBUD	1.412.760.594.000	2.651.583.713.388	2.719.231.211.000	2.398.229.023.280	1.136.783.086.000	-	5.268.774.891.000	5.049.812.736.668	96%
6	DITJEN KA	255.258.712.000	418.009.786.631	4.125.207.292.000	4.941.429.348.783	3.259.347.309.000	-	7.639.813.313.000	5.359.439.135.414	70%
7	BKT	47.087.041.000	77.497.027.289	43.892.139.000	12.873.798.126	657.597.000	-	91.636.777.000	90.370.825.415	99%
8	BPSDMP	418.962.787.000	1.211.620.296.585	2.371.173.601.000	-	214.236.379.000	1.733.455.172.140	3.004.372.767.000	2.945.075.468.725	98%
9	BPTJ	45.774.065.000	69.275.795.220	81.308.857.000	57.943.478.326	1.370.000.000	-	128.452.922.000	127.219.273.546	99%
TOTAL		5.635.890.400.000	9.362.484.786.182	16.805.942.955.000	17.349.874.091.813	9.710.263.674.000	1.733.455.172.140	32.152.097.029.000	28.445.814.050.135	88%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (05 Januari 2026)





BAB - III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

3.2 Saran dan Tindaklanjut

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 IV 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 IV ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan IV ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda dan Multimoda, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, serta Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan IV Tahun 2025, terutama pada indikator 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.

Hingga periode Triwulan IV Tahun 2025, Kementerian Perhubungan meraih WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI. Komitmen ini diwujudkan melalui penguatan sistem pengawasan internal, perbaikan tata kelola PNBP, pengelolaan belanja, serta pencatatan aset dan persediaan secara lebih tertib dan transparan. Upaya ini tentunya membuahkan hasil nyata, terbukti selama tahun 2013-2025, Kementerian Perhubungan berhasil meraih WTP Opini BPK.



Selanjutnya, Presiden RI bersama Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru. Peresmian ini merupakan wujud modernisasi transportasi yang menjadi arahan Presiden dalam kerangka Asta Cita untuk menghadirkan layanan publik yang nyaman dan modern. Stasiun Tanah Abang merupakan salah satu stasiun dengan intensitas tertinggi di Jabodetabek yang saat ini menjadi pusat mobilitas masyarakat, sehingga perlu dikembangkan dengan konsep kawasan berorientasi transit. Pembangunan stasiun baru ini meningkatkan kapasitas stasiun sebanyak 62,89%. Sebelumnya, Stasiun Tanah Abang mampu menampung total penumpang per hari sebanyak 141.000 orang. Setelah dibangun, stasiun ini mampu menampung total 380.000 penumpang per hari. Pada tahun 2027, rencananya akan dilakukan pembangunan lanjutan berupa penambahan lift, pelebaran peron 3 dan 4 untuk memudahkan penumpang disabilitas, serta peningkatan headway lintas Tanah Abang–Serpong–Rangkasbitung dari sebelumnya 10 menit menjadi 4–6 menit.

Indonesia melalui Kementerian Perhubungan secara resmi kembali terpilih sebagai anggota Dewan IMO Kategori C untuk periode 2026–2027, pada Sidang Organisasi Maritim Internasional / *International Maritime Organization* (IMO) ke-34 di London, Inggris. Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi, yang memimpin langsung delegasi Indonesia pada sidang ini menyampaikan, Indonesia terpilih setelah mendapatkan dukungan dari 138 negara atau peringkat ke 5 dari 26 kandidat

Memasuki periode Desember, khususnya pada Kamis, 11 Desember 2025. Kementerian Perhubungan menggelar Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025 di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan. Kegiatan ini bertujuan sebagai ajang apresiasi sekaligus evaluasi layanan informasi publik pada unit kerja yang berada dibawah Kementerian Perhubungan. Melalui AKIP 2025 ini diharapkan informasi terkait kebijakan dan layanan transportasi dapat diterima publik secara jelas, cepat, dan dapat dipercaya. Penilaian AKIP dilaksanakan terhadap PPID di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun hasil penilaian AKIP Tahun 2025, sebanyak 40 unit kerja yang mendapatkan predikat "menuju informatif" dengan nilai 80-89 dan 40 unit kerja berhasil mendapatkan predikat "Informatif" dengan nilai 90-100. Tiga penilaian tertinggi diperoleh oleh Politeknik Penerbangan Palembang, Politeknik Transportasi Darat Bali, dan Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda.

Sama halnya dengan pelaksanaan AKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat "Informatif" dalam Monitoring dan Evaluasi (Monev) Keterbukaan Informasi Publik yang dilakukan oleh Komisi Informasi Pusat (KIP). Penghargaan atas predikat ini diberikan langsung oleh Wakil Ketua Komisi Informasi Pusat Arya Sandhiyudha pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik pada hari Senin, 15 Desember 2025. Tercatat, Kementerian Perhubungan telah meraih predikat sebagai Badan Publik Informatif dari KIP



sejak tahun 2019. Nilai yang diraih oleh Kemenhub pada tahun ini pun mengalami peningkatan yakni 98,29, dibanding tahun lalu senilai 98,05.

III.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam rangka meningkatkan pencapaian kinerja pada tahun 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 di 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 mempengaruhi kinerja Kementerian secara keseluruhan.

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

1. Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dapat ditingkatkan melalui:
 - a. upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - 1) Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - 2) Melakukan 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;
 - 3) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
 - 4) Kewajiban bagi perusahaan angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
 - 5) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN);



- 6) 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;
 - 7) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan angkutan orang dalam trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan orang dalam trayek;
 - 8) Melakukan penambahan kota yang dilayani dengan angkutan umum perkotaan BTS.
- b. Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
- 1) Melaksanakan pembangunan Terminal Tipe A baru untuk meningkatkan jumlah Terminal Tipe A yang beroperasi;
 - 2) Meningkatkan kapasitas operasi layanan Terminal Tipe A melalui pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal eksisting;
 - 3) Meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal;
 - 4) 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.
2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:
- a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan:
- 1) Mempersiapkan kajian perencanaan teknis untuk penanganan infrastruktur perkeretaapian yang terdampak bencana alam;
 - 2) Mempersiapkan kajian evaluasi capaian dan reviu terhadap Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang dilengkapi reviu *masterplan* pengembangan perkeretaapian di beberapa lokasi;
- b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:
- Penyiapan kebutuhan anggaran prioritas pada Tahun 2026 melalui revisi dokumen anggaran dilengkapi dokumen pendukung untuk pelaksanaan kegiatan kajian perencanaan teknis/rehabilitasi/rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam, serta memastikan ketersediaan anggaran untuk kelanjutan kegiatan penetapan lokasi dan pengadaan lahan mendukung konektivitas perkeretaapian pada beberapa lokasi (Pondok S5 – Kota Pinang, MRT Jakarta East-West Phase I, Makassar – Parepare, lokasi lainnya).



c. Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:

Optimalisasi penugasan pegawai untuk menjadi PIC dalam persiapan dan percepatan pelaksanaan kajian perencanaan teknis/rehabilitasi/ rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam. Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:

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

3. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda dapat ditingkatkan melalui:

- a) Reaktivasi layanan angkutan umum pemuatan moda Pelabuhan Tanjung Priok—Terminal Tanjung Priok pada masa natal dan tahun baru;
- b) Pengembangan fasilitas alih moda penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok;
- c) Pengembangan sistem informasi transportasi antarmoda terintegrasi di:
 - 1) Pelabuhan Tanjung Priok;
 - 2) Terminal Tanjung Priok;
 - 3) Kawasan Pelabuhan Merak.
- d) Sosialisasi dan kolaborasi dengan *stakeholder* dalam rangka permohonan masukan dan evaluasi konektivitas;
- e) Pengembangan Integrasi Hub sebagai portal layanan data integrasi transportasi antarmoda;
- f) Penyusunan NSPK penyelenggaraan prasarana integrasi transportasi antarmoda;
- g) Penyusunan NSPK integrasi sistem informasi transportasi antarmoda;
- h) Penyusunan pedoman teknis fasilitasi, kerja sama dan kepengusahaan bidang layanan integrasi transportasi antarmoda;
- i) Penyusunan pedoman teknis integrasi jadwal pada layanan transportasi antarmoda.



Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis guna meningkatkan integrasi transportasi antarmoda yaitu:

- a) Menyusun NSPK dan pedoman yang masih diperlukan;
- b) Menyusun rencana teknis prasarana, sistem, dan pelayanan transportasi antarmoda;
- c) Pengembangan lanjutan portal layanan data;
- d) Menyusun rencana induk transportasi antarmoda.

4. Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda dapat ditingkatkan melalui:

- a) Inventarisasi kebutuhan prasarana integrasi multimoda;
- b) Penyusunan NSPK penyelenggaraan layanan angkutan multimoda;
- c) Penyusunan NSPK kebutuhan SDM, akreditasi lembaga sertifikasi profesi/lembaga pendidikan dan pelatihan, dan sertifikasi SDM di bidang multimoda;
- d) Penyusunan pedoman teknis penyelenggaraan badan usaha angkutan multimoda (BUAM)
- e) Dukungan masukan terhadap RUU Sistem Transportasi Nasional;
- f) Dukungan penyusunan rancangan peraturan presiden tentang penguatan logistik nasional ;
- g) Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan multimoda guna mengalihkan perizinan BUAM dari Sekretariat Jenderal ke Ditjen Intram;
- h) Dukungan operasional integrasi kereta api barang dengan Pelabuhan Tanjung Mas;
- i) Dukungan kelancaran integrasi transportasi Pelabuhan Makassar dan Kawasan Industri Makassar (KIMA);
- j) Dukungan rencana induk Kawasan Swasembada Pangan, Energi, dan Air Nasional (KSPEAN) Wanam;
- k) Harmonisasi penyelenggaraan *National Logistics Ecosystem* (NLE) bersama Ditjen Bea Cukai

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

- a) Menyusun rencana induk transportasi multimoda;
- b) Menyusun NSPK transportasi multimoda yang diperlukan;
- c) Menyusun dasar hukum perizinan BUAM.



5. 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.
6. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dapat ditingkatkan melalui:
- a) Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
 - b) Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
 - c) Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
 - d) Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
 - e) Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - f) Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;
 - g) Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis; dan
 - h) Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.
7. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:
- a) Penyesuaian Strategi/Kebijakan
 - 1) Melanjutkan pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, termasuk pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/*rampcheck* guna memastikan kehandalan sarana dan prasarana dalam mendukung penyelenggaraan angkutan Lebaran Tahun 2026;



- 2) Peningkatan pengawasan daerah rawan bencana alam dengan kondisi cuaca ekstrim di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian termasuk koordinasi penyelesaian penanganan rintang jalan/amblesan dan penggantian jembatan yang kritis yang telah terdampak bencana;
 - 3) Koordinasi dan penyelesaian analisis kejadian kecelakaan kereta api/ anjlokkan yang terjadi pada Tahun 2025 untuk memperoleh rekomendasi/upaya tindak lanjut yang perlu dilaksanakan;
 - 4) Pelaksanaan verifikasi tindak lanjut hasil audit SMKP Penyelenggara Perkeretaapian termasuk kegiatan observasi dokumen dan tinjauan lapangan untuk penilaian sistem keselamatan perkeretaapian.
- b) Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran
- Penyiapan kebutuhan anggaran prioritas pada Tahun 2026 melalui revisi dokumen anggaran untuk mendukung kegiatan rehabilitasi/rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian pasca bencana alam termasuk pelaksanaan pengawasan daerah rawan bencana.
- c) Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai
- Penyesuaian penugasan inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian serta anggota Satuan Pelayanan pada masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian berdasarkan kompetensi dalam pelaksanaan pengawasan/inspeksi keselamatan perkeretaapian. Kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diharapkan dapat semaksimal mungkin menghasilkan *outcome* sebagai berikut:
- 1) Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminimalkan risiko kecelakaan;
 - 2) Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat;
 - 3) 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.





@Kemenhub151

