



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

 Jl. Merdeka Barat No. 8, Jakarta Pusat

LAPORAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

TAHUN 2025

   [Kemenhub151](#)

KATA PENGANTAR



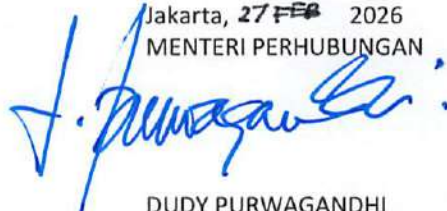
Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dapat disusun dengan baik sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan sepanjang tahun 2025, sekaligus sebagai bahan evaluasi dalam rangka peningkatan akuntabilitas kinerja pada periode yang akan datang.

Tahun 2025 merupakan tahun pertama pelaksanaan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029. Pada tahun awal tersebut, Kementerian Perhubungan telah berupaya secara optimal dalam mencapai berbagai sasaran strategis, antara lain penguatan konektivitas dan integrasi transportasi nasional, peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi, serta pengembangan infrastruktur transportasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Selain itu, Kementerian Perhubungan terus berkomitmen untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good governance) melalui peningkatan transparansi, akuntabilitas, efektivitas, dan kualitas pelayanan publik. Upaya tersebut dilaksanakan secara berkelanjutan guna memastikan bahwa penyelenggaraan sektor transportasi nasional dapat memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat.

Laporan ini juga memuat berbagai capaian kinerja yang telah diraih, kendala dan tantangan yang dihadapi, serta pembelajaran yang diperoleh selama periode pelaksanaan tahun 2025 sebagai dasar perbaikan kinerja pada tahun-tahun berikutnya. Penyusunan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 telah mempertimbangkan hasil evaluasi pelaksanaan program pada periode sebelumnya, serta diselaraskan dengan arah kebijakan pembangunan nasional yang berorientasi pada kemajuan, keberlanjutan, dan inklusivitas.

Akhir kata, kami berharap berbagai upaya yang telah dilaksanakan dapat terus ditingkatkan dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang aman, selamat, andal, terintegrasi, berkelanjutan, serta mampu mendukung pertumbuhan ekonomi dan memperkuat daya saing bangsa.

Jakarta, 27 FEB 2026
MENTERI PERHUBUNGAN

DUDY PURWAGANDHI





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INSPEKTORAT JENDERAL

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110

TELP : (021) 3456919
3813154
3507656

FAX : (021) 3813154
TLX : 44310 DEPHUB IA

PERNYATAAN TELAH DIREVIU ATAS LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN ANGGARAN 2025

Kami telah mereviu Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Kementerian Perhubungan untuk Tahun Anggaran 2025 sesuai Pedoman Reviu atas Laporan Kinerja. Substansi informasi yang dimuat dalam Laporan Kinerja menjadi tanggungjawab manajemen Kementerian Perhubungan.

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

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

Jakarta, 27 Februari 2026

Inspektur Jenderal



Dr. Djarot Tri Wardhono, ST.MT

NIP. 197102051998031001

RINGKASAN EKSEKUTIF



ISU STRATEGIS

Awal periode RPJMN Tahun 2025-2029 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, sektor transportasi nasional menghadapi berbagai tantangan dan dinamika yang memerlukan perhatian khusus. Dalam upaya menyelaraskan kebijakan transportasi dengan visi pembangunan nasional, Kementerian Perhubungan berfokus pada penyelesaian isu-isu strategis yang berkaitan dengan peningkatan konektivitas, keselamatan, efisiensi layanan, serta penguatan transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan. Tertuang dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, terdapat 5 (lima) fokus utama pembangunan sektor transportasi yang menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi, yakni:

1. Efektivitas Dukungan Transportasi terhadap Pembangunan Nasional;
2. Isu Konektivitas, Pelayanan, dan Keselamatan Transportasi;
3. Kecukupan dan Kualitas Stok Infrastruktur dan Layanan Transportasi;
4. Kualitas Tatakelola Penyelenggaraan Bidang Transportasi Nasional;
5. Ketersediaan Sumber Daya (SDM Transportasi, Pendanaan dan Pembiayaan, serta Penerapan Teknologi di Bidang Transportasi).

CAPAIAN KINERJA TAHUN 2025

Laporan Kinerja Instansi Pemerintahan (LKIP) Kementerian Perhubungan Tahun 2025 memuat berbagai capaian yang diperoleh Kementerian Perhubungan sesuai Perjanjian Kinerja Tahun 2025 ataupun capaian lainnya. Secara umum, capaian kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 cukup baik, Sebagian besar Sasaran Strategis yang ditargetkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 telah tercapai. Selain itu, efisiensi sumber daya juga terlihat dari pencapaian target sasaran strategis yang lebih besar dari realisasi anggaran, sehingga terlihat nilai manfaat dari pembangunan infrastruktur di bidang perhubungan dapat dirasakan masyarakat. Namun, jika dilihat dari keempat Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) terdapat 2 (dua) indikator pembentuk yang belum mencapai target, yaitu Tingkat Integrasi Transportasi Nasional dan Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional. Pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dapat diuraikan sebagai berikut:

SS1.

Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional

IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (101,129)
IKSS 1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional (99,440%)

SS2.

Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional

IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi (102,053%)

SS3.

Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional

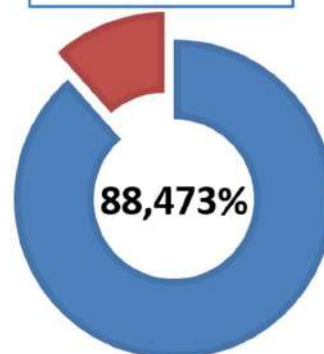
IKSS 3. Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional (91,139%)



CAPAIAN ANGGARAN TAHUN 2025

Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 88,473% atau 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 total pagu senilai Rp32.152.097.029.000,00 (Tiga puluh dua triliun seratus lima puluh dua miliar sembilan puluh tujuh juta dua puluh sembilan ribu rupiah).

Sisa Anggaran
Rp3.706.282.978.865



PENGHARGAAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025



Kementerian Perhubungan kembali meraih WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI



Indonesia melalui Menteri Perhubungan kembali terpilih sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2026-2027



Kementerian Perhubungan menggelar Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025



Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat "Informatif" Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat



Menteri Perhubungan meresmikan Bandara Internasional Syamsudin Noor di Banjarmasin



Presiden RI bersama Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru



Menteri Perhubungan didampingi Menko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan meresmikan dua infrastruktur transportasi di Kepulauan Riau



Menteri Perhubungan menyerahkan secara simbolis bantuan Bus Sekolah dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian Sosial



Kementerian Perhubungan menerima Penghargaan Merah WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI

Kementerian Perhubungan kembali meraih predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) untuk ke-12 kalinya, secara berturut-turut dari tahun 2013-2024 pada 2 Oktober 2025, menandai konsistensi Kemenhub dalam menegakkan tata kelola yang baik. Kemenhub akan senantiasa menegaskan komitmen untuk menjaga transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan keuangan negara.

KAMIS, 2 OKTOBER 2025



PENYERAHAN LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN BPK RI

ATAS LAPORAN KEUANGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2024

KAMIS, 2 OKTOBER 2025



DAFTAR ISI



KATA PENGANTAR.....	i
PERNYATAAN TELAH DIREVIU.....	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 LATAR BELAKANG.....	1
I.2 TUGAS DAN FUNGSI KEMENTERIAN	2
I.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	2
I.2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan.....	6
I.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan	7
I.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan.....	8
I.3 SUMBER DAYA MANUSIA.....	11
I.4 ISU STRATEGIS, POTENSI, DAN PERMASALAHAN.....	16
I.4.1 Isu Strategis.....	16
I.4.2 Potensi dan Permasalahan.....	17
I.5 SISTEMATIKA PENULISAN.....	20
BAB II PERENCANAAN KINERJA	23
II.1 URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS.....	23
II.2 PERJANJIAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025	25
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	31
III.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA	31
III.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA	32
III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Pertama.....	33
III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Kedua	81
III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Ketiga	87
III.3 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA	127
III.4 CAPAIAN LAINNYA TAHUN 2025.....	128
III.4.1 Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Keempat	128

III.4.2	Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Kelima	133
III.4.3	Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Keenam	137
III.4.4	Capaian Nasional/ Internasional	142
III.4.5	Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2025	147
III.4.6	Capaian Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi Tahun 2025 dalam RPJMN 2025-2029 ..	149
III.4.7	Capaian Program Padat Karya Tahun Anggaran 2025.....	151
III.4.8	Capaian Program Stimulus Diskon Tarif Nataru 2025/2026.....	154
III.4.9	Capaian Program Strategis Nasional Pantauan Kantor Staf Presiden KSP Tahun 2025	156
III.4.10	Capaian Prioritas Nasional (PN) Tahun Anggaran 2025.....	158
III.4.11	Capaian Program Pelaksanaan Kementerian Perhubungan dalam Pengelolaan Wilayah Perbatasan TA 2025.....	161
III.4.12	Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2025 (Peresmian Infrastruktur)	162
III.5	REALISASI ANGGARAN	164
III.5.1	Alokasi Anggaran Tahun 2025.....	165
III.5.2	Analisis Dana Yang Tidak Terserap	177
BAB IV	PENUTUP	183
IV.1	KESIMPULAN	183
IV.2	SARAN TINDAK LANJUT	185

DAFTAR TABEL



Tabel I.1	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Gender	11
Tabel I.2	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Usia	12
Tabel I.3	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	13
Tabel I.4	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Masa Kerja	14
Tabel II.1	Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	24
Tabel II.2	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	25
Tabel II.3	Sandingan Anggaran Tahun 2025 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	26
Tabel II.4	Target Kinerja pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025.....	27
Tabel II.5	Anggaran pada Revisi Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025.....	28
Tabel III.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025	34
Tabel III.2	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2020-2025	35
Tabel III.3	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	36
Tabel III.4	Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Tahun 2025	36
Tabel III.5	Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024	38
Tabel III.6	Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	39
Tabel III.7	Capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Tahun 2025	47
Tabel III.8	Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024	49
Tabel III.9	Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	50
Tabel III.10	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025-2029 Rasio Konektivitas Transportasi Laut	55
Tabel III.11	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Rasio Konektivitas Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	55
Tabel III.12	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Rasio Konektivitas Transportasi Udara.....	58
Tabel III.13	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	59
Tabel III.14	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022-2025 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian... 67	
Tabel III.15	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	67
Tabel III.16	Pencapaian Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025	68
Tabel III.17	Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2020-2025	69
Tabel III.18	Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	70
Tabel III.19	Bobot Klasifikasi Lokus TITA	71
Tabel III.20	Bobot Klasifikasi Kegiatan TITA.....	71
Tabel III.21	Bobot Klasifikasi Lokus TIPTM	75
Tabel III.22	Bobot Klasifikasi Kegiatan TITM.....	75
Tabel III.23	Bobot Klasifikasi Lokus TIPTK.....	78
Tabel III.24	Bobot Klasifikasi Kegiatan TITK.....	79
Tabel III.25	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	81
Tabel III.26	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2025.....	82

Tabel III.27	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	86
Tabel III.28	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 IKM Terhadap Pelayanan Publik Transportasi dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	86
Tabel III.29	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Tahun 2025	87
Tabel III.30	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	88
Tabel III.31	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	89
Tabel III.32	Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024	111
Tabel III.33	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	111
Tabel III.34	Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2025	112
Tabel III.35	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	114
Tabel III.36	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	115
Tabel III.37	Realisasi Anggaran Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025	119
Tabel III.38	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025-2029 Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	119
Tabel III.39	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	126
Tabel III.40	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	126
Tabel III.41	Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder	129
Tabel III.42	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	134
Tabel III.43	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2025-2029	135
Tabel III.44	Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2025	138
Tabel III.45	Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2025 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025	143
Tabel III.46	Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah	144
Tabel III.47	Penyandingan Capaian Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2025 dengan Data Keselamatan Lalu Lintas Nasional	145
Tabel III.48	Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian	146
Tabel III.49	Rincian Target dan Realisasi KPI RPJMN Sektor Transportasi 2025-2029 Tahun 2025	149
Tabel III.50	Daftar Program Padat Karya Tahun 2025	152
Tabel III.51	Rekapitulasi Proyek Prioritas Nasional (PN) sektor Perhubungan tahun 2025	159
Tabel III.52	Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025	166
Tabel III.53	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana	169
Tabel III.54	Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja	170
Tabel III.55	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana	173
Tabel III.56	Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja	175
Tabel III.57	Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2025 per Belanja dan Sumber Dana	178
Tabel IV.1	Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025	184
Tabel IV.2	Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025	184

DAFTAR GAMBAR



Gambar I.1	Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	5
Gambar I.2	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	9
Gambar I.3	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Gender.....	12
Gambar I.4	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Usia.....	13
Gambar I.5	Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Tingkat Pendidikan	14
Gambar I.6	Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Masa Kerja	15
Gambar I.7	Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025.....	20
Gambar III.1	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Terhadap Target PK Tahun 2025	33
Gambar III.2	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025	34
Gambar III.3	Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2020-2025.....	35
Gambar III.4	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Terhadap Target PK Tahun 2025	37
Gambar III.5	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja Tahun 2025 pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029	39
Gambar III.6	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Terhadap Target PK Tahun 2025.....	48
Gambar III.7	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja Tahun 2025 pada Renstra Kementerian Perhubungan Darat 2025–2029	50
Gambar III.8	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2025	54
Gambar III.9	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2025	54
Gambar III.10	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2025	57
Gambar III.11	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2025	58
Gambar III.12	Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2025.....	61
Gambar III.13	Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025.....	61
Gambar III.14	Grafik Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Terhadap Target PK Revisi Tahun 2025... ..	68
Gambar III.15	Realisasi Anggaran Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025.....	69
Gambar III.16	Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2025.....	83
Gambar III.17	Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2025	83
Gambar III.18	Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	86
Gambar III.19	Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional terhadap Target PK Tahun 2025.....	88
Gambar III.20	Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Tahun 2025	88
Gambar III.21	Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional.....	89
Gambar III.22	Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Terhadap Target PK Tahun 2025.....	90
Gambar III.23	Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2025.....	113
Gambar III.24	Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025	113
Gambar III.25	Grafik Capaian Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2025	116
Gambar III.26	Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025	118
Gambar III.27	Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2025	120

Gambar III.28	Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025	121
Gambar III.29	Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2025	127
Gambar III.30	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2025	128
Gambar III.30	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2025	128
Gambar III.31	Realisasi Anggaran Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Tahun 2025	128
Gambar III.31	Realisasi Anggaran Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Tahun 2025	128
Gambar III.32	Realisasi Anggaran Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten 2025	133
Gambar III.33	Grafik Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2025	133
Gambar III.34	Perbandingan Realisasi Kinerja Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi	135
Gambar III.35	Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2025	138
Gambar III.36	Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi	138
Gambar III.37	Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025	139
Gambar III.38	Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara	147
Gambar III.39	Hasil Padanan Data Bersama Kemenko PM	153
Gambar III.40	Target Penerima Manfaat dan Kebutuhan Anggaran Diskon Tarif Nataru	154
Gambar III.41	Realisasi Penerima Manfaat dan Kebutuhan Anggaran Diskon Tarif Nataru	154
Gambar III.42	Rencana Aksi Kementerian Perhubungan di Tahun 2025	157
Gambar III.43	Capaian Rencana Aksi Prioritas Nasional Kementerian Perhubungan Tahun 2025	157
Gambar III.44	Overview Progres Capaian Realisasi Fisik Prioritas Nasional Tahun 2025	160
Gambar III.45	Overview Progres Capaian Realisasi Anggaran Prioritas Nasional Tahun 2025	161
Gambar III.46	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana	167
Gambar III.47	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja	168
Gambar III.48	Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Program RSPP	168
Gambar III.49	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana	171
Gambar III.50	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja	172
Gambar III.51	Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Program RSPP	172
Gambar III.52	Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2025	177



DAFTAR LAMPIRAN



- Lampiran 1 RKT Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 2 PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 3 PK Revisi I Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 4 PK Revisi II Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 5 Manual IKU Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 6 Tabel Pengukuran Kinerja Tahun 2025
- Lampiran 7 Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan terhadap Target Revisi PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 8 Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2025
- Lampiran 9 Perbandingan Realisasi Kinerja Kementerian
- Lampiran 10 Keputusan Menteri Perhubungan No KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- Lampiran 11 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029
- Lampiran 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan
- Lampiran 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan
- Lampiran 14 Rincian Efisiensi Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 15 Pagu dan Realisasi Anggaran Per Program Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 16 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana dan Jenis Belanja Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 17 Rencana Aksi atas Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 18 Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029
- Lampiran 19 Hasil Evaluasi AKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2025
- Lampiran 20 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik
- Lampiran 21 Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik
- Lampiran 22 Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2025 tentang Data Tunggal Sosial dan Ekonomi Nasional
- Lampiran 23 Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025 tentang Optimalisasi Pelaksanaan Pengetasan Kemiskinan dan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem
- Lampiran 24 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Padat Karya di Kementerian Perhubungan



AKSELERASI KONEKTIVITAS UNTUK KEDAULATAN EKONOMI NASIONAL

“ Di atas bentangan rel, aspal, dan jalur maritim yang kita bangun, kita sedang memahat martabat bangsa dan memastikan bahwa kedaulatan ekonomi bukan lagi sebatas angan, melainkan denyut nadi yang mengalir deras dari pelosok negeri hingga ke gerbang dunia.”





BAB - I





BAB - I

PENDAHULUAN



I.1 LATAR BELAKANG

Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 merupakan bentuk pertanggungjawaban atas pelaksanaan tugas dan fungsi yang diamanahkan kepada Menteri Perhubungan atas penggunaan seluruh sumber daya yang melibatkan sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta anggaran Tahun 2025 untuk mewujudkan visi dan misi Presiden.

Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang diamanatkan dalam Peraturan Presiden 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, menekankan pentingnya pengintegrasian antara sistem perencanaan, penganggaran, pengukuran, pelaksanaan serta pelaporan dan evaluasi program dan kegiatan unit kerja yang dituangkan dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP).

Tahun 2025 menjadi momentum awal pelaksanaan program dan kegiatan pada RPJMN 2025-2029 yang kemudian diturunkan kedalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, yang mendorong peningkatan konektivitas nasional dan transformasi layanan publik.

Pada saat yang sama, Kementerian Perhubungan terus memperkuat implementasi prinsip *good governance* melalui transparansi, efektivitas

penggunaan anggaran, digitalisasi proses bisnis, serta penguatan budaya kinerja.

Melalui tujuan dan sasaran strategis Kementerian Perhubungan sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang berpedoman pada Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025-2029, dimana dalam target capaian periode 5 (lima) tahunan ditetapkan sejumlah sasaran yang tertuang dalam Rencana Kerja Anggaran Kementerian Perhubungan.

Dalam mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan Sasaran Strategis, dilakukan pengukuran kinerja selama periode Triwulan I s.d. IV Tahun Anggaran 2025, beserta revisinya, sehingga dapat ditemukan selisih sejumlah celah kinerja (*performance gap*) guna perbaikan kinerja dan tindak lanjut di masa mendatang.



I.2 TUGAS DAN FUNGSI KEMENTERIAN



I.2.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yang selanjutnya diturunkan kedalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tertuang bahwa Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, serta menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan serta peningkatan transportasi, aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
2. Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah;
3. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian;
4. Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian;
5. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian;
6. Pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;

7. Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi;
8. Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian; dan
9. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.

Adapun struktur organisasi Kementerian Perhubungan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 9 (sembilan) Unit Kerja Eselon I.A, 5 (lima) Pusat serta Unit Kerja Eselon I.B yang terdiri dari 5 (lima) Staf Ahli Menteri dengan susunan, sebagai berikut:

1. Unit Kerja Eselon 1.A

A. Sekretariat Jenderal

Sekretariat Jenderal terdiri atas 7 (tujuh) Biro, 5 (lima) Pusat dan 2 (dua) Lembaga Non Struktural yang masing-masing Unit Kerja Eselon II yaitu:

- 1) Biro Perencanaan, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi, Biro Keuangan, Biro Hukum, Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN, Biro Umum, dan Biro Komunikasi dan Informasi Publik;



- 2) Pusat dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, yaitu: Pusat Data dan Teknologi Informasi, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan, dan Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional, Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi, dan Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
- 3) Lembaga non-struktural yaitu: Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Mahkamah Pelayaran.

B. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 36 (tiga puluh enam) Unit Pelaksana Teknis (UPT). Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

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

C. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 296 (dua ratus sembilan puluh enam) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
- 3) Direktorat Kepelabuhanan;

- 4) Direktorat Perkapalan dan Kepelautan;
- 5) Direktorat Kenavigasian; dan
- 6) Direktorat Kesatuan Pengawasan Laut dan Pelayaran.

D. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 171 (seratus tujuh puluh satu) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Angkutan Udara;
- 3) Direktorat Bandar Udara;
- 4) Direktorat Keamanan Penerbangan;
- 5) Direktorat Navigasi Penerbangan; dan
- 6) Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.

E. Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 11 (sebelas) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
- 3) Direktorat Prasarana Perkeretaapian;
- 4) Direktorat Sarana Perkeretaapian; dan
- 5) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

F. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda

Terdiri dari 4 (empat) Unit Kerja Eselon II Pusat, yang terdiri atas:

- 1) Sekretariat Direktorat Jenderal;
- 2) Direktorat Prasarana Integrasi Transportasi Antarmoda;



- 3) Direktorat Sistem dan Layanan Integrasi Transportasi Antarmoda; dan
- 4) Direktorat Multimoda.

G. Inspektorat Jenderal

Terdiri dari 6 (enam) Unit Kerja Eselon II yaitu:

- 1) Sekretariat Inspektorat Jenderal;
- 2) Inspektorat I;
- 3) Inspektorat II;
- 4) Inspektorat III;
- 5) Inspektorat IV; dan
- 6) Inspektorat Investigasi.

H. Badan Kebijakan Transportasi

Merupakan unit kerja transformasi kelembagaan dari Badan Litbang Perhubungan. Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II yaitu:

- 1) Sekretariat Badan;
- 2) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi;
- 3) Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda;
- 4) Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi; dan
- 5) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

I. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Terdiri dari 5 (lima) Unit Kerja Eselon II Pusat dan 27 (dua puluh tujuh) UPT. Unit Kerja Eselon II Pusat terdiri atas:

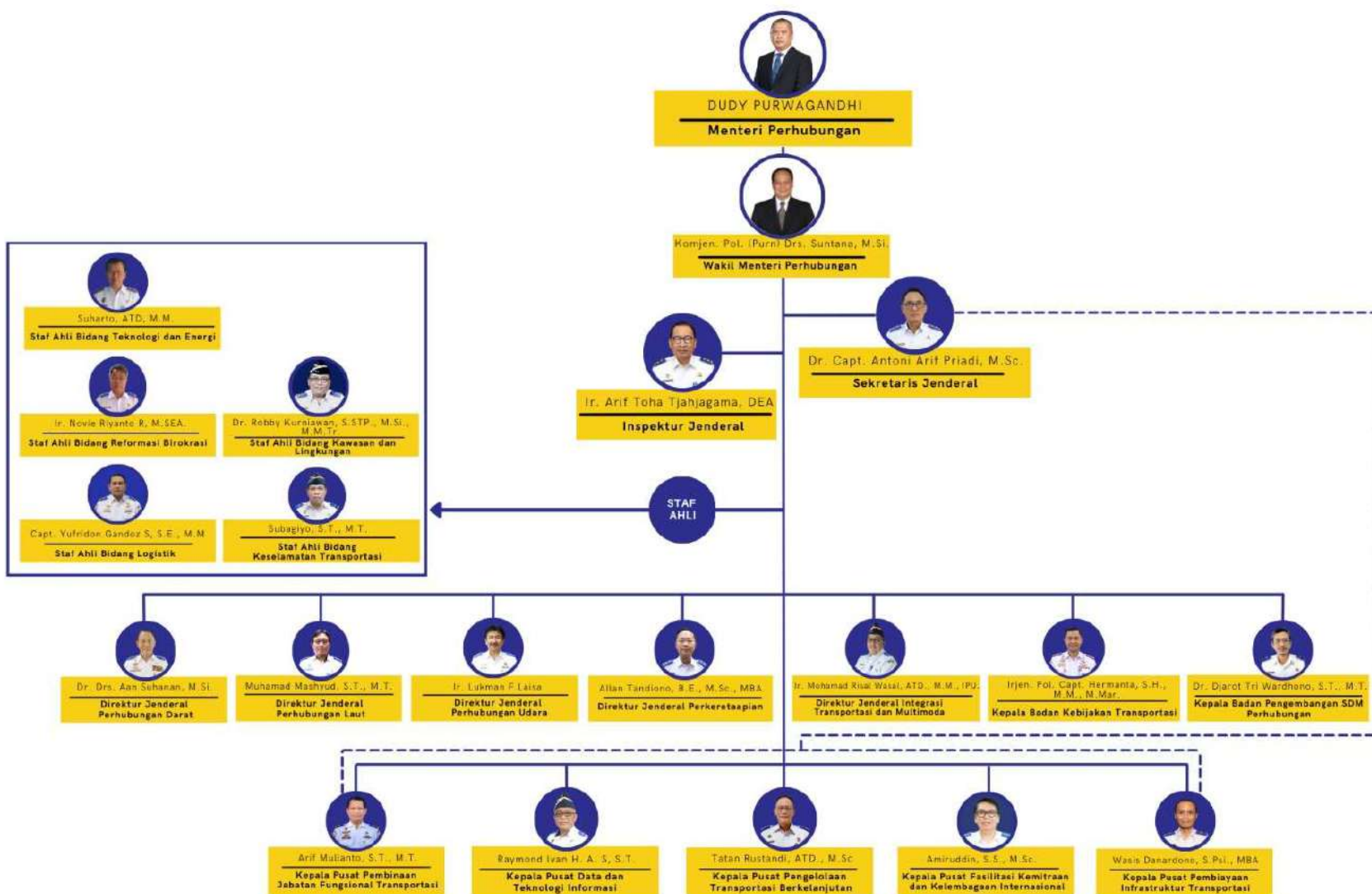
- 1) Sekretariat Badan;
- 2) Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Darat;
- 3) Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Laut;
- 4) Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara; dan
- 5) Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Aparatur Perhubungan.

2. Unit Kerja Eselon 1.B

Staf Ahli Menteri terdiri dari 5 (lima) yaitu:

- A. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
- B. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
- C. Staf Ahli Bidang Logistik;
- D. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
- E. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.





Gambar I.1
Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan



1.2.2 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada tema dan agenda pembangunan nasional tahun 2025-2029 yang merujuk pada visi bernegara Indonesia pada Pembukaan UUD 1945, yakni menjadi Negara yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur. Visi tersebut selanjutnya diwujudkan dalam visi 20 tahun kedepan dalam rangka mencapai Visi Indonesia Emas 2045. Dalam mendukung visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029, selanjutnya ditetapkan visi Kementerian Perhubungan yaitu Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045.

Dalam visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 terkandung arti transportasi nasional yang ingin diwujudkan adalah “Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah”, dengan pemahaman sebagai berikut:

1. Handal tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
2. Inklusif tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat;
3. Berdaya saing tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional,

mandiri dan produktif, serta berdaya saing global;

4. Memberikan nilai tambah penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah;
5. Modern tersedianya layanan transportasi yang memanfaatkan teknologi mesin mutakhir, energi listrik/bahan bakar, dan infrastruktur canggih untuk mencapai efisiensi, kecepatan, keamanan, dan kenyamanan tinggi.

Selanjutnya dalam melaksanakan dan menjawab visi Kementerian Perhubungan, ditetapkan sebanyak 8 (delapan) misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, yakni:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara sistematis;



4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.



1.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan tujuan pembangunan sektor transportasi oleh Kementerian Perhubungan adalah:

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029;
2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing;
3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas;
4. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Indikator tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 disusun sebagai indikator *outcome*, yang dirinci sebagai berikut:

1. Meningkatnya Rasio Konektivitas Transportasi Nasional menjadi 0,707 pada tahun 2025;
2. Meningkatnya Tingkat Integrasi Transportasi Nasional pada tahun 2025 sebesar 16,491;
3. Meningkatnya Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada tahun 2025 sebesar 94,474; dan
4. Meningkatnya Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional pada tahun 2025 sebesar 97,925.





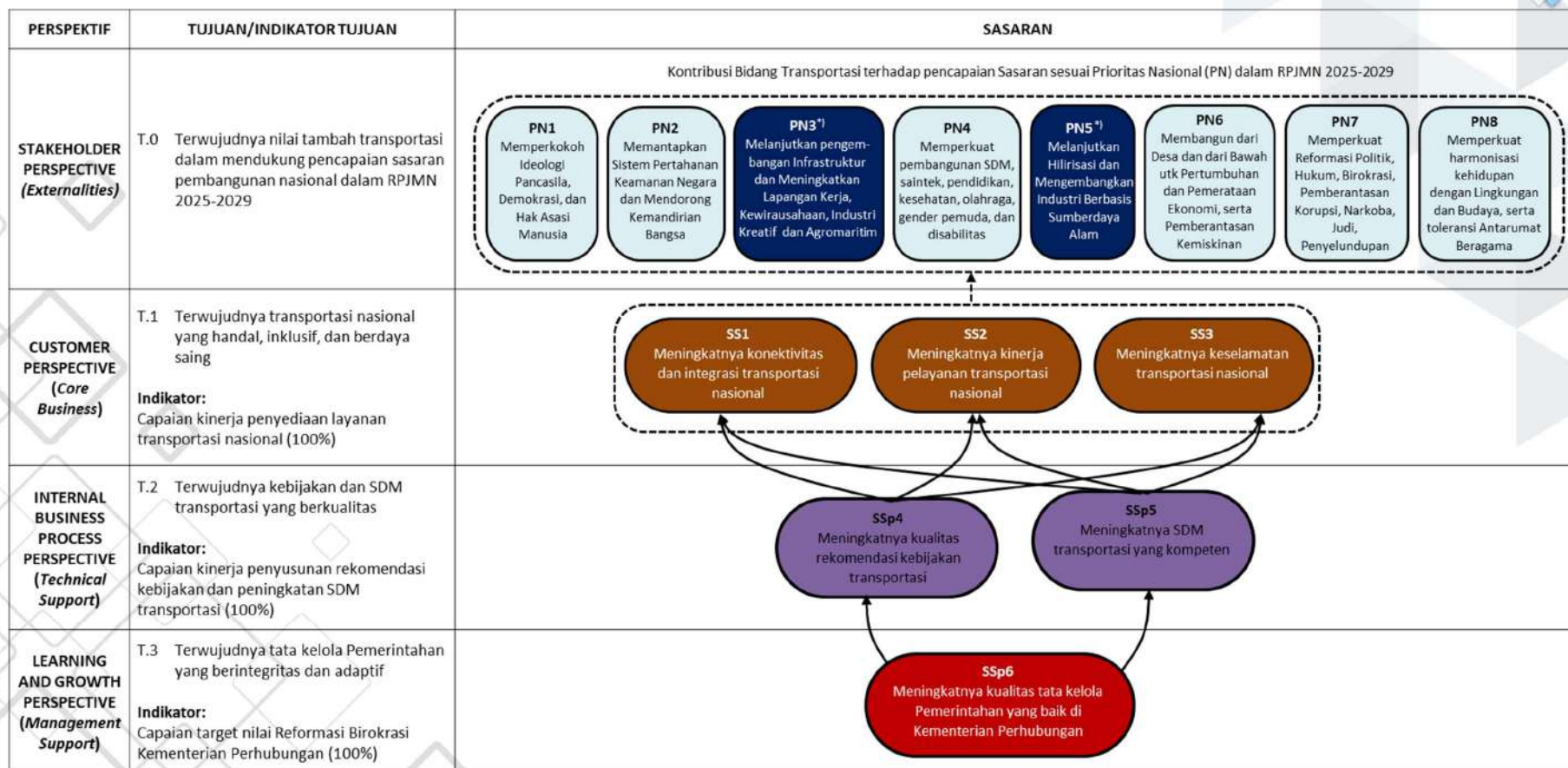
I.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Adapun struktur Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 diimplementasikan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

1. Pada *Stakeholders Perspective* digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Asta Cita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK), peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi;
2. Pada *Customers Perspective* mewakili kegiatan utama Kementerian Perhubungan, yakni: (1) Konektivitas dan Integrasi, (2) Pelayanan, dan (3) Keselamatan Transportasi. Ketiga sasaran ini merepresentasikan *outcome* Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi;
3. Pada *Internal Business Perspective* merupakan dukungan teknis bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi, berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten;
4. Pada *Learning and Growth Perspective* merupakan dukungan manajemen bagi jajaran Kementerian Perhubungan, mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*good governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.





Gambar I.2

Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sumber: Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Sasaran Strategis yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan menjadi 3 (tiga) Sasaran Strategis dan 3 (tiga) sasaran penunjang menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 3 (tiga) perspektif yaitu, *customer perspective*, *internal process perspective*, dan *learn and growth perspective*, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Customer Perspective

Mencakup SS-1, SS-2, dan SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- a. IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional;
- b. IKSS 1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional;
- c. IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi;
- d. IKSS 3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional.

2. Internal Business Process Perspective

Mencakup SSp-4 dan SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- a. IKSSp 4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi;
- b. IKSSp 5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten.

3. Learning and Growth Perspective

Mencakup SSp-6 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

IKSSp 6 Indeks RB Kementerian Perhubungan.



Pelabuhan Patimban, Subang, Jawa Barat





I.3 SUMBER DAYA MANUSIA

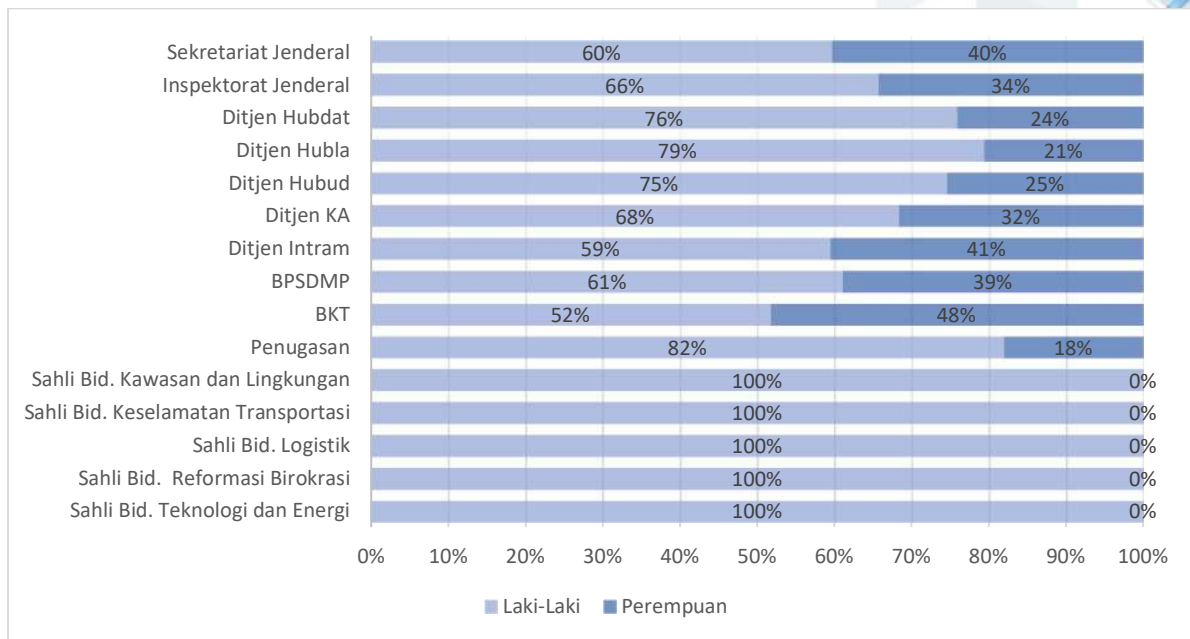
Sampai dengan akhir tahun 2025, Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak orang pegawai yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan sebanyak 59.985 orang, yang terdiri dari 44.831 orang pegawai laki-laki (74,737%) dan 15.154 orang pegawai perempuan (25,263%), dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I.1
Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Gender

NO	UNIT KERJA	JENIS KELAMIN		JUMLAH	PERSENTASE
		LAKI-LAKI	PEREMPUAN		
1	Sekretariat Jenderal	695	469	1.164	1,940%
2	Inspektorat Jenderal	230	120	350	0,583%
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	9.074	2.883	11.957	19,933%
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	17.216	4.475	21.691	36,161%
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	11.716	4.000	15.716	26,200%
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1.736	805	2.541	4,236%
7	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	180	123	303	0,505%
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	3.063	1.951	5.014	8,359%
9	Badan Kebijakan Transportasi	176	165	341	0,568%
10	Penugasan	740	163	903	1,505%
11	Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan	1	-	1	0,002%
12	Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi	1	-	1	0,002%
13	Staf Ahli Bidang Logistik	1	-	1	0,002%
14	Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi	1	-	1	0,002%
15	Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi	1	-	1	0,002%
TOTAL		44.831	15.154	59.985	100,000%

Sumber: Biro SDMO, 05 Januari 2026





Gambar I.3

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Gender

Sumber: Biro SDMO, 2025

Dalam menjalankan tugasnya pada Tahun 2025, Kementerian Perhubungan didukung oleh pegawai mayoritas usia produktif mulai dari 18 s.d. 30 tahun hingga usia 41 s.d. 50 tahun. Adapun pegawai Kementerian Perhubungan yang sudah berusia lanjut sebanyak 35 orang.

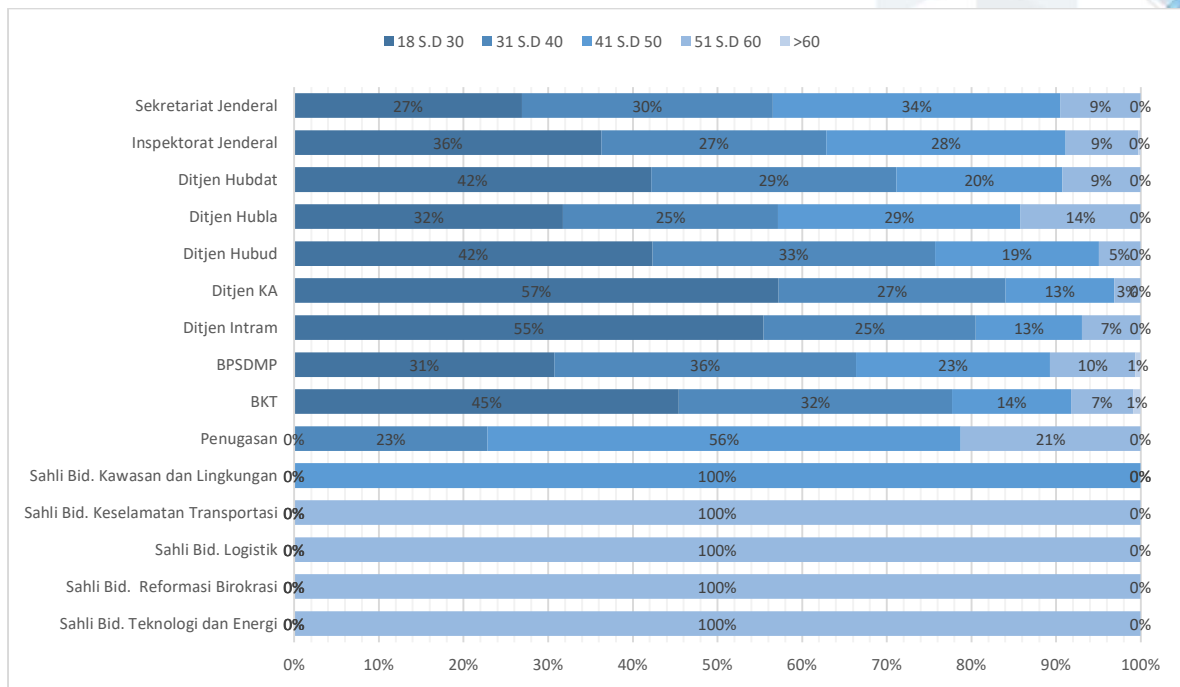
Tabel I.2

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Usia

NO	UNIT KERJA	USIA (TAHUN)					TOTAL
		18 S.D 30	31 S.D 40	41 S.D 50	51 S.D 60	>60	
1	Sekretariat Jenderal	313	345	396	110	-	1.164
2	Inspektorat Jenderal	127	93	99	30	1	350
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	5.041	3.463	2.346	1.107	-	11.957
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	6.892	5.501	6.222	3.076	-	21.691
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	6.652	5.245	3.040	779	-	15.716
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1.454	681	326	80	-	2.541
7	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	168	76	38	21	-	303
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	1.541	1.786	1.150	506	31	5.014
9	Badan Kebijakan Transportasi	155	110	48	25	3	341
10	Penugasan	-	206	505	192	-	903
11	Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan	-	-	1	-	-	1
12	Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi	-	-	-	1	-	1
13	Staf Ahli Bidang Logistik	-	-	-	1	-	1
14	Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi	-	-	-	1	-	1
15	Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi	-	-	-	1	-	1
TOTAL		22.343	17.506	14.171	5.930	35	59.985

Sumber: Biro SDMO, 05 Januari 2026





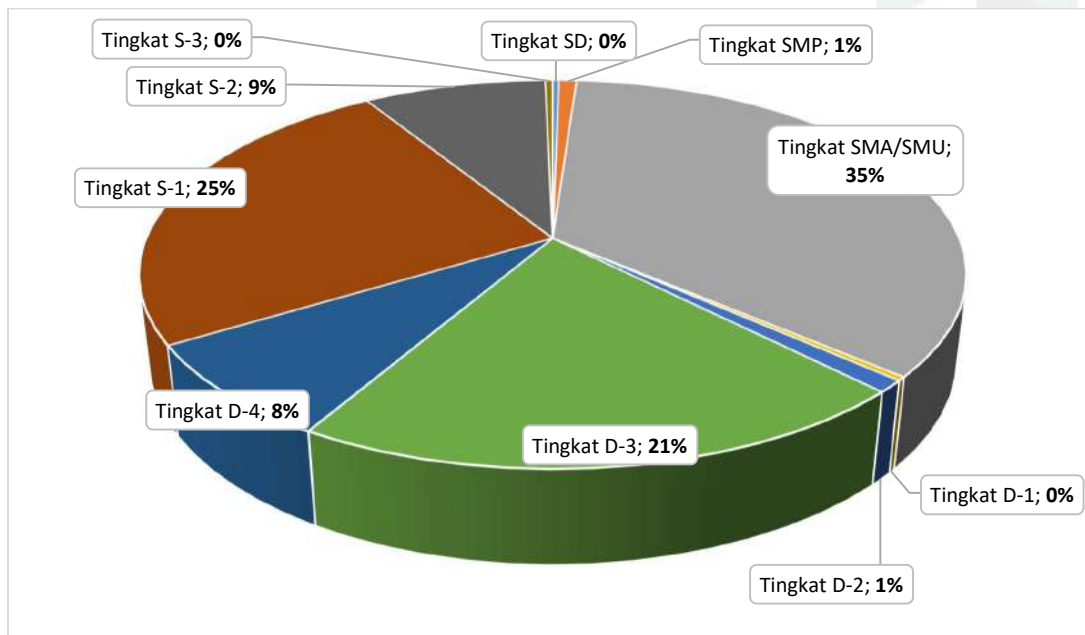
Gambar I.4
 Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Usia
 Sumber: Biro SDMO, 2025

Jika dilihat berdasarkan tingkat pendidikan, mayoritas pegawai Kementerian Perhubungan memiliki tingkat pendidikan terakhir SLTA yaitu sebanyak 21.101 orang, disusul dengan pegawai berpendidikan terakhir S-1 yaitu sebanyak 14.876, dan pegawai berpendidikan terakhir D-III sebanyak 12.479 orang.

Tabel I.3
 Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

NO	UNIT KERJA	TINGKAT PENDIDIKAN										JUMLAH
		SD	SLTP	SLTA	D-1	D-2	D-3	D-4	S-1	S-2	S-3	
1	Sekretariat Jenderal	2	2	135	11	8	160	33	514	290	9	1.164
2	Inspektorat Jenderal	1	-	16	-	-	47	53	125	102	6	350
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	34	92	4.256	38	187	2.918	909	3.032	484	7	11.957
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	65	265	8.895	59	17	2.961	2.221	5.573	1.604	31	21.691
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	70	107	6.813	36	172	4.054	562	3.120	774	8	15.716
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	2	4	164	9	-	1.009	171	908	271	3	2.541
7	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	-	-	22	2	1	94	32	104	46	2	303
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	4	16	615	14	53	889	642	1.226	1.422	133	5.014
9	Badan Kebijakan Transportasi	-	-	15	5	1	24	68	125	95	8	341
10	Penugasan	-	5	170	11	166	323	57	149	22	-	903
11	Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
12	Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
13	Staf Ahli Bidang Logistik	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
14	Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
15	Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Jumlah		178	491	21.101	185	605	12.479	4.748	14.876	5.114	208	59.985

Sumber: Biro SDMO, 05 Januari 2026



Gambar I.5

Grafik Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Sumber: Biro SDMO, 2025

Hingga tahun 2025, mayoritas masa kerja pegawai Kementerian Perhubungan yaitu kurang dari 1 tahun yaitu sebanyak 25.704 orang dan disusul oleh pegawai yang memiliki masa kerja sekitar 11 s.d. 20 tahun yaitu sebanyak 14.255 orang.

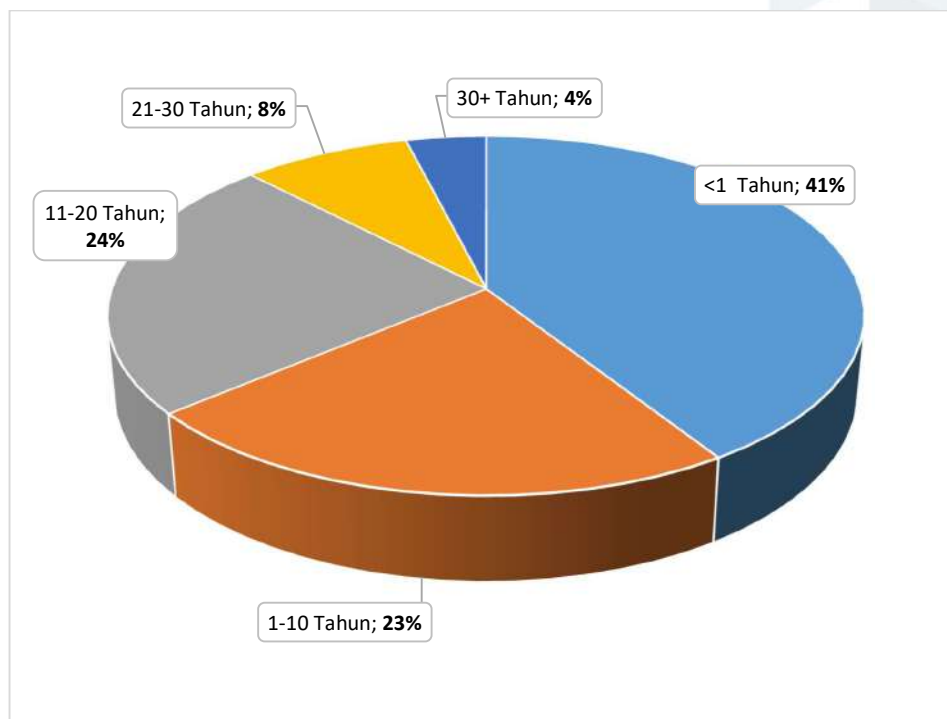
Tabel I.4

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Masa Kerja

NO	UNIT KERJA	KOMPOSISI PEGAWAI BERDASARKAN MASA KERJA (TAHUN)					TOTAL
		<1	1-10	11-20	21-30	30+	
1	Sekretariat Jenderal	97	461	438	128	40	1.164
2	Inspektorat Jenderal	33	147	129	24	17	350
3	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	6.894	2.616	1.814	401	232	11.957
4	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	8.546	2.887	6.143	2.532	1.583	21.691
5	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	7.595	3.538	3.497	835	251	15.716
6	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	976	1.129	370	56	10	2.541
7	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	79	152	47	19	6	303
8	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	1.420	1.667	1.226	474	227	5.014
9	Badan Kebijakan Transportasi	64	175	72	20	10	341
10	Penugasan	-	3	519	331	50	903
11	Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan	-	-	-	1	-	1
12	Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi	-	-	-	1	-	1
13	Staf Ahli Bidang Logistik	-	-	-	1	-	1
14	Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi	-	-	-	1	-	1
15	Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi	-	-	-	-	1	1
TOTAL		25.704	12.775	14.255	4.824	2.427	59.985

Sumber: Biro SDMO, 05 Januari 2026





Gambar I.6

Komposisi Pegawai Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Masa Kerja

Sumber: Biro SDMO, 2025

Melihat Visi Misi dan arah kebijakan Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia, yaitu “Bersama Indonesia Mau menuju Indonesia Emas 2045” yang merupakan perwujudan dari “Visi Indonesia Emas 2045”. Dalam mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045 dan Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden pada sektor transportasi maka dirumuskan Visi Kementerian Perhubungan yaitu “Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”. Visi Kementerian Perhubungan merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup

penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Guna mewujudkan dukungan bidang transportasi terhadap Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden maka Kementerian Perhubungan menetapkan 8 (delapan) Misi Kementerian Perhubungan yang berkesesuaian secara langsung dengan 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden (Asta Cita)., yakni:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;

3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.



I.4 ISU STRATEGIS, POTENSI, DAN PERMASALAHAN

I.4.1 Isu Strategis

Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/ transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional. Tahun 2025 merupakan tahun pertama periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (PJMN) 2025-2029 dan Rencana Strategis (Renstra) 2025-2029 termasuk transportasi. Isu strategis yang terkait kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, yaitu:

1. Efektivitas Dukungan Transportasi terhadap Pembangunan Nasional

Manfaat utama yang diinginkan dari penyelenggaraan transportasi nasional

berupa dukungan terhadap berbagai agenda pembangunan nasional di segala bidang untuk mewujudkan visi abadi NKRI dalam UUD 1945 yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur.

2. Isu Konektivitas, Pelayanan, dan Keselamatan Transportasi

Belum optimalnya manfaat (*impact/benefit*) sektor transportasi dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang, setidaknya ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan merupakan konsekuensi dari belum sempurnanya penyediaan konektivitas, pelayanan, keselamatan dan keamanan transportasi yang merupakan *core-business* dari Kementerian Perhubungan yang diamanahkan melalui Perpres No 173 Tahun 2024. Berikut ini disampaikan beberapa isu



strategis pada pelayanan publik transportasi yang menjadi hasil (outcome) utama dari program/kegiatan yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan.

3. Kecukupan dan Kualitas Stok Infrastruktur dan Layanan Transportasi

Idealisasi kebutuhan penyediaan infrastruktur transportasi secara nasional (ultimate design) dapat dilihat dari Rencana Induk masing-masing moda transportasi, sedangkan informasi realisasi pengembangannya dapat dilihat dari LKIP/Laporan Tahunan dari Unit Organisasi yang mengampu.

4. Kualitas Tatakelola Penyelenggaraan Bidang Transportasi Nasional

Efektivitas dampak, permasalahan kinerja, maupun kondisi infrastruktur dan jaringan transportasi yang masih belum sepenuhnya optimal, pada dasarnya merupakan resultan dari belum optimalnya kualitas tatakelola penyelenggaraan bidang transportasi di

Indonesia, dengan Kementerian Perhubungan sebagai pengampu (sesuai amanat Perpres No 173 Tahun 2024) dengan melibatkan Pemerintah Daerah, K/L terkait, serta pihak swasta dan masyarakat.

5. Ketersediaan Sumber Daya

Untuk dapat menjalankan tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi yang lebih produktif dan menghasilkan stok infrastruktur dan jaringan pelayanan yang memadai untuk menghasilkan konektivitas, pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi nasional yang mampu mendukung pembangunan nasional di segala bidang, diperlukan penyediaan sumber daya (khususnya SDM, pendanaan, dan sistem pendukung) yang berkualitas dan memadai. Pada beberapa butir berikut ini disampaikan isu strategis dalam penyediaan sumber daya bagi penyelenggaraan bidang transportasi.



1.4.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan SDM yang *professional*, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas.

Disisi lain, target pertumbuhan ekonomi rata-rata pada tahun 2025 berada pada 5,11% (rendah) sehingga harus masuk kedalam kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari *Middle Income Trap* (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0% memerlukan



dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi. Dari sisi permintaan (jangka pendek), investasi di kawasan industri dan KEK memerlukan konektivitas akses dari lokasi asal produksi hingga ke lokasi simpul terdekat untuk proses selanjutnya. Oleh karena itu, kebijakan fiskal yang pro-investasi penyelenggaraan infrastruktur transportasi sangat diperlukan sebagai stimulus perekonomian Indonesia (*counter-cyclical policy*). Sementara itu, sejalan dengan sisi produksi (jangka menengah), maka konektivitas layanan dalam distribusi logistik akan mendorong peningkatan produktivitas (TFP, modal, tenaga kerja) melalui penciptaan lapangan kerja baru berbasis ekonomi domestik yang lebih tangguh. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, yaitu:

1. Aksesibilitas

- a. Belum Optimalnya Penyelenggaraan dan Pelayanan Angkutan Keperintisan;
- b. Masih Kurangnya Minat Swasta Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi;
- c. Kondisi Infrastruktur Transportasi yang Masih Belum Memadai;
- d. Terdapat Beberapa Pusat Kegiatan Nasional (PKN)/ Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)/ Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur kereta api.

2. Kinerja Pelayanan

- a. Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*;
- b. Belum adanya penyuluhan/ perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemandu yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan minimal dirasakan masih jauh dari kelayakan pelayanan baik dari kapal maupun fasilitasnya;
- c. Belum optimalnya peran angkutan laut dikarenakan adanya ketimpangan muatan;
- d. Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda angkutan jalan;
- e. Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda terintegrasi;
- f. Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara khususnya dalam mendukung pemberian alokasi waktu terbang (*slot time*) akan mengakibatkan terhambatnya penambahan kapasitas angkutan udara;
- g. Dalam upaya penambahan kapasitas bandar udara seringkali terbentur permasalahan kepemilikan lahan yang kerap kali menghambat proses pembangunan bandar udara;
- h. Sebagian bandar udara mengalami kelebihan kapasitas (*overcapacity*) sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran;
- i. Faktor utama kenaikan tarif tiket pesawat dipengaruhi oleh 3 (tiga) komponen utama antara lain harga avtur, nilai tukar rupiah dan komponen biaya lainnya (pajak, *sparepart*, sewa pesawat, dll).



3. Keselamatan dan Keamanan

- a. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana, prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
- b. Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat terhadap keselamatan dan keamanan transportasi;
- c. Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi;
- d. Kurangnya tenaga berlisensi di bandar udara terutama keamanan penerbangan dan PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran);
- e. Belum optimalnya penanganan perlintasan sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

4. Restrukturisasi dan Reformasi

- a. Permasalahan Kelembagaan Penyelenggaraan Institusi Perkeretaapian;
- b. Lembaga pelatihan penerbangan secara jumlah sudah sangat memadai namun daya serap pada industri penerbangan masih terkendala dengan kualifikasi yang sesuai dengan kebutuhan maskapai penerbangan;
- c. Kebijakan nasional mengenai integrasi badan kebijakan menjadi isu penting dalam perkembangan kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi sebagai bagian dari unit kerja Kementerian Perhubungan. Sebagai Kementerian Teknis, Kementerian Perhubungan tetap memerlukan unit kerja yang melaksanakan kajian dan menyusun suatu rekomendasi kebijakan, sehingga kebijakan yang disusun adalah kebijakan berdasarkan penelitian dan pengkajian (*research-based policy making*).

5. Teknologi

- a. Terbatasnya Kualitas Kuantitas, Standar Kompetensi SDM Transportasi dan Tenaga Pendidik Transportasi;
- b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek teknologi informasi secara optimal;
- c. Belum terpenuhinya target jumlah dan kompetensi peneliti, dimana analisis kebijakan merupakan modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil penelitian dan pengembangan transportasi;
- d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan;
- e. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.



I.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 mengacu pada Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai berikut:



Gambar I.7

Sistematika Penulisan Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Sumber: Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan SAKIP



SINERGI LAYANAN UNTUK INDONESIA MAJU

“Dari Sabang hingga Merauke, kami menyatukan standar pelayanan. Tak ada jarak yang terlalu jauh untuk layanan yang prima. Mengintegrasikan sistem untuk memastikan akses informasi dan perizinan lebih transparan. Efisiensi adalah komitmen bersama, kenyamanan adalah hak Masyarakat Indonesia.”





BAB - II





BAB - II

PERENCANAAN KINERJA

II.1 URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS

Dalam Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, perencanaan strategis merupakan langkah awal yang harus dilakukan oleh instansi pemerintah agar mampu menjawab tantangan dan perubahan lingkungan strategis yang terjadi. Melalui pendekatan Rencana Strategis (Renstra) yang transparan dan sinergi, instansi pemerintah dapat memadukan visi, 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).

Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 ditetapkan berdasarkan RKT yang mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Renstra Kementerian Perhubungan adalah dokumen perencanaan Kementerian Perhubungan untuk periode 5 (lima) tahunan atau dokumen perencanaan jangka menengah. Renstra Kementerian Perhubungan ini memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, kegiatan pembangunan, kerangka regulasi dan kerangka kelembagaan sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan. Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 disusun dengan mengacu pada Rencana

Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional Tahun 2025-2029 yang merupakan dokumen perencanaan pembangunan nasional untuk periode 5 (lima) tahunan. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Renstra dijabarkan dalam perencanaan tahunan pada dokumen Rencana Kerja (Renja).

Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 telah ditetapkan berbagai kebijakan, program dan kegiatan yang akan dilaksanakan sesuai dengan tugas dan fungsi organisasi berdasarkan tujuan dan sasarannya. Selanjutnya kebijakan, program dan kegiatan dalam Renja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tersebut menjadi acuan dalam penjabaran program dan kegiatan mulai unit kerja Eselon I sampai unit kerja Eselon II sesuai dengan fungsinya. Renja setiap unit kerja Eselon I dan Eselon II tersebut akan menjadi acuan bagi penyusunan RKT masing-masing unit kerja Eselon I dan unit kerja Eselon II yang selanjutnya menjadi PK atau kontrak kinerja dengan Pimpinan Kementerian Perhubungan Tahun 2025.

Sasaran Strategis pembangunan transportasi oleh Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/ impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya,

Sasaran Strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2025-2029 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan Tahun 2020-2024 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan. Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 disusun sebagai

indikator *outcome*, yang dijabarkan dari sasaran strategis menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 4 (empat) perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal business process perspective* dan *learn and growth perspective*, yaitu:

Tabel II.1
Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029									
Sasaran Strategis		Indikator Kinerja		Satuan	Target Kinerja				
					2025	2026	2027	2028	2029
Customer Perspective									
SS. 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS. 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707	0,713	0,723	0,728	0,748
		IKSS. 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491	17,369	23,513	32,237	42,432
SS. 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS. 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
SS. 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS. 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
Internal Business Process Perspective									
SSp. 4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp. 4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
SSp. 5	Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp. 5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
Learning and Growth Perspective									
SSp. 6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKSSp. 6	Indeks Kementerian Perhubungan	RB Indeks	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



II.2 PERJANJIAN KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025

Perencanaan dan penganggaran TA 2025 ditandai dengan upaya penyempurnaan penerapan Penganggaran Berbasis Kinerja (PBK) dalam sistem penganggaran melalui *Redesign* Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP). Tujuan implementasi RSPP yaitu perencanaan dan penganggaran lebih tepat sasaran dan fleksibel, peningkatan informasi pada dokumen anggaran, serta peningkatan hubungan antara pengalokasian anggaran dengan kinerja.

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

Sasaran-sasaran strategis yang akan dicapai pada Tahun 2025 telah ditetapkan dalam PK 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.

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan berada pada *customer perspective* yang bersifat *core business* Kementerian Perhubungan, yaitu: konektivitas dan integrasi, pelayanan serta keselamatan transportasi, sedangkan untuk Sasaran Strategis Program berada pada level *internal business process perspective* dan *learn and growth perspective*, yang *technical support* serta *management support* dalam kinerja Kementerian Perhubungan. Pada awal tahun 2025, PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025 disusun berdasarkan dokumen Naskah Teknokratik Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, yang memuat 3 (tiga) Sasaran Strategis dan 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS), sebagai berikut:

Tabel II.2
Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Sasaran Strategis		Indikator Kinerja		Satuan	Target
SS. 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS. 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,82
		IKSS. 1.2	Rasio Keterpaduan Antarmoda Transportasi Nasional	Rasio	0,60
SS. 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS. 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	90,00
SS. 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS. 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	99,9980

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Periode Januari 2025)



Untuk mencapai sasaran strategis sesuai IKU dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 didukung dengan anggaran sebesar Rp31.456.159.866.000,00 (Tiga Puluh Satu Triliun Empat Ratus Lima Puluh Enam Miliar Seratus Lima Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah) yang

terdistribusi untuk Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas, Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel II.3 berikut:

Tabel II.3

Perbandingan Anggaran Tahun 2025 pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

No	Program	Pagu Tahun 2025 (Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029)	Alokasi Anggaran Kemenhub Tahun 2025
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	5.689.390.000.000,00	1.606.853.828.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	49.558.000.000.000,00	19.049.319.669.000
3	Program Dukungan Manajemen	10.804.700.000.000,00	10.799.986.369.000
Total		66.052.090.000.000,00	31.456.159.866.000

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Periode Januari 2025)

Sepanjang tahun 2025, pemerintah menyoroti bahwa pertumbuhan ekonomi global sedikit melambat akibat pelemahan ekonomi di negara-negara berkembang serta meningkatnya ketidakpastian akibat konflik geopolitik yang berkelanjutan. Pada semester I tahun 2025 perekonomian nasional mencatat pertumbuhan sebesar 4,99% dan pada Semester II pertumbuhan perekonomian tahun 2025 tercatat sebesar 5,12%, didorong oleh konsumsi domestik, investasi, dan sektor ekspor.

Dengan memperhatikan proyeksi perekonomian global, fundamental ekonomi yang kuat serta kebijakan fiskal yang cermat, responsif, dan *prudent* tersebut, perekonomian Indonesia tahun 2025 diperkirakan mampu tumbuh 5,12%. Kinerja tersebut akan ditopang oleh konsumsi domestik, investasi, neraca perdagangan, dan

Sektor jasa yang menguat, terutama sektor pariwisata. Selain itu, arah pertumbuhan ekonomi dirancang untuk semakin berkualitas dan inklusif guna mencapai sasaran makro pembangunan nasional, antara lain penurunan tingkat kemiskinan pada kisaran 6,5–7,5%, penurunan tingkat pengangguran terbuka pada kisaran 4,44–4,96%.

Sejalan dengan hal tersebut, peningkatan kualitas pembangunan manusia terus didorong melalui penguatan capaian Indeks Pembangunan Manusia, serta peningkatan kesejahteraan pelaku sektor primer melalui perbaikan Nilai Tukar Petani dan Nilai Tukar Nelayan sebagai indikator utama keberlanjutan daya beli dan perlindungan pendapatan rumah tangga pedesaan dan pesisir.

Perubahan postur anggaran yang berdampak efisiensi yang terdistribusi pada 9 (sembilan) Unit Eselon I meliputi adanya realokasi antar unit Eselon I, penambahan akibat luncuran Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN), Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), saldo awal Badan Layanan Umum (BLU)/Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), Pemulihan Ekonomi Nasional Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (PEN BA-BUN), Hibah Luar Negeri (HLN), dan (Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), pengurangan pagu akibat adanya pergeseran *Automatic Adjustment* ke BA-BUN, dan juga pengurangan PNBP/BLU. Hal ini juga berdampak pada target kinerja dalam PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025.

Selaras dengan adanya perubahan postur anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan, sehingga perlu dilakukan penyesuaian dalam Revisi I PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025, selanjutnya terdapat penyesuaian atau Revisi II PK Kementerian Perhubungan pada 31 Desember 2025 bahwa terdapat penyesuaian target Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang semula 0,411 menjadi 0,426 dan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP yang semula 0,568 menjadi 0,565, hal ini berdampak pada Target Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional yang semula 0,707 menjadi 0,709. Adapun rincian Target Kinerja dan Anggaran Kementerian Perhubungan selama Tahun Anggaran 2025 sebagaimana pada Tabel berikut:

Tabel II.4
Target Kinerja pada Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Sasaran Strategis		Indikator Kinerja		Satuan	Target
SS. 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS. 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707
		IKSS. 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491
SS. 2	Meningkatnya Pelayanan Nasional	Kinerja Transportasi	IKSS. 2	Indeks	94,474
SS. 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS. 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925

Sumber: Dokumen Revisi I PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Tabel II.5

Target Kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Sasaran Strategis		Indikator Kinerja		Satuan	Target
SS. 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS. 1.1	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 II PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Tabel II.6

Anggaran pada Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No	Program	Alokasi Anggaran Kemenhub Tahun 2025	Alokasi Anggaran Revisi Perjanjian Kinerja
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.606.853.828.000	1.676.622.267.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	19.049.319.669.000	19.934.599.680.000
3	Program Dukungan Manajemen	10.799.986.369.000	9.525.928.175.000
Total		31.456.159.866.000	31.137.150.122.000

Sumber: Dokumen Revisi I PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Tabel II.7

Anggaran pada Revisi II Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No	Program	Alokasi Anggaran Kemenhub Tahun 2025	Alokasi Anggaran Revisi Perjanjian Kinerja
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.606.853.828.000	1.774.119.204.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	19.049.319.669.000	20.817.011.082.000
3	Program Dukungan Manajemen	10.799.986.369.000	9.560.966.743.000
Total		31.456.159.866.000	32.152.097.029.000

Sumber: Dokumen Revisi II PK Kementerian Perhubungan Tahun 2025

KESELAMATAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN, MENGHUBUNGKAN INDONESIA

"Kita **tidak hanya menghubungkan** kota dengan kota, tetapi kita menghubungkan **harapan** dengan kenyataan. Tidak hanya diukur dengan seberapa cepat kita sampai namun diiringi juga dengan seberapa aman kita **melindungi setiap jiwa** yang percaya. **Konektivitas menjadi nadi, dan keselamatan adalah jantungnya.** Tanpa **detak keselamatan**, pembangunan hanyalah benda mati. Pastikan setiap prosedur dipatuhi, setiap kelaikan diuji, dan setiap perjalanan terlindungi. Sebab **keselamatan rakyat adalah hukum tertinggi**"





BAB - III



BAB - III

AKUNTABILITAS KINERJA

III.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *e-Performance* yang menyediakan fasilitas *inputing*, *updating* dan *monitoring* pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan,

<http://www.eperformance.dephub.go.id>, dengan menggunakan sistem ini pelaksanaan *monitoring* dapat dilakukan secara intensif dan terukur sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi agar para operator pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan lebih mudah menggunakan sistem aplikasi. Disamping itu Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 disusun mengacu pada Manual Indikator yang tertuang dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Lampiran 5).

Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya, sehingga hal

ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kementerian PAN dan RB), untuk dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Kementerian Perhubungan di masa mendatang.

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

1. Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin baik pencapaian kinerja, maka menggunakan rumus A, yaitu:

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

2. Makin tinggi realisasi menunjukkan semakin rendah pencapaian kinerja, maka menggunakan rumus B, yaitu:

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

Pengukuran kinerja yang dilakukan adalah pengukuran terhadap realisasi kinerja dan juga analisis atas efisiensi penggunaan

sumber daya. Pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2025;
2. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2020-2025 terhadap target kinerja Tahun 2020-2025;
3. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2025 terhadap target kinerja pada tahun

2025-2029 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;

4. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya Tahun 2025.

Kementerian Perhubungan merupakan komposit dari capaian dari tiap sektor transportasi yang memiliki perbedaan karakteristik dan tata cara penghitungan sendiri, dimana pembobotan tiap sektor transportasi ditetapkan dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.



III.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA

Analisis dan evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS) dengan 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS), yang pada pelaksanaannya ada yang telah mencapai bahkan melebihi target dan belum mencapai target. Namun pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program ada yang telah mencapai target bahkan melebihi target. Secara umum perbandingan dapat dilihat pada Tabel Pengukuran Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 (Lampiran 6). Laporan Kinerja ini juga memuat Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2025 (Lampiran 7), Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2020-2025 Terhadap Target Kinerja Kemenhub Tahun 2020-2025 (Lampiran 8), dan Tabel Perbandingan Realisasi Kinerja Kemenhub Tahun 2025 Terhadap Target Tahun 2025 dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 (Lampiran 9).





III.2.1 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Pertama

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang pertama adalah Meningkatkan Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional. Sasaran ini merupakan *customer perspective*, yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan, yang diukur dengan dua indikator kinerja, yakni:

IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional; dan

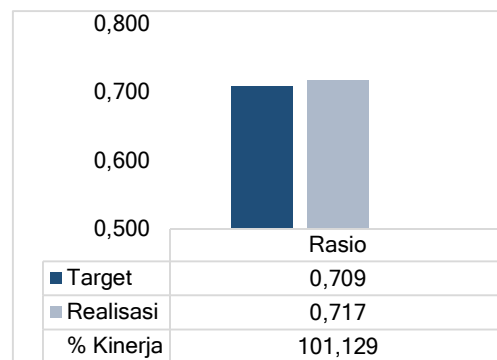
IKSS 1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional.



IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Rasio Konektivitas Transportasi Nasional memiliki target 0,709 pada tahun 2025, yang merupakan kontribusi dari transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian. Pada akhir tahun 2025, diperoleh realisasi rasio konektivitas transportasi nasional sebesar 0,717 sehingga capaian terhadap target sebesar 101,129%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar III.1:



Gambar III.1

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Terhadap Target PK Tahun 2025

Pada Tahun 2025, secara umum seluruh sub sektor transportasi telah mencapai target secara optimal, kecuali pada Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian. Pencapaian IKSS ini sebagaimana berikut:

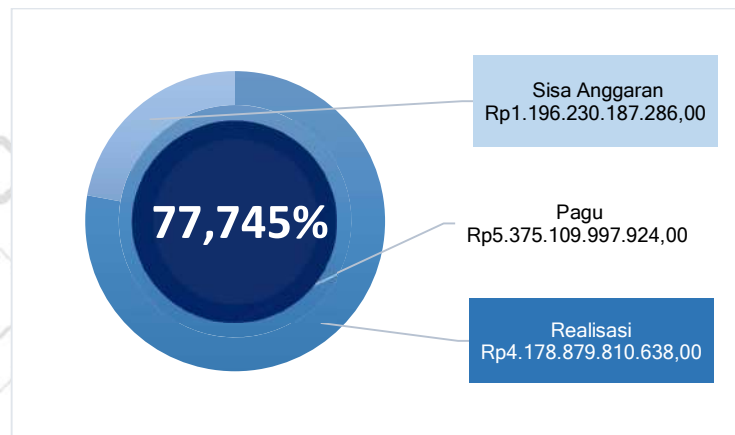


Tabel III.1
Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025

No.	Sasaran Strategis	IKSS		Satuan	Target	Realisasi	%
SS1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,709	0,717	101,129
			a. Transportasi Darat				
			1) Transportasi Jalan		0,426	0,404	94,836
			2) Transportasi ASDP		0,565	0,631	111,681
			b. Transportasi Laut		0,972	0,972	100,000
			c. Transportasi Udara		0,908	0,926	101,982
			d. Transportasi Perkeretaapian		0,460	0,452	98,261

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSS.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional adalah senilai Rp5.375.109.997.924,00 (Lima Triliun Tiga Ratus Tujuh Puluh Lima Miliar Seratus Sembilan Juta Sembilan Ratus Sembilan Puluh Tujuh Ribu Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Rupiah) dengan realisasi senilai Rp4.178.879.810.638,00 (Empat Triliun Seratus Tujuh Puluh Delapan Miliar Delapan Ratus Tujuh Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Sepuluh Ribu Enam Ratus Tiga Puluh Delapan Rupiah) atau realisasi 77,745%, sebagaimana Gambar III.2 berikut:



Gambar III.2
Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

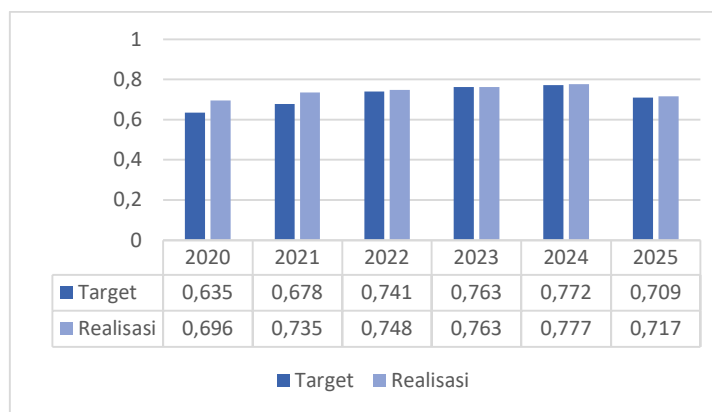
Realisasi target kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025 menurun dibanding Tahun 2020-2024. Hal ini dikarenakan terdapat perubahan nomenkelatur pada indikator kinerja dengan dasar adanya perubahan visi misi dan periode pemerintahan. Pencapaian sebagaimana berikut:

Tabel III.2

Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2020-2025

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Nasional	Rasio	2020	0,635	0,696	110,078
			2021	0,678	0,735	108,430
			2022	0,741	0,748	100,695
			2023	0,763	0,763	100,000
			2024	0,772	0,777	100,677
Meningkatnya dan Integrasi Nasional	Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	2025	0,709	0,717	101,129

Sumber: Hasil Analisis, 2026



Gambar III.3

Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2020-2025

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Rasio Konektivitas Transportasi Nasional pada Tahun 2025 memiliki target rasio 0,707 dan realisasi 0,717 atau mencapai 101,343%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel berikut:

Tabel III.3

Perbandingan Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	2025	0,707	0,717	101,343
			2026	0,713	-	-
			2027	0,723	-	-
			2028	0,728	-	-
			2029	0,748	-	-

Sumber: Hasil Analisis, 2026

A. Transportasi Darat

Rasio konektivitas transportasi darat merupakan rasio konektivitas untuk seluruh wilayah di Indonesia, dengan indikator kinerja program yaitu Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP.

1. Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1 adalah Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada indikator kinerja program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III.4

Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Tahun 2025

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat					
IKP.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Jalan					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
Rasio	Target	0,374	0,426	0,426	0,426
	Realisasi	0,319	0,320	0,397	0,404
	Capaian	85,29%	75,12%	93,19%	94,84%

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Rasio Konektivitas Transportasi Jalan (RKTJ) 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. RKTJ dihitung dengan rata-rata nilai dari keempat segmen ini.



Rasio Konektivitas Transportasi
Jalan (RKTJ)

RKPP + RKDTPK + RKAKAP + RKAB

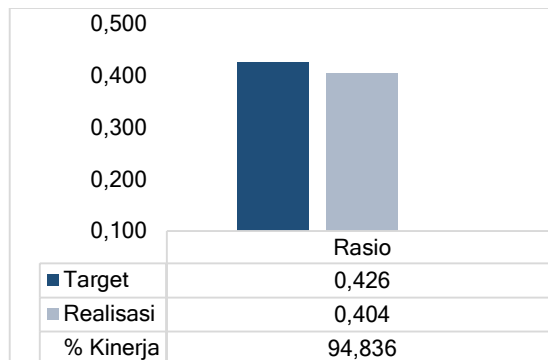
=

4

Keterangan:

- RKPP : Rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota
- RKDTPK : Rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK
- RKAKAP : Rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi
- RKAB : Rasio konektivitas Layanan Angkutan barang dengan Terminal Angkutan Barang

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan tahun 2025 sebesar 0,404 jika dibandingkan dengan target Revisi III Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 0,426 maka capaian kinerja mencapai 94,836%.



Gambar III.4

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Terhadap Target PK Tahun 2025

Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024 dilakukan sebagai bagian dari upaya memberikan gambaran komparatif atas capaian kinerja antarperiode pelaporan. Penyandingan tersebut diperlukan mengingat Tahun 2024 dan Tahun 2025 berada pada periode Rencana Strategis yang berbeda, sehingga terdapat perbedaan kerangka

perencanaan, termasuk indikator kinerja, serta target yang ditetapkan pada masing-masing tahun.

Perbedaan Rencana Strategis tersebut berdampak pada variasi indikator, target, realisasi, dan tingkat capaian kinerja, sehingga hasil penyandingan tidak dimaksudkan sebagai perbandingan langsung yang bersifat ekuivalen, melainkan sebagai informasi

deskriptif untuk menunjukkan dinamika kinerja dan arah perubahan kebijakan. Penyandingan ini disajikan guna meningkatkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, serta memberikan konteks yang memadai dalam membaca dan

memahami capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada masing-masing tahun pelaporan, sebagaimana disajikan pada tabel penyandingan realisasi kinerja berikut:

Tabel III.5
Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024

Tahun	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target	Realisasi	Capaian
2024	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Darat	Rasio	0,946	0,957	101,16%
2025	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,426	0,404	94,836%

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Berdasarkan hasil penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Tahun 2024 pada Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, terlihat adanya perbedaan nilai target, realisasi, dan tingkat capaian kinerja. Pada Tahun 2024, indikator tersebut memiliki target sebesar 0,946 dengan realisasi sebesar 0,957 atau capaian kinerja sebesar 101,16%. Sementara itu, pada Tahun 2025 target indikator ditetapkan sebesar 0,426 dengan realisasi sebesar 0,404 atau capaian kinerja sebesar 94,836%.

Perbedaan nilai target dan capaian kinerja tersebut dipengaruhi oleh perubahan kerangka

perencanaan pada masing-masing tahun, mengingat Tahun 2024 dan Tahun 2025 berada pada periode Rencana Strategis yang berbeda. Penetapan target Tahun 2025 dilakukan berdasarkan metodologi, ruang lingkup, serta asumsi perhitungan yang disesuaikan dengan kebijakan dan arah strategis pada Rencana Strategis terbaru, sehingga hasil penyandingan ini tidak dimaksudkan sebagai perbandingan kinerja secara langsung, melainkan sebagai gambaran dinamika kinerja dan perubahan pendekatan pengukuran indikator antarperiode pelaporan.

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan tahun 2025 sebesar 0,404, jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebesar 0,444 maka capaian kinerja mencapai 90,99%. Pencapaian ini

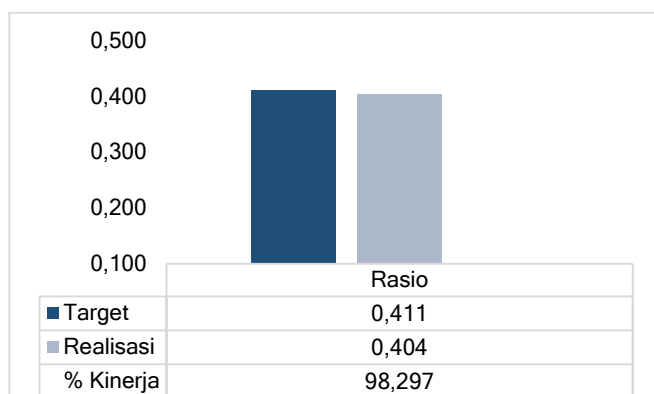


digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi Jalan tahun 2025 terhadap Target Kinerja pada tahun 2025 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2025-2029.

Tabel III.6
Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Tahun 2025
dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Tahun	Target	Realisasi	Capaian
Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	2025	0,411	0,404	98,297%

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar III.5
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja Tahun 2025
pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029

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

1. Konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota:
 - a. Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan
 - 1) Persentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang ter-cover BTS atau BRT sebanyak 13 Kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 13 kota;
 - 2) 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;

- 3) 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. Konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK):

a. Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK

- 1) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
- 2) 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;
- 3) 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 (Lampiran 29);

- 4) 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 (Lampiran 37) 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. Konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi:

a. Beroperasinya layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM):

- 1) 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;
- 2) Frekuensi keberangkatan bus yang cukup tinggi di beberapa terminal besar seperti Purabaya, Leuwipanjang dan Giwangan juga berkontribusi pada tingginya rasio;

- 3) Pembangunan, revitalisasi dan rehabilitasi terminal cukup berperan dalam meningkatkan pencapaian pemenuhan SPM dan peningkatan kapasitas terminal.

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 merupakan rincian kendala dan rencana upaya perbaikan dimasa yang akan datang:

1. Konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota:
 - a. Layanan angkutan umum massal perkotaan
 - 1) 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*. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan Pembinaan Teknis terkait Penyelenggaraan Angkutan Massal Perkotaan melalui kegiatan Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan pada POK 2026;
- 2) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan Koordinasi dengan Kementerian Dalam Negeri untuk Pemanfaatan Opsen PKB yang tertuang dalam PP 35 Tahun 2023 melalui kegiatan Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan pada POK 2026;
- 3) Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan



program pemerintah pusat. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan koordinasi dengan Pemerintah Daerah untuk memperkuat peran Pemda sebagai koordinator lintas perangkat daerah dan pemangku kepentingan dalam mendukung penyelenggaraan Angkutan Massal Perkotaan melalui kegiatan Pendampingan Manajemen Proyek Pengembangan Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kawasan Perkotaan pada POK 2026.

2. Konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK):

a. Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK

1) Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, belum mengakomodir daerah DTPK. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan 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 melalui kegiatan Survey Usulan Trayek Baru Keperintisan Angkutan Jalan dan Konsolidasi Penetapan Jaringan Trayek Keperintisan Angkutan Jalan pada POK 2026;

2) Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (Seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan 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 melalui kegiatan Bimbingan Teknis Keperintisan Angkutan Jalan dan Pedesaan pada POK 2026;

3) 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. Hal ini dapat dilakukan upaya



perbaikan dengan menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan melalui kegiatan Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dan Penyusunan Kajian SPM, ALBN, AKAP, Angkutan Perintis dan Pedesaan Lintas Provinsi pada POK 2026;

3. Konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (K.EK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi

a. Layanan AKAP, Pusat Kegiatan, Pedesaan Antar Propinsi

1) Operator angkutan umum memberikan layanan berdasarkan banyaknya permintaan (*demand*) penumpang sehingga ada trayek yang belum terlayani dikarenakan kurangnya permintaan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan 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 melalui kegiatan Semiloka Pengusaha Angkutan Orang Tahun 2025 Tahun 2026 POK 2026;

2) Adanya pelanggaran atau penyimpangan trayek AKAP yang dilakukan oleh operator angkutan umum AKAP. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat Global Positioning System (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan dashboard Ditjen Perhubungan Darat. Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN melalui kegiatan Rapat Kerja Teknis Pengawasan Bidang Angkutan Orang, Rapat Kerja Teknis Pembinaan Pengusaha Orang Dalam Trayek, Monitoring dan Evaluasi Pembinaan Kepengusahaan Angkutan Orang Dalam Trayek Tahun 2026 dan Verifikasi Perizinan Baru Angkutan Orang Dalam Trayek Tahun 2026 dan POK 2026;



- 3) Masih terdapat perusahaan angkutan umum AKAP yang manajemen layanannya masih menggunakan metode lama sehingga tidak melaporkan operasionalnya. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang Dalam Trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan Orang Dalam Trayek melalui kegiatan Bimbingan Teknis Perizinan Online Angkutan Orang Tahun 2026 dan Rapat Kerja Bidang Perizinan Angkutan Orang Antar Kota Tahun 2026 POK 2026;
- 4) Untuk pengembangan trayek ALBN tergantung pada perjanjian kerjasama antar dua negara. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan ALBN dikarenakan Penyesuaian dinamika perubahan iklim politik, sosial budaya, ekonomi, pembangunan infrastruktur dan kebutuhan jaringan trayek angkutan ALBN melalui kegiatan Penyusunan Pedoman Teknis Evaluasi Angkutan ALBN pada POK 2026;
- 5) Hingga saat ini implementasi Tusi 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan perencanaan terhadap jaringan trayek Angkutan Pedesaan Lintas Provinsi melalui kegiatan Penyusunan Kajian SPM, ALBN, AKAP, Angkutan Perintis dan Pedesaan Lintas Provinsi pada POK 2026.

- b. Layanan terminal tipe A dengan kapasitas sesuai SPM

- 1) 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Tipe A melalui peningkatan fasilitas melalui revitalisasi, rehabilitasi dan



pemeliharaan terminal melalui kegiatan Monitoring Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan atau Rehabilitasi Terminal Angkutan Jalan (Kegiatan revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan masuk di DIPA BPTD);

2) Peraturan terkait standar pelayanan terminal perlu diperbarui mengingat belum memuat mekanisme perhitungan atau penilaian pelaksanaan SPM. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan mengusulkan kegiatan Penyusunan Revisi Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal melalui kegiatan Penyusunan Revisi Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal diusulkan pada Pagu Kebutuhan T.A. 2027;

3) Peningkatan kapasitas terminal sesuai SPM pada tahun ini terkendala adanya efisiensi anggaran. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan mengusulkan kegiatan pembangunan terminal baru, revitalisasi dan rehabilitasi

terminal pada T.A. 2026 melalui kegiatan Monitoring Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan atau Rehabilitasi Terminal Angkutan Jalan (Kegiatan revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan masuk di DIPA BPTD).

4. Konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang

a. Layanan Angkutan Barang

1) Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan percepatan penyusunan dan harmonisasi regulasi mengenai tata cara pengangkutan barang dan standar pelayanan minimal melalui kegiatan Penyusunan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) Bidang Angkutan Barang, Rapat pembahasan/konsinyasi penyusunan Rancangan Peraturan Menteri (RPM) tentang Angkutan Barang Multimoda dan Sosialisasi regulasi perizinan berusaha berbasis risiko sektor transportasi darat;

2) 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Optimalisasi manajemen lalu lintas khusus logistik, peningkatan fasilitas integrasi barang, dan penerapan transportasi ramah lingkungan melalui kegiatan Studi kelayakan pembangunan Fasilitas Integrasi Logistik/Terminal Barang, Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan pada rute logistik utama, Pengembangan aplikasi monitoring muatan (seperti integrasi Jembatan Timbang/UPPKB online), *Pilot project* penggunaan kendaraan logistik berbasis listrik;

- 3) 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Meningkatkan efisiensi rantai pasok melalui digitalisasi layanan dan konektivitas antar moda (Darat-Laut/Kereta) melalui kegiatan Pengembangan atau Peningkatan Sistem Informasi Angkutan Barang (seperti *MitraDarat* atau *Logistik Online*), Koordinasi teknis penyelenggaraan angkutan barang perintis di wilayah 3TP, Bimtek manajemen pengusaha angkutan barang untuk efisiensi operasional.

b. Operasi layanan terminal barang sesuai SPM

- 1) Efisiensi Anggaran pada Awal Tahun Anggaran, Pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan IV 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 dan pemenuhan terhadap Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Subdirektorat Terminal Barang, yang secara langsung berdampak pada tertundanya operasional di terminal barang. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Mengusulkan kegiatan revitalisasi dan rehabilitasi terminal barang pada T.A. 2026 melalui kegiatan Monitoring Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan atau Rehabilitasi Terminal Barang diusulkan pada pagu kebutuhan TA 2027;

2) Pemenuhan SPM masih rendah Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan meningkatkan pemenuhan SPM Terminal Barang melalui peningkatan fasilitas pada

kegiatan revitalisasi, rehabilitasi dan pemeliharaan terminal melalui kegiatan Monitoring Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan atau Rehabilitasi Terminal Barang diusulkan pada pagu kebutuhan TA 2027;

3) Kendala Teknis dan Administratif dalam Proses Penyediaan Data Dasar. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan mengusulkan kegiatan Penyusunan Revisi Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Barang melalui kegiatan Penyusunan Pedoman Teknis Pengelolaan dan Penilaian Kinerja Pelayanan Terminal Barang pada Tahun Anggaran 2026.

2. Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

Keberhasilan pencapaian Sasaran Program 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKP Rasio Konektivitas Transportasi ASDP, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel III.7
Capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Tahun 2025

SP 01 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat					
IKP.1.2 Rasio Konektivitas Transportasi ASDP					
Satuan	T/R/C	Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
Rasio	Target	0,565	0,565	0,565	0,565
	Realisasi	0,631	0,631	0,631	0,631
	Capaian	111,68%	111,68%	111,68%	111,68%

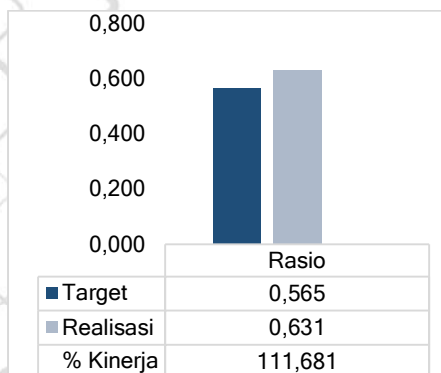
Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP (RKASDP) merupakan rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan dengan rasio konektivitas angkutan sungai dan danau. Dimana 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).

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi ASDP} = \frac{\text{Rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan (RKAP)} + \text{Rasio Konektivitas jaringan transportasi Angkutan Sungai Danau}}{2}$$

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP tahun 2025 sebesar 0,631 jika dibandingkan dengan target Revisi III Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 0,565 maka capaian kinerja mencapai 111,681%. Pencapaian ini digambarkan pada diagram dibawah ini:



Gambar III.6
Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Terhadap Target PK Tahun 2025

Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024. Pada tahun 2024, pengukuran Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan ditetapkan dengan target sebesar 0,636, dengan realisasi mencapai 0,682, sehingga persentase capaian kinerja tercatat sebesar 107,23%. Capaian tersebut menunjukkan tingkat keterhubungan jaringan transportasi perkotaan yang melampaui target yang telah ditetapkan, sebagai hasil dari peningkatan aksesibilitas dan integrasi layanan transportasi pada wilayah perkotaan.

Selanjutnya, pada tahun 2025, pengukuran indikator Rasio Konektivitas Transportasi ASDP ditetapkan dengan target sebesar 0,565 dan direalisasikan sebesar 0,631, dengan capaian kinerja mencapai 111,681%. Penyandingan indikator rasio konektivitas

tahun 2024 dan 2025 ini dilakukan untuk memberikan gambaran perkembangan pendekatan pengukuran konektivitas transportasi antar-tahun, dari konektivitas transportasi perkotaan menuju konektivitas transportasi penyeberangan ASDP, sebagai bentuk penyesuaian fokus kebijakan dan karakteristik layanan, tanpa dimaksudkan sebagai perbandingan langsung antarjenis moda atau wilayah pelayanan.

Untuk memberikan gambaran yang lebih terstruktur, berikut disajikan tabel

penyandingan Rasio Konektivitas Transportasi tahun 2024 dan 2025. Tabel ini memuat target, realisasi, dan persentase capaian masing-masing indikator, sebagai alat bantu analisis deskriptif dalam memahami capaian kinerja konektivitas transportasi lintas sektor dan lintas periode, tanpa dimaksudkan untuk menilai keunggulan kinerja antarindikator.

Tabel III.8
Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024

Tahun	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target	Realisasi	Capaian
2024	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Perkotaan	Rasio	0,636	0,682	107,23%
2025	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565	0,631	111,681%

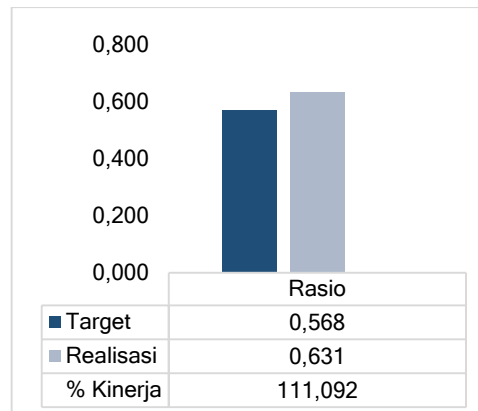
Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025–2029. Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP tahun 2025 sebesar 0,631, jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebesar 0,570 maka capaian kinerja mencapai 110,70%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP tahun 2025 terhadap Target Kinerja pada tahun 2025 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2025-2029.

Tabel III.9
Realisasi Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Tahun 2025
dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Tahun	Target	Realisasi	Capaian
Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	2025	0,568	0,631	111,092

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar III.7
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja Tahun 2025
pada Renstra Kementerian Perhubungan Darat 2025–2029

Faktor keberhasilan yang diidentifikasi bisa memberikan dampak positif dalam mendukung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada tahun 2025 terbagi dalam beberapa bagian sebagai berikut:

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

Namun selain faktor–faktor keberhasilan di atas, Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP juga memiliki beberapa faktor kendala yang terbagi dalam beberapa bagian seperti:

1. Pelabuhan Penyeberangan

- Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- Curah hujan yang tinggi;
- Kurangnya tenaga kerja;
- Cash Flow kontraktor pelaksana yang kurang baik;
- 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;
- Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
- Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.

2. Pelabuhan Sungai dan Danau

- Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
- Curah hujan yang tinggi;
- Kurangnya tenaga kerja;
- Cash Flow kontraktor pelaksana yang kurang baik;
- 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;
- Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;
- Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau.

Upaya untuk Meningkatkan Capaian di Masa yang Akan Datang. 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.

B. Transportasi Laut

1. Rasio Konektivitas Transportasi Laut

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

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

Target Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Tahun 2025 sebesar 0,972 rasio. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 432 Tahun 2017 tentang RIPN terdapat sebanyak 636 pelabuhan yang penggunaannya untuk angkutan laut. Selain itu terdapat jumlah pelabuhan laut baru yang telah terbangun pada tahun 2017-2024 serta pelabuhan yang telah terbangun dan dapat dioperasikan pada tahun tersebut, dimana pada tahun 2025 ditargetkan terdapat 11 pelabuhan yang telah terbangun dan dapat dioperasikan pada tahun 2025, sehingga jumlah keseluruhan pelabuhan yang akan terlayani pada tahun 2025 ditargetkan sebanyak $636 + 11 = 647$ pelabuhan.

Terdapat 18 Pelabuhan yang belum dilayani angkutan laut antara lain: Pelabuhan Air Bangis, Pelabuhan Batanjung, Pelabuhan Dompok, Pelabuhan Kilo, Pelabuhan Malarko, Pelabuhan Mataritip, Pelabuhan Menggala, Pelabuhan Oepoli, Pelabuhan Parlimbung Ketek, Pelabuhan Pawi, Pelabuhan Sebalang, Pelabuhan Sepo, Pelabuhan Sibade, Pelabuhan Tanjung Mocoh,



Pelabuhan Sarang Elang, Pelabuhan Tanjung Satai, Pelabuhan Teluk Tapang, dan Pelabuhan Ujung Jabung.

Rasio konektivitas transportasi laut nasional diukur dengan menghitung jumlah pelabuhan yang telah dilayani angkutan laut dibandingkan dengan jumlah pelabuhan laut yang diperuntukkan sebagai layanan angkutan laut, atau dengan rumus:

$$\begin{aligned} \text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} &= \frac{\sum \text{Pelabuhan yang Telah Dilayani Angkutan Laut pada tahun } n}{\text{Jumlah pelabuhan laut eksisting yang digunakan untuk melayani angkutan laut} + \text{Rencana lokasi pelabuhan laut yang telah terbangun dan dapat dioperasikan}} \\ \text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} &= \frac{629 \text{ Pelabuhan}}{647 \text{ Pelabuhan}} = 0,972 \end{aligned}$$

Pengukuran tingkat capaian kinerja indikator rasio konektivitas transportasi laut nasional Tahun 2025 dilakukan dengan cara melakukan analisis dan evaluasi terhadap pencapaian antara target dengan realisasi indikator kinerja sasaran. Adapun rumus dari pengukuran capaian kinerja adalah sebagai berikut:

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

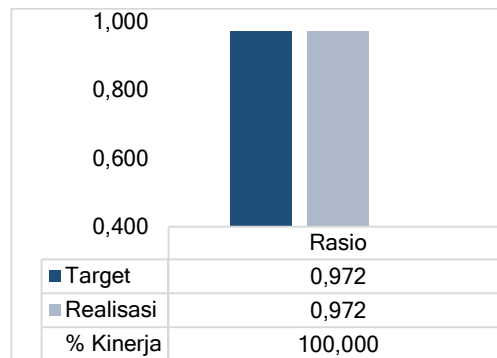
Pada Akhir tahun 2025, terdapat perubahan dengan target awal sebesar 0,96 menjadi 0,972 dikarenakan ada penambahan 11 pelabuhan Pelabuhan singgah yaitu Tanake berlokasi di Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan. Kajang berlokasi di Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Karas berlokasi di Kabupaten Fakfak, Papua Barat. Salingsingan berlokasi di Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah. Munse berlokasi di Kabupaten Konawe Kepulauan, Sulawesi Tenggara. Tanjung Ular berlokasi di Kabupaten Bangka Barat, Kepulauan Bangka Belitung. Sanur berlokasi di Kota Denpasar, Bali. Bahaour berlokasi di Kabupaten Pulang Pisau,

Kalimantan Tengah. Mansalean berlokasi di Kabupaten Banggai Laut, Sulawesi Tengah. Kambuno berlokasi di Kabupaten Sinjai, Sulawesi Selatan, Padang Tikar berlokasi di Kalimantan Barat dan Wae Kelambu berlokasi di Labuan Bajo, NTT. Secara keseluruhan jumlah pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sebanyak 618 + 11 = 629, sehingga realisasinya rasio konektivitas masih sebesar 0,972 atau kinerjanya mencapai 100%.

Secara keseluruhan realisasi jumlah pelabuhan yang dilayani selama Januari s/d Desember 2025 menjadi 629 pelabuhan dari target 629 pelabuhan. Rasio konektivitas

transportasi laut nasional sampai dengan Tahun 2025 sebesar 0,972 dari target 0,972. Dengan demikian capaian kinerja Rasio

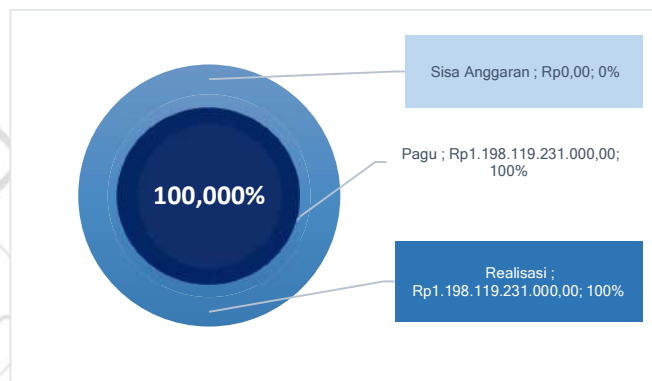
Konektivitas Transportasi Laut Nasional mencapai 100,000%.



Gambar III.8

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Laut Terhadap Target Revisi PK Tahun 2025

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2025 adalah senilai Rp1.198.119.231.000,00 (Satu Triliun Seratus Sembilan Puluh Delapan Miliar Seratus Sembilan Belas Juta Dua Ratus Tiga Puluh Satu Ribu Rupiah) yang telah terealisasi 100,000% yakni senilai Rp1.198.119.231.000,00 (Satu Triliun Seratus Sembilan Puluh Delapan Miliar Seratus Sembilan Belas Juta Dua Ratus Tiga Puluh Satu Ribu Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan Layanan konektivitas angkutan rede, layanan konektivitas angkutan keperintisan, layanan konektivitas angkutan barang, dan layanan konektivitas angkutan ternak. Pencapaian ini tergambar sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.9

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Laut Tahun 2025

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

Sub sektor perhubungan laut telah melakukan beberapa program/ kegiatan antara lain yaitu Secara keseluruhan Rasio Konektivitas Transportasi Laut 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.

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Realisasi kinerja dan capaian rasio konektivitas transportasi laut Tahun 2025 meningkat dari tahun sebelumnya dikarenakan adanya penambahan pelabuhan yang terlayani selama Tahun 2025, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.10
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025-2029 Rasio Konektivitas Transportasi Laut

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2020	0,890	0,890	100,000
			2021	0,890	0,898	100,876
			2022	0,900	0,906	100,629
			2023	0,940	0,940	100,000
			2024	0,950	0,950	100,000
Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2025	0,972	0,972	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Tahun 2025 memiliki target rasio 0,972 dan telah terealisasi 0,972 sehingga capaian kinerja sebesar 100,000%, sebagaimana pada gambar berikut ini:

Tabel III.11
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Rasio Konektivitas Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Laut	Rasio	2025	0,972	0,972	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

C. Transportasi Udara

1. Rasio Konektivitas Transportasi Udara

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Konektivitas transportasi udara dapat diwujudkan melalui Program Infrastruktur Konektivitas 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.

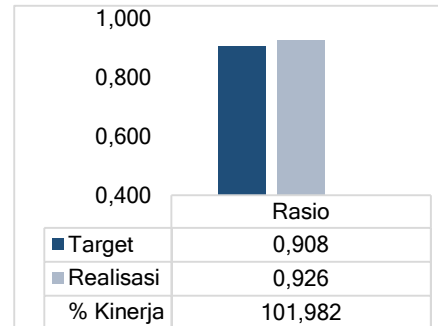
$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUND DN dan BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}}$$

- 1) **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **64 (enam puluh empat)** bandar udara;
- 2) **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **167 (seratus enam puluh tujuh)** bandar udara;
- 3) **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;
- 4) **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;
- 5) **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah **68 (enam puluh satu)** bandar udara.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{64 + 167 + 70}{257 + 68} = 0,926$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,926}{0,908} \times 100\% = 101,982\%$$

Pada tahun 2025, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi Udara sebesar 101,982% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,926 terhadap target sebesar 0,908.

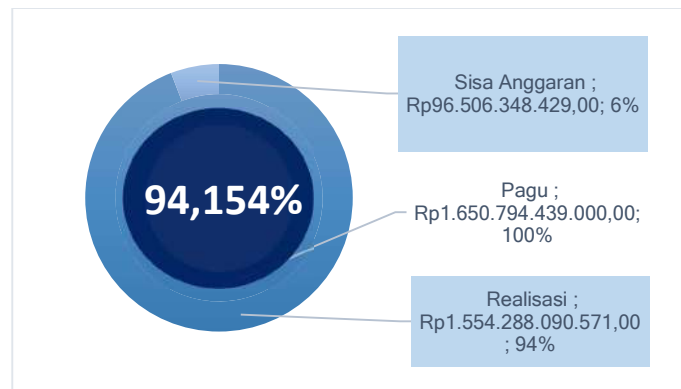


Gambar III.10
Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2025

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Menerapkan *multiairlines 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;
- b. 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;
- c. Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
- d. Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

Adapun anggaran terkait Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2025 adalah senilai Rp1.650.794.439.000,00, dengan realisasi anggaran senilai Rp1.554.288.090.571,00, atau sebesar 94,154%.



Gambar III.11

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2025

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Capaian kinerja rasio konektivitas transportasi udara Tahun 2020-2025 mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan konektivitas melalui transportasi udara semakin terwujud, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.12

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	2020	0,760	0,760	100,000
			2021	0,770	0,780	101,291
			2022	0,780	0,780	100,000
			2023	0,790	0,780	98,734
			2024	0,800	0,799	99,875
			2025	0,908	0,926	101,982

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Rasio Konektivitas Transportasi Udara pada Tahun 2025 memiliki target rasio 0,908 dan telah terealisasi 0,926 sehingga capaian kinerja sebesar 101,982%, sebagaimana pada gambar berikut ini:

Tabel III.13

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2024 Rasio Konektivitas Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	2025	0,90	0,926	101,982
			2026			
			2027			
			2028			
			2029			

Sumber: Hasil Analisis, 2025

D. Transportasi Perkeretaapian

1. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

a) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{68 Lokasi PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional}}{\text{150 PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional}} \times \frac{\text{1.078.866 realiasi perjalanan KA}}{\text{1.080.650 program perjalanan KA}}$$

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

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

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

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

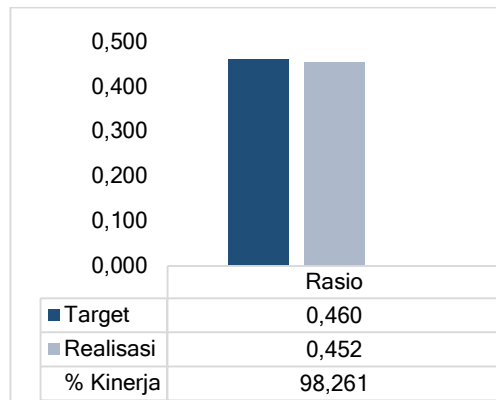
terdapat rencana penambahan pembangunan/ perpanjangan prasarana perkeretaapian baru yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2025 serta pemanfaatan infrastruktur ditargetkan sesuai rencana perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA). Rincian target PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan 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).

Dengan realisasi rasio konektivitas transportasi perkeretaapian pada Tahun 2025 sebesar 0,452, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 98,261% dari target yang ditetapkan pada Triwulan IV maupun Tahun 2025 sebesar 0,460. Berdasarkan periode triwulan, capaian kinerja pada Triwulan I s.d. III dapat terpenuhi 100% sesuai target triwulan, namun untuk Triwulan IV tidak dapat memenuhi target dengan terjadinya bencana alam di Sumatera yang menyebabkan infrastruktur perkeretaapian khususnya di wilayah Aceh terputus/rusak/tidak beroperasi. rincian perhitungan capaian kinerja sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = 0,453 \times 0,998 = 0,452$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,452}{0,460} \times 100\% = 98,261\%$$



Gambar III.12

Grafik Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2025

Anggaran yang dialokasikan untuk pencapaian target Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025 adalah senilai Rp1.834.386.700.000,00 (Satu Triliun Delapan Ratus Tiga Puluh Empat Miliar Tiga Ratus Delapan Puluh Enam Juta Tujuh Ratus Ribuan Rupiah) dengan realisasi senilai Rp Rp799.291.548.422,00 (Tujuh Ratus Sembilan Puluh Sembilan Miliar Dua

Ratus Sembilan Puluh Satu Juta Lima Ratus Empat Puluh Delapan Ribu Empat Ratus Dua Puluh Dua Rupiah) atau 43,573%, yang dimanfaatkan untuk pembangunan jalur KA baru menuju PKN/PKW/Simpul transportasi termasuk kegiatan pendukungnya. Pencapaiannya adalah sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.13

Realisasi Anggaran Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025

Faktor Keberhasilan

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:

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

Berdasarkan uraian di atas, dengan terjadinya 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:

- a. 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;
- b. Beberapa perbaikan/normalisasi diantaranya pembersihan pada lintas terdampak, penambahan *ballast*, pemadatan dengan MTT dan profil *balast* menggunakan PBR;
- c. 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.

Analisis Keterhubungan (*Crosscutting*) dengan Stakeholder

- 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.

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 review terhadap Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang dilengkapi review masterplan pengembangan perkeretaapian di beberapa lokasi;
 - 3) Koordinasi dengan Kemenko Infrastwil 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:

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

b) Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Berdasarkan realisasi kinerja pada beberapa tahun terakhir yaitu Tahun 2020 s.d. 2024, diperoleh bahwa capaian Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian mengalami peningkatan dari rasio 0,436 pada Tahun 2022 menjadi rasio 0,460 pada Tahun 2024 atau mengalami kenaikan dengan penambahan sebanyak 6 lokasi PKN/PKW/Simpul Transportasi/ Kawasan Strategis Nasional yang terhubung jaringan dan layanan kereta api mengacu pada target RIPNAS Tahun 2030. Pada periode tersebut juga diperoleh bahwa seluruh target kinerja tahunan dapat tercapai (kinerja 100%). Namun pada Tahun 2025 mengalami penurunan capaian kinerja menjadi 0,452 dikarenakan terdapat perubahan formulasi perhitungan indikator kinerja pada periode Rencana Strategis Tahun 2025-2029 serta terjadinya bencana alam di Sumatera yang menyebabkan infrastruktur perkeretaapian khususnya di wilayah Aceh terputus/rusak/tidak beroperasi. Perbandingan target dan realisasi periode Tahun 2020 s.d. 2025 sebagaimana tabel berikut:



Tabel III.14

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi KA	Rasio	2020	0,310	0,330	106,000
			2021	0,416	0,416	100,000
			2022	0,436	0,436	100,000
			2023	0,450	0,450	100,000
			2024	0,460	0,460	100,000
			2025	0,460	0,452	98,261

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c) **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**

Realisasi kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025 sebesar 0,452, sedangkan target Tahun 2025 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2025-2029 sebesar 0,460 sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 98,261%. Untuk mencapai target pada Rencana Strategis, perlu segera dilakukan rehabilitasi/rekonstruksi infrastruktur perkeretaapian khususnya di wilayah Aceh serta percepatan pemenuhan *readiness criteria* untuk program/kegiatan pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan simpul baru. Rincian perbandingan target dan realisasi kinerja berdasarkan Rencana Strategis diuraikan sebagai berikut.

Tabel III.15

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio Konektivitas Transportasi KA	Rasio	2025	0,460	0,452	98,261
			2026	0,460		
			2027	0,460		
			2028	0,460		
			2029	0,470		

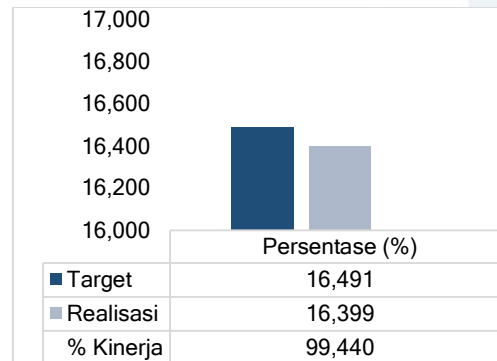
Sumber: Hasil Analisis, 2025



IKSS 1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional memiliki target sesuai PK Revisi yaitu 16,491 pada tahun 2025. Pada akhir tahun 2025, diperoleh realisasi tingkat integrasi transportasi nasional sebesar 16,399 sehingga capaian terhadap target sebesar 99,440%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar:



Gambar III.14

Grafik Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Terhadap Target PK Revisi Tahun 2025

Pada Tahun 2025, Tingkat Integrasi Transportasi Nasional secara keseluruhan mencapai 99,440%, dimana Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan mencapai target sebesar 100,449%, sedangkan Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda dan Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda masih belum mencapai target. Pencapaian IKSS ini sebagaimana berikut:

Tabel III.16
Pencapaian Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025

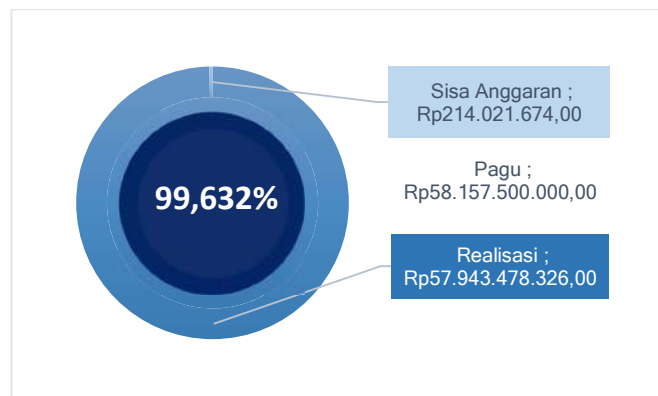
No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%
SS1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491	16,399	99,440
		Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,491	13,335	98,844
		Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		14,581	14,364	98,512
		Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		21,401	21,497	100,449

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Anggaran yang terkait dengan pencapaian IKSS.1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional adalah senilai Rp58.157.500.000 (Lima Puluh Delapan Miliar Seratur Lima Puluh Tujuh Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp57.943.478.326 (Lima Puluh Tujuh Miliar Sembilan



Ratus Empat Puluh Tiga Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Tiga Ratus Dua Puluh Enam Rupiah) atau realisasi 99,632%, sebagaimana Gambar berikut:



Gambar III.15
Realisasi Anggaran Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 – 2025

Realisasi target kinerja Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025 tidak dapat dibandingkan dengan Tahun 2020-2024. Hal ini dikarenakan IKSS Tingkat Integrasi Transportasi Nasional merupakan IKSS baru dengan dasar perubahan Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025-2029, Misi, dan Periode Pemerintahan. Pencapaian sebagaimana berikut:

Tabel III.17
Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2020-2025

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	2020	-	-	-
			2021	-	-	-
			2022	-	-	-
			2023	-	-	-
			2024	-	-	-
			2025	16,491	16,399	99,440

Sumber: Hasil Analisis, 2026

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Tingkat Integrasi Transportasi Nasional pada Tahun 2025 memiliki target rasio 16,491 dan realisasi 16,399 atau mencapai 99,440%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel berikut:

Tabel III.18

Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Tahun 2025 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	2025	16,491	16,399	99,440
			2026	17,369	-	-
			2027	23,513	-	-
			2028	32,237	-	-
			2029	42,432	-	-

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Meningkatnya integrasi transportasi nasional merupakan sasaran turunan dari SS1 Meningkatkan konektivitas dan integrasi transportasi nasional (di level Kementerian Perhubungan) yang mana salah satu indikatornya adalah IKSS2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yang langsung diampu oleh Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda.

Untuk mengukur meningkatnya integrasi transportasi nasional, digunakan tiga indikator kinerja yaitu tingkat integrasi transportasi antarmoda, tingkat integrasi transportasi multimoda, dan tingkat integrasi transportasi perkotaan.

A. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda (TITA)

Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda (TITA) diukur dengan rumus penghitungan sebagai berikut:

$$TITA = (TIPTA + TIJTA + TILTA) / 3$$

TIPTA adalah tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi antarmoda yang diukur dari tingkat integrasi setiap klasifikasi lokus simpul utama (bandara, pelabuhan, stasiun, terminal), wilayah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP), dan destinasi pariwisata prioritas (DPP).

$$TIPTA = 0,55 * TIPTA_{\text{simpul utama}} + 0,26 * TIPTA_{3TP} + 0,19 * TIPTA_{DPP}$$

TIJTA adalah tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi antarmoda.

$$TIJTA = 0,55 * TIJTA_{\text{simpul utama}} + 0,26 * TIJTA_{3TP} + 0,19 * TIJTA_{DPP}$$



TILTA adalah tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda.

$$\text{TILTA} = 0,55 \cdot \text{TILTA}_{\text{simpul utama}} + 0,26 \cdot \text{TILTA}_{3\text{TP}} + 0,19 \cdot \text{TILTA}_{\text{DPP}}$$

Komponen TIPTA, TIJTA, dan TILTA tersebut menjadi indikator kinerja kegiatan pada level direktorat, sehingga kinerja tingkat integrasi transportasi antarmoda pada eselon I ini telah diturunkan dan dipengaruhi langsung oleh kinerja unit kerja di bawahnya sesuai dengan peran masing-masing. Pembobotan dari setiap klasifikasi lokus simpul utama, wilayah 3TP, dan DPP dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai dengan jumlah total lokus sebagai berikut:

Tabel III.19
Bobot Klasifikasi Lokus TITA

Klasifikasi Lokus	Jumlah Semesta Lokus	Bobot
Simpul Utama	147	0,55
Wilayah 3TP	71	0,26
DPP	50	0,19

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Nilai TIPTA, TIJTA, dan TILTA diukur berdasarkan kesediaan integrasi di setiap lokus dan program integrasi yang telah terlaksana di setiap lokus. Pengukuran nilai program perlu memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan berikut:

Tabel III.20
Bobot Klasifikasi Kegiatan TITA

Klasifikasi Kegiatan	Perencanaan		Pengembangan/pembangunan	
	Rincian	Bobot	Rincian	Bobot
Jaringan Prasarana	FS	5%	Konstruksi	75%
	DED	5%	Supervisi	-
	Andalalin	5%	SLO	5%
	UKL-UPL	5%		
Jaringan Pelayanan	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	20%	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	80%
Pelayanan	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	15%	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	55%
	Sistem Informasi	5%	Sistem Informasi	25%

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Dengan memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan tersebut, selanjutnya dihitung nilai tingkat integrasinya dengan rumus:

$$\sum_{i=1} \sum_{j=1} Bc_i \times \left[\left(Br \times \frac{r_{ij}}{(K/J)} \right) + \left(Bp \times \frac{p_{ij}}{(K/J)} \right) \right]$$

i = klasifikasi lokus

j = jenis kegiatan (perencanaan/pembangunan)

r = perencanaan

p = pembangunan

Bc = bobot klasifikasi lokus

Br = bobot perencanaan

Bp = bobot pembangunan

K = jumlah kegiatan per tahun

J = jumlah jenis kegiatan

Penghitungan tersebut dilakukan melalui instrumen kertas kerja terstruktur yang telah mengintegrasikan formula matematis sebagaimana dijelaskan. Mengingat kompleksitas parameter penghitungan yang melibatkan pembobotan berbeda pada setiap klasifikasi lokus, penggunaan alat bantu elektronik (*spreadsheet*) ditujukan untuk menjamin akurasi dan konsistensi hasil perhitungan sesuai dengan metodologi yang telah ditetapkan.

Faktor Keberhasilan

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.

Tantangan 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 pemuat 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:
 - a. Pelabuhan Tanjung Priok;
 - b. Terminal Tanjung Priok;
 - c. 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:

1. Menyusun NSPK dan pedoman yang masih diperlukan;
2. Menyusun rencana teknis prasarana, sistem, dan pelayanan transportasi antarmoda;
3. Pengembangan lanjutan portal layanan data;
4. Menyusun rencana induk transportasi antarmoda.

B. Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda (TITM)

Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda (TITM) diukur dengan rumus penghitungan sebagai berikut:

$$TITM = (TIPTM + TIJTM + TILTM) / 3$$

TIPTM adalah tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda yang diukur dari tingkat integrasi setiap klasifikasi lokus simpul utama, wilayah 3TP, kawasan sentra produksi pangan (KSPP), kawasan ekonomi khusus (KEK), dan kawasan industri (KI).

$$TIPTM = 0,53 * TIPTM_{\text{simpul utama}} + 0,27 * TIPTM_{3TP} + 0,04 * TIPTM_{KSPP} + 0,11 * TIPTM_{KEK} + 0,06 * TIPTM_{KI}$$

TIJTM adalah tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda.

$$TIJTM = 0,53 * TIJTM_{\text{simpul utama}} + 0,27 * TIJTM_{3TP} + 0,04 * TIJTM_{KSPP} + 0,11 * TIJTM_{KEK} + 0,06 * TIJTM_{KI}$$

TILTM adalah tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda.

$$TILTM = 0,53 * TILTM_{\text{simpul utama}} + 0,27 * TILTM_{3TP} + 0,04 * TILTM_{KSPP} + 0,11 * TILTM_{KEK} + 0,06 * TILTM_{KI}$$

Komponen TIPTM, TIJTM, dan TILTM tersebut menjadi indikator kinerja kegiatan pada level direktorat, sehingga kinerja tingkat integrasi transportasi antarmoda pada eselon I ini telah diturunkan dan dipengaruhi langsung oleh kinerja unit kerja di bawahnya sesuai dengan peran masing-masing. Pembobotan dari setiap klasifikasi lokus simpul utama, wilayah 3TP, KSPP, KEK, dan KI dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai dengan jumlah total lokus sebagai berikut:



Tabel III.21
Bobot Klasifikasi Lokus TIPTM

Klasifikasi Lokus	Jumlah Semesta Lokus	Bobot
Simpul Utama	139	0,53
Wilayah 3TP	71	0,27
KSPP	10	0,04
KEK	25	0,10
KI	17	0,06

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Nilai TIPTM, TIJTM, dan TILTM diukur berdasarkan kesediaan integrasi di setiap lokus dan program integrasi yang telah terlaksana di setiap lokus. Pengukuran nilai program perlu memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan berikut:

Tabel III.22
Bobot Klasifikasi Kegiatan TITM

Klasifikasi Kegiatan	Perencanaan		Pengembangan/pembangunan	
	Rincian	Bobot	Rincian	Bobot
Jaringan Prasarana	FS	5%	Konstruksi	75%
	DED	5%	Supervisi	-
	Andalalin	5%	SLO	5%
	UKL-UPL	5%		
Jaringan Pelayanan	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	20%	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	80%
Pelayanan	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	15%	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	55%
	Sistem Informasi	5%	Sistem Informasi	25%

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Dengan memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan tersebut, selanjutnya dihitung nilai tingkat integrasinya dengan rumus:

$$\sum_{i=1} \sum_{j=1} Bc_i \times \left[\left(Br \times \frac{r_{ij}}{(K/J)} \right) + \left(Bp \times \frac{p_{ij}}{(K/J)} \right) \right]$$

i = klasifikasi lokus

j = jenis kegiatan (perencanaan/pembangunan)

r = perencanaan

p = pembangunan

Bc = bobot klasifikasi lokus

Br = bobot perencanaan

Bp = bobot pembangunan

K = jumlah kegiatan per tahun

J = jumlah jenis kegiatan

Penghitungan tersebut dilakukan melalui instrumen kertas kerja terstruktur yang telah mengintegrasikan formula matematis sebagaimana dijelaskan. Mengingat kompleksitas parameter penghitungan yang melibatkan pembobotan berbeda pada setiap klasifikasi lokus, penggunaan alat bantu elektronik (*spreadsheet*) ditujukan untuk menjamin akurasi dan konsistensi hasil perhitungan sesuai dengan metodologi yang telah ditetapkan.

Faktor Keberhasilan

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.

Tantangan 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 pengusahaan 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.



C. Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan (TITK)

Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan (TITK) diukur dengan rumus penghitungan sebagai berikut:

$$TITK = (TIPTK + TIJTK + TILTK) / 3$$

TIPTK adalah tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan yang diukur dari tingkat integrasi setiap klasifikasi lokus kawasan metropolitan dan kawasan berorientasi transit/*transit oriented development* (TOD).

$$TIPTK = 0,42 * TIPTK_{TOD} + 0,58 * TIPTK_{Metropolitan}$$

TIJTK adalah tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan.

$$TIPTK = 0,42 * TIJTK_{TOD} + 0,58 * TIJTK_{Metropolitan}$$

TILTK adalah tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan.

$$TIPTK = 0,42 * TILTK_{TOD} + 0,58 * TILTK_{Metropolitan}$$

Komponen TIPTK, TIJTK, dan TILTK tersebut menjadi indikator kinerja kegiatan pada level direktorat, sehingga kinerja tingkat integrasi transportasi antarmoda pada eselon I ini telah diturunkan dan dipengaruhi langsung oleh kinerja unit kerja di bawahnya sesuai dengan peran masing-masing.

Pembobotan dari setiap klasifikasi lokus TOD dan metropolitan dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai dengan jumlah total lokus sebagai berikut:

Tabel III.23
Bobot Klasifikasi Lokus TIPTK

Klasifikasi Lokus	Jumlah Semesta Lokus	Bobot
Metropolitan	10	0,42
TOD	14	0,58

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Nilai TIPTK, TIJTK, dan TILTK diukur berdasarkan kesediaan integrasi di setiap lokus dan program integrasi yang telah terlaksana di setiap lokus. Pengukuran nilai program perlu memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan berikut:

Tabel III.24
Bobot Klasifikasi Kegiatan TITK

Klasifikasi Kegiatan	Perencanaan		Pengembangan/pembangunan	
	Rincian	Bobot	Rincian	Bobot
Jaringan Prasarana	FS	5%	Konstruksi	75%
	DED	5%	Supervisi	-
	Andalalin	5%	SLO	5%
	UKL-UPL	5%		
Jaringan Pelayanan	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	20%	Rute (<i>feeder</i> , pemadu moda, dsb)	80%
Pelayanan	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	15%	Layanan (tarif, pembayaran, jadwal)	55%
	Sistem Informasi	5%	Sistem Informasi	25%

Sumber: Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, 2025

Dengan memperhatikan bobot klasifikasi kegiatan tersebut, selanjutnya dihitung nilai tingkat integrasinya dengan rumus:

$$\sum_{i=1} \sum_{j=1} Bc_i \times \left[\left(Br \times \frac{r_{ij}}{(K/J)} \right) + \left(Bp \times \frac{p_{ij}}{(K/J)} \right) \right]$$

i = klasifikasi lokus

j = jenis kegiatan (perencanaan/pembangunan)

r = perencanaan

p = pembangunan

Bc = bobot klasifikasi lokus

Br = bobot perencanaan

Bp = bobot pembangunan

K = jumlah kegiatan per tahun

J = jumlah jenis kegiatan

Penghitungan tersebut dilakukan melalui instrumen kertas kerja terstruktur yang telah mengintegrasikan formula matematis sebagaimana dijelaskan. Mengingat kompleksitas parameter penghitungan yang melibatkan pembobotan berbeda pada setiap klasifikasi lokus, penggunaan alat bantu elektronik (*spreadsheet*) ditujukan untuk menjamin akurasi dan konsistensi hasil perhitungan sesuai dengan metodologi yang telah ditetapkan.

Faktor Keberhasilan

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.

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;

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.

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.



III.2.2 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Kedua

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang kedua adalah Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional, yang diukur dengan indikator kinerja yaitu Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.



IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, mengamanatkan kepada seluruh institusi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk melakukan Survei Kepuasan Masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan pelayanan. Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan

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

Tabel III.25
Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Interval	Nilai Konversi	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,0000 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,6000 – 3,0640	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,5320	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,0000	88,31 – 100,00	A	Sangat Baik

Sumber: Permen PAN-RB 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 skm.dephub.go.id.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029, bahwa capaian perhitungan dilakukan terhadap 4 (empat) layanan transportasi yaitu

Transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara dan Transportasi Perkeretaapian, dengan hasil rekapitulasi laporan Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik Kementerian Perhubungan pada tiap akhir tahun.

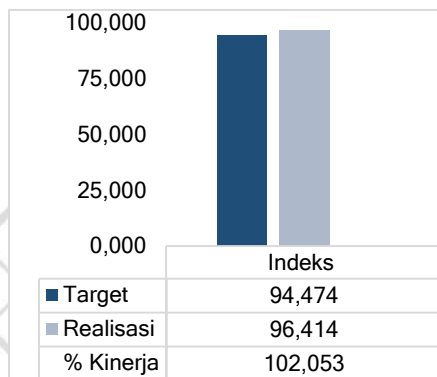
Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) periode tahun 2025 melalui <https://skm.dephub.go.id> adalah dengan nilai rata-rata capaian sebesar 102,053% dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 41,81% dengan total responden sebanyak 144.526 orang, termasuk dalam kategori mutu layanan A dengan nilai kinerja unit pelayanan Sangat Baik. Pada bulan Oktober terdapat kendala pada aplikasi Survei Kepuasan Masyarakat (*3AS Case Survey Management System/ skm.dephub.go.id*) sehubungan dengan penyalahgunaan akses atau hacking yang menyebabkan seluruh data tidak dapat diakses dan digunakan, sehingga tidak dilaksanakan pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat pada bulan tersebut., dengan rincian sebagai berikut:

Tabel III.26
Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan Tahun 2025

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Januari	94,786	A	7.459	320
Februari	96,530	A	9.139	391
Maret	95,696	A	9.291	364
April	96,326	A	9.402	371

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Mei	96,672	A	16.318	609
Juni	96,430	A	9.958	389
Juli	96,018	A	15.678	521
Agustus	94,244	A	16.036	515
September	95,662	A	17.476	508
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
Desember	96,268	A	17.476	484
Rata-Rata	95,967	A	144.526	450

Sumber: PPTB, 2026



Gambar III.16

Grafik Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2025



Gambar III.17

Realisasi Anggaran Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Tahun 2025

Kendala yang dihadapi

1. Tingkat partisipasi lokus Tahun 2025 mencapai 450 lokus dari 1.077 lokus atau sebesar 41,82% (meningkat dibanding Tahun 2024 sebesar 33,94%), hal ini disebabkan oleh masih terdapat Unit Kerja dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian

- Perhubungan yang belum melaksanakan kegiatan survei kepuasan masyarakat secara berkala tiap bulan berjalan;
2. Perubahan organisasi Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menjadi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda yang masuk dalam perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat (dalam manual IKU) memerlukan proses perubahan Standar Pelayanan (SP) terhadap seluruh layanan yang akan dilaksanakan dan diukur;
 3. Pada bulan Oktober terdapat kendala pada aplikasi Survei Kepuasan Masyarakat (*3AS Case Survey Management System/skm.dephub.go.id*) sehubungan dengan penyalahgunaan akses atau *hacking* yang menyebabkan seluruh data tidak dapat diakses dan digunakan, sehingga tidak dilaksanakan pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat pada bulan tersebut; dan
 4. Hasil survei kepuasan masyarakat pada beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dijumpai hasil IKM yang cenderung tidak baik dan perlu perbaikan lebih lanjut.

Tindakan yang telah dilaksanakan

1. Perbaikan/Upgrade sistem penyimpanan data dan keamanan pada aplikasi Survei Kepuasan Masyarakat (*3AS Case Survey Management System/skm.dephub.go.id*) agar tidak terjadi kendala pada Tahun 2026, sebagai berikut:
 - a. Menambahkan konten laporan survei kepuasan masyarakat secara otomatis pada unit pelayanan publik dan laporan integrasi kantor pusat Kementerian Perhubungan;
 - b. Updating/penyempurnaan jenis-jenis layanan pada unit pelayanan publik yang melaksanakan survei kepuasan masyarakat secara elektronik;
 - c. Pemetaan unit pelayanan publik yang melaksanakan survei kepuasan masyarakat secara elektronik;
 - d. Tabel Profil Responden, menampilkan Grafik Pencacahan, Grafik Pengarahan Petugas/Pegawai, Grafik Perbaikan, Grafik Usia, Grafik Jenis Kelamin, Grafik Pendidikan;
 - e. Adanya penambahan fitur partisipasi unit kerja/lokus pelaksanaan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan;
 - f. Tabel Penggunaan Perangkat, menampilkan grafik perangkat yang digunakan dalam pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat antara lain : Grafik Perangkat, Grafik Penyedia Internet (*Internet Service Provider*), Grafik Browser, Grafik Operating System.

2. Pembahasan pemetaan jenis layanan, pemutakhiran data survei, dan updating kendala pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan;
3. Pendampingan oleh PPTB kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;
4. Pemutakhiran akun admin, *QR Code* survei, link pengisian survei, dan jenis layanan pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan. Kegiatan pemutakhiran ini dilaksanakan sebagai bentuk optimalisasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam mengakomodir kesesuaian jenis pelayanan yang tercantum dalam survei;
5. Pelaksanaan kegiatan Monitoring dan Evaluasi survei kepuasan masyarakat di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
6. Optimalisasi pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Unit Kerja yang berada di Pelayanan Terpadu Satu Atap (PTSA) Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan;
7. Pemasangan Standing Banner alur pengisian survei kepuasan masyarakat pada 5 (lima) Direktorat pelaksana perizinan di PTSA Gedung Cipta Lantai 1 Kementerian Perhubungan yaitu Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktur Angkutan Udara, Direktur Navigasi Penerbangan, dan Direktur Keamanan Penerbangan;
8. Publikasi format penyampaian laporan dan tindak lanjut hasil SKM serta format SK Tim Pelaksana SKM kepada Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan;
9. Telah dilaksanakan tindak lanjut hasil survei kepuasan masyarakat yang telah diterima dari Unit Penyelenggara pelayanan Publik yang nilainya kurang baik (C) atau Tidak Baik (D), 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Capaian kinerja indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi Tahun 2025 telah mencapai target yang ditetapkan dan meningkat bila dibandingkan capaian Tahun 2024, sebagaimana tabel berikut:

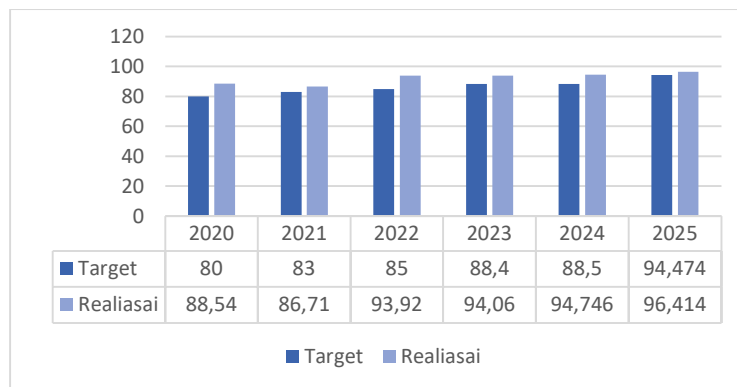


Tabel III. 27

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Rasio	2020	80,000	88,540	110,672%
			2021	83,000	86,710	104,470%
			2022	85,000	93,920	110,494%
			2023	88,400	94,060	106,403%
			2024	88,500	94,746	107,058%
			2025	94,474	96,414	102,053%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

**Gambar III.18**

Perbandingan Realisasi Kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

c. **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Transportasi pada Tahun 2025 memiliki target 94,474 dan telah terealisasi 96,414 sehingga capaian kinerja sebesar 102,053%, sebagaimana tabel berikut:

Tabel III.28

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 IKM Terhadap Pelayanan Publik Transportasi dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Rasio	2025	94,474	96,414	102,053%
			2026	94,624	-	-
			2027	94,980	-	-
			2028	95,380	-	-
			2029	95,800	-	-

Sumber: Hasil Analisis, 2025



III.2.3 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Ketiga

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSS Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional. Indikator kinerja ini merupakan rata-rata dari capaian transportasi darat (transportasi jalan), transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi perkeretaapian.



IKSS 3. Keselamatan Transportasi Nasional

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Pada tahun 2025, Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional memiliki realisasi sebesar 89,248. Capaian ini belum mencapai target 2025 yaitu 97,925. Adapun sektor yang mencapai target adalah transportasi udara. Persentase capaian terhadap target hanya sebesar 91,139%. Indikator Kinerja yang belum dapat mencapai target yaitu Indikator Tingkat Keselamatan Jalan, Laut, dan Perkeretaapian. Pencapaian ini tergambar pada tabel berikut:

Tabel III.29
Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Tahun 2025

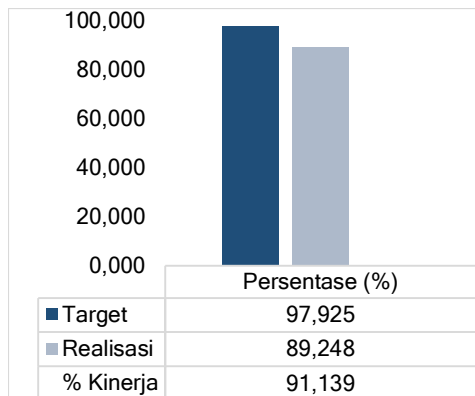
No.	Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Target	Realisasi	%
SS1	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	89,248	91,139
		Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		91,700	57,927	63,170
		Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000	99,993	99,993
		Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		100,000	100,000	100,000
		Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000	99,073	99,073

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Tahun 2025 ini adalah senilai Rp4.852.393.920.500,00 (Empat triliun delapan ratus lima puluh dua miliar tiga ratus sembilan puluh tiga juta sembilan ratus dua puluh ribu lima ratus rupiah), dengan realisasi senilai Rp4.221.661.634.251,00 (Empat triliun dua ratus dua puluh satu miliar enam ratus enam puluh

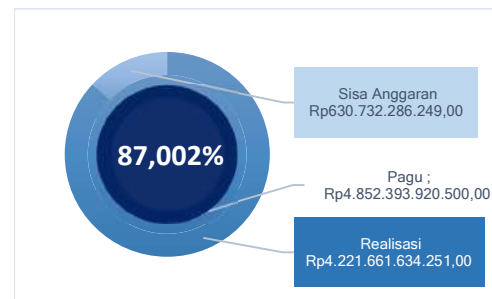


satu juta enam ratus tiga puluh empat ribu dua ratus lima puluh satu rupiah) atau realisasi 87,002%, sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.19

Grafik CapaianTingkat Keselamatan Transportasi Nasional terhadap Target PK Tahun 2025



Gambar III.20

Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Tahun 2025

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

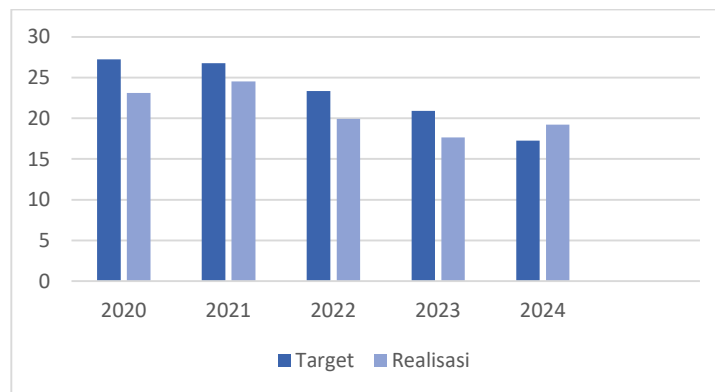
Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional pada Tahun 2025 tidak dapat dibandingkan dengan Tahun 2020-2024. Hal ini dikarenakan terjadi perubahan IKSS yang sebelumnya Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan dan berubah menjadi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional yang merupakan IKSS baru dengan dasar perubahan Visi, Misi, dan Periode Pemerintahan. Pencapaian sebagaimana berikut:

Tabel III.30

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi dalam 1 Juta Keberangkatan	Rasio	2020	27,238	23,102	134,580
			2021	26,768	24,531	104,513
			2022	23,356	19,934	162,769
			2023	20,940	17,640	115,759
			2024	17,262	19,242	88,530
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	2025	97,925	89,248	91,139

Sumber: Hasil Analisis, 2026



Gambar III.21

Perbandingan Realisasi Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional pada Tahun 2025 memiliki target 97,925 dan realisasi 98,841 atau mencapai 100,935%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:

Tabel III.31

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	2025	97,925	89,248	91,139
			2026	98,145	-	-
			2027	98,527	-	-
			2028	98,830	-	-
			2029	99,070	-	-

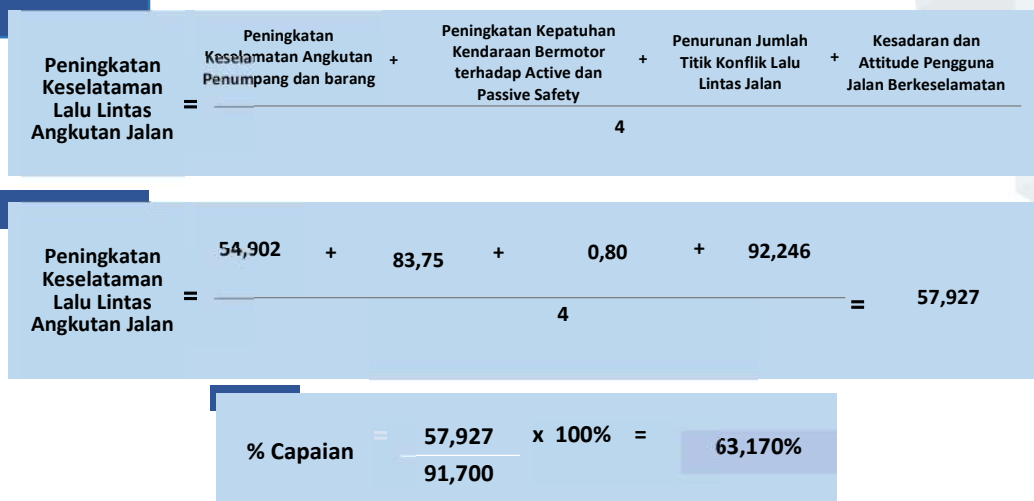
Sumber: Hasil Analisis, 2026

A. Transportasi Darat

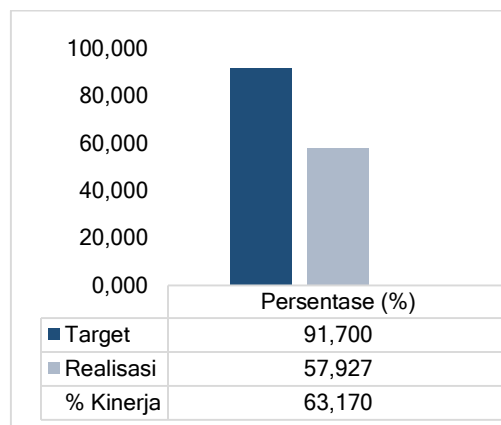
1. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

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. Penyusunan indikator ini juga merupakan bagian dari strategi *cascading* terhadap Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan, guna memastikan keterkaitan langsung antara kebijakan tingkat kementerian dan pelaksanaan teknis di unit kerja DJPD, yang dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:



Realisasi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan tahun 2025 sebesar 57,927. Jika dibandingkan dengan target Revisi III Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar 91,700 maka capaian kinerja mencapai 63,170%.



Gambar III.22
Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Terhadap Target PK Tahun 2025

Dalam kegiatan Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL), Pengendalian Operasional Angkutan Umum (Dalop AU), Pengendalian Operasional Angkutan Barang (Dalops AB), dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), merupakan bagian dari sistem pengelolaan transportasi jalan yang pelaksanaannya memerlukan dasar hukum yang jelas dan terintegrasi.

Faktor Keberhasilan

Berikut adalah beberapa faktor keberhasilan dalam Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan yang terbagi dalam beberapa bidang:

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 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



- 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.

Faktor Kendala

Selain beberapa faktor keberhasilan di atas, terdapat juga kendala dari pelaksanaan kegiatan Indikator Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan pada tahun 2025 yang terbagi dalam beberapa bagian, berikut ini merupakan rincian kendala dan rencana upaya perbaikan dimasa yang akan datang:

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Membuat tim work untuk memantau progres kegiatan dan Melakukan Koordinasi secara intens dengan stakeholder terkait melalui kegiatan rapat koordinasi teknis dengan stakeholder terkait dan kegiatan konsolidasi bidang MRLL antar kota
- b. Tidak terpenuhinya kepatuhan pihak eksternal terhadap

ketetapan teknis yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan dalam hal ini Direktorat Lalu Lintas Jalan yang telah menetapkan kebijakan sesuai pedoman dan peraturan yang berlaku. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan segera menyusun dan/atau mengevaluasi NSPK sesuai perubahan kebijakan melalui kegiatan Terdapat penyusunan dokumen teknis kajian evaluasi penetapan tingkat pelayanan pada ruas jalan

- 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan kegiatan bidang lalu lintas jalan berdasarkan prioritas secara efisien dan efektif melalui kegiatan menyusun kegiatan bidang lalu lintas jalan berdasarkan prioritas secara efisien dan efektif

- 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan melakukan pemantauan dan monitoring lalu lintas secara manual melalui kegiatan Terdapat kegiatan penyusunan DED

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan melaksanakan pengawasan berbasis prioritas risiko dengan integrasi kegiatan rutin dan kegiatan periode khusus (Hari Raya dan Long Weekend) untuk memastikan efektivitas penggunaan anggaran tanpa mengurangi capaian output pengawasan melalui kegiatan Sarana Penunjang Posko Lapangan (Sewa Tenda dan Sewa Lainnya) Pada Hari Raya Keagamaan dan Libur Nasional (Long Weekend) Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2026 dan Tahun Baru 2027

- 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan



Melakukan optimalisasi melalui intensifikasi pengawasan dan penindakan secara terpadu, serta peningkatan monitoring pemenuhan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan angkutan melalui kegiatan Pengawasan dan Penindakan Pelanggaran Penegakan Hukum Bidang Perhubungan Darat (Metode Proses Cepat dan Pemberkas Biasa)

- c. Masih banyak sarana angkutan orang yang tidak laik jalan (kondisi rem, ban, mesin tidak standar) yang beroperasi. Di 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan meningkatkan frekuensi pemeriksaan teknis dan penindakan terhadap pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, disertai pembinaan kepada perusahaan angkutan dalam implementasi SMK guna meningkatkan kepatuhan dan keselamatan operasional melalui

kegiatan Pengawasan dan Penindakan Pelanggaran Angkutan Orang.

- d. Belum tersedianya pengembangan teknologi yang ada saat ini mengakibatkan informasi yang tidak sinkron sehingga penggunaan teknologi modern untuk pemantauan dan pelaporan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan melakukan standarisasi dan sinkronisasi pelaporan hasil pengawasan melalui sistem monitoring terpadu pada kegiatan lapangan guna meningkatkan akurasi data dan efektivitas pengambilan keputusan dalam pengendalian operasional melalui kegiatan Sarana Penunjang Posko Lapangan (Sewa Tenda dan Sewa Lainnya) Pada Hari Raya Keagamaan dan Libur Nasional (Long Weekend) Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2026 dan Tahun Baru 2027

3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB)

- a. Kurangnya pelatihan atau sertifikasi bagi petugas, sehingga kurangnya SDM yang kompeten dalam melakukan pemeriksaan dan penindakan. Hal ini dapat



dilakukan upaya perbaikan dengan melakukan peningkatan kapasitas petugas melalui pembinaan teknis dan pendampingan lapangan dalam pelaksanaan pengawasan dan penindakan angkutan barang, serta optimalisasi penugasan personel berpengalaman pada kegiatan penegakan hukum untuk menjamin kualitas pemeriksaan dan proses pemberkasan pelanggaran melalui kegiatan Pengawasan dan Penindakan Pelanggaran Penegakan Hukum Bidang Perhubungan Darat (Metode Proses Cepat dan Pemberkasan Biasa)

- 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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan penajaman prioritas pengawasan berbasis risiko (risk based supervision) pada titik rawan pelanggaran ODOL, serta integrasi pelaksanaan pengawasan rutin dengan kegiatan

posko terpadu agar penggunaan anggaran tetap efektif tanpa menurunkan capaian output pengawasan dan penegakan hukum melalui kegiatan Posko Monitoring dan Pengawasan Posko Lapangan Hari Raya Keagamaan dan Libur Nasional (Angleb 2026, Nataru 2026/2027)

- 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*. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan standarisasi KENDA dan integrasi pelaporan hasil pengawasan dan penindakan melalui optimalisasi sistem monitoring kegiatan posko serta konsolidasi data hasil pemeriksaan kendaraan barang untuk meningkatkan akurasi dan efektivitas pengendalian operasional melalui kegiatan pengawasan Keselamatan Angkutan Jalan Secara Serentak Tahun 2026 mendukung Zero ODOL



- d. Belum adanya pedoman teknis untuk instansi/stakeholder internal/eksternal dalam pelaksanaan kegiatan Pengawasan, penindakan dan penegakan hukum. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan menyusun dan menyelaraskan pedoman teknis pelaksanaan pengawasan dan penindakan angkutan barang melalui mekanisme koordinasi dan konsolidasi dalam kegiatan penegakan hukum guna memastikan keseragaman prosedur pemeriksaan, penindakan, dan pemberkasan pelanggaran melalui kegiatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Jalan Secara Serentak Tahun 2026 mendukung Zero ODOL.
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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Meningkatkan pemenuhan SPM UPPKB dengan melakukan peningkatan fasilitas melalui rehabilitasi dan pemeliharaan guna menjamin kualitas fasilitas utama dan penunjang di UPPKB, serta koordinasi penyeragaman persepsi terkait Standar Penilaian Minimal UPPKB melalui kegiatan rehabilitasi dan pemeliharaan serta rapat koordinasi Standar Penilaian Kinerja Fasilitas Penimbangan
- b. Kondisi sarana dan prasarana penimbangan belum sepenuhnya dalam keadaan optimal. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan memastikan keseragaman penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor sesuai dengan pedoman Standar Pelayanan Minimal melalui kegiatan koordinasi dan sosialisasi agar penerapannya lebih merata di seluruh UPPKB melalui kegiatan Rapat Koordinasi Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor
- c. Keterbatasan jumlah dan kompetensi sumber daya manusia (SDM) di beberapa UPPKB yang menyebabkan pelaksanaan penimbangan belum dapat



dilakukan secara optimal. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan meningkatkan profesionalisme, akurasi, dan akuntabilitas petugas penimbangan kendaraan bermotor, serta mendukung keseragaman kualitas pelayanan penimbangan kendaraan bermotor di seluruh UPPKB melalui kegiatan Sertifikasi Kompetensi Petugas Penimbangan Kendaraan Bermotor

- d. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan kendaraan angkutan barang di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan mengusulkan kegiatan pemeriksaan pemenuhan SPM/ penilaian kinerja pada T.A. 2026 melalui kegiatan Evaluasi dan Penilaian Kinerja Penimbangan Kendaraan Bermotor

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan meningkatkan profesionalisme, akurasi, dan akuntabilitas petugas melalui kegiatan sertifikasi kompetensi petugas penguji tipe kendaraan bermotor.
- b. Belum terintegrasinya Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Rancang Bangun (SRUT-RB), sehingga Pemohon harus mengajukan SRUT-RB. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan menyediakan peralatan seperti komputer dan laptop yang layak untuk memproses permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui pemenuhan kebutuhan perlengkapan Penguji Tipe Kendaraan Bermotor.
- c. Belum optimalnya *website Vehicle Type Approval* (VTA) Online sesuai perkembangan zaman. Belum adanya peningkatan sistem. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan mengajukan permohonan Sertifikasi Registrasi Uji Tipe (SRUT)



melalui website VTA Online dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Rancang Bangun (SRUT-RB) dengan kegiatan pengawasan pelaksanaan pelayanan Sertifikasi Registrasi Uji Tipe (SRUT).

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 tatacara belum mencapai target realisasi, diantaranya:

- a. Belum tersedianya anggaran untuk melaksanakan kegiatan Uji Petik. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan kegiatan bidang uji berkala berdasarkan prioritas secara efisien dan efektif melalui kegiatan penyusunan rancangan kegiatan bidang uji berkala berdasarkan prioritas secara efisien dan efektif.
- b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Dilakukan penyusunan dan sosialisasi Pedoman Teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor dan

pelaksanaan uji petik melalui kegiatan Penyusunan NSPK Bidang Uji Berkala.

- c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan adanya alat pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang tersebar di-25 BPTD dan diupayakan untuk pengadaan alat untuk 8 BPTD baru melalui kegiatan pengadaan Alat Pemeriksaan Laik Fungsi Kendaraan Bermotor Non Statis.

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan



Menyusun manajemen kegiatan yang baik dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi supaya berjalan dengan baik dan bersinergi melalui kegiatan pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan dan Kegiatan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan (DIPA BPTD dan DIT. LL)

- b. Koordinasi, kolaborasi dan komunikasi Teknis Kurang Optimal
Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan 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. Dan Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua stakeholder terkait juga dengan Pemerintah Daerah terkait dengan pelaksanaan di bidang perlengkapan jalan melalui

kegiatan Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Pemeriksaan Teknis Perlengkapan, Kegiatan Pemeriksaan Teknis (workshop) Perusahaan Perlengkapan Jalan dan Bimbingan Teknis Bidang Perlengkapan Jalan

- c. Ketidaksesuaian Teknis sesuai Pedoman dan Ketentuan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan pemantauan rutin dan proaktif terkait personel pengawas di lapangan guna membuat proses pengendalian mutu berjalan secara maksimal dan sesuai pedoman melalui kegiatan Pelaksanaan Pelayanan Pengujian Teknis Perlengkapan Jalan (Retroreflektifitas, skid resistance, efikasi, ultrasonik dan beton) dan Penyusunan Kebijakan Bidang Perlengkapan Jalan.
8. Kendala lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor antara pusat dengan daerah. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melaksanakan Koordinasi dengan Kementerian Pekerjaan Umum agar tidak terjadi



tumpang tindih kebijakan melalui kegiatan pelaksanaan rapat koordinasi teknis penanganan lokasi rawan kecelakaan dilaksanakan dengan berpedoman pada prinsip keselamatan sebagai prioritas utama, pendekatan berbasis data (evidence-based policy), serta efisiensi dan efektivitas anggaran.

- b. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan peningkatan kapasitas melalui pelatihan teknis serta kolaborasi lintas teknis dikarenakan Penanganan lokasi rawan kecelakaan tidak hanya menjadi tanggung jawab satu instansi, melainkan melibatkan unsur Bappenas, Kementerian Pekerjaan Umum, Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Kementerian Kesehatan melalui kegiatan Pelaksanaan Diklat Inspeksi Keselamatan Jalan. Melalui diklat, SDM dibekali kemampuan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menganalisis faktor penyebab kecelakaan, serta menyusun

rekomendasi teknis yang tepat dan berbasis risiko

- c. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Pendekatan yang dilakukan harus berbasis data dan risiko. Penentuan prioritas lokasi penanganan dilakukan melalui analisis data kecelakaan dan Relaksasi anggaran penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan oleh seluruh BPTD Indonesia
- d. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan penyusunan pedoman teknis penetapan Lokasi Rawan Kecelakaan melalui kegiatan Penyusunan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat terkait penetapan lokasi rawan kecelakaan berdasarkan data SID yang telah dilakukan harmonisasi kepada BPTD seluruh Indonesia
- e. Belum ada prioritas dalam Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Penanganan lokasi rawan



kecelakaan dilaksanakan dengan menyesuaikan prioritas pembangunan secara selektif dan terukur, berpedoman pada prinsip efisiensi anggaran tanpa mengurangi fokus utama pada penyelamatan jiwa melalui kegiatan Survei awal lokasi penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) dilaksanakan sebagai tahap fundamental dalam memastikan intervensi keselamatan jalan dilakukan secara tepat sasaran, efektif, dan efisien. Kegiatan ini bertujuan untuk memverifikasi data kecelakaan, mengidentifikasi faktor risiko dominan, serta merumuskan rekomendasi penanganan berbasis kondisi faktual di lapangan.

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Realokasi anggaran

penanganan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman melalui kegiatan Realokasi anggaran dalam penanganan manajemen kecepatan dilakukan secara selektif dan terukur dengan memperhatikan prioritas risiko serta prinsip efisiensi.

b. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Peningkatan kapasitas SDM melalui pelaksanaan pendidikan dan pelatihan (diklat) serta bimbingan teknis (bimtek), kompetensi aparatur diperkuat secara sistematis dan berkelanjutan agar selaras dengan standar teknis yang berlaku serta responsif terhadap perkembangan kebijakan nasional. Upaya ini memastikan aparatur memiliki pemahaman regulatif, kemampuan analitis, dan keterampilan teknis yang memadai dalam mendukung pelaksanaan program keselamatan jalan secara profesional, efektif, dan akuntabel

c. Lemahnya koordinasi teknis baik lintas sektor maupun pusat ke daerah. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan



Koordinasi antar dan lintas sektor dalam memastikan kebijakan penanganan keselamatan jalan berjalan efektif, terintegrasi, dan tidak saling tumpang tindih melalui Koordinasi yang sistematis, transparan, dan berbasis kinerja, kebijakan keselamatan jalan dapat dilaksanakan secara harmonis, efisien dalam penggunaan anggaran, serta berorientasi pada tujuan utama yaitu penurunan angka kecelakaan dan fatalitas secara berkelanjutan.

- d. Belum tersediannya Roadmap Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Roadmap pembangunan ZoSS, RASS, Implementasi Batas Kecepatan melalui kegiatan Roadmap penanganan manajemen kecepatan disusun dengan berpedoman pada analisis data kecelakaan yang bersumber dari Sistem Informasi Data (SID)

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. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan Melakukan penajaman prioritas program kampanye berdasarkan pedoman LLAJ dengan memfokuskan pada kegiatan yang berdampak langsung terhadap peningkatan kesadaran dan kepatuhan berlalu lintas.

- b. Belum optimalnya koordinasi antara Balai Pengelola Transportasi seluruh Indonesia dengan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam merancang dan menjalankan kampanye Keselamatan LLAJ. Hal ini dapat dilakukan upaya perbaikan dengan



- c. Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan. Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekedar kegiatan yang tidak memiliki relevansi langsung dengan
11. Kendala terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
- a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya tenaga pengajar. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan Sosialisasi dan edukasi Keselamatan LLAJ pada anak usia dini, tenaga pengajar maupun pendamping. Hal ini dapat

kebiasaan sehari-hari mereka di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan sikap (*attitude*) memerlukan pendekatan jangka panjang dan berkelanjutan, bukan sekedar komunikasi satu arah.

dilakukan upaya perbaikan dengan melakukan penajaman prioritas pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini kepada anak, guru atau pendamping dengan memfokuskan pada kegiatan yang berdampak langsung terhadap peningkatan kesadaran dan kepatuhan berlalu lintas berupa sosialisasi ZOSS dan RASS Keselamatan Jalan;

- b. Tingkat pemahaman keselamatan lalu lintas yang masih rendah di kalangan anak usia dini, pendamping serta tenaga pengajar. Rendahnya pemahaman terhadap risiko kecelakaan dan pentingnya perilaku tertib berlalu lintas menyebabkan pesan-pesan edukasi tidak selalu diterima atau diterjemahkan ke dalam perilaku nyata. Hal ini dapat dilakukan upaya koordinasi lintas instansi dan Pembuatan grup koordinasi digital terpadu dengan tema



koordinasi Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Usia Dini;

- c. Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/incidental. Hal ini dapat dilakukan upaya melaksanakan Pendekatan tematik dan pembiasaan kepada guru agar anak terbiasa melakukannya kegiatan tersebut dengan pembinaan teknis keselamatan jalan anak usia sekolah.

12. Kendala terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:

- a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, dan menghambat berkelanjutan program dengan para mitra. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, sehingga kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat

edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan Sosialisasi, Kampanye dan edukasi Keselamatan LLAJ. Hal ini dapat dilakukan upaya pengoptimalan kemitraan melalui pembagian peran dan pembiayaan bersama antar *stakeholder*, serta mengintegrasikan program keselamatan ke dalam kegiatan rutin instansi agar tidak memerlukan anggaran baru yang besar dengan Perencanaan, Pendampingan dan Pelaksanaan PKJ;

- b. Perbedaan prioritas antar instansi, pihak swasta dan *stakeholder* yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah. Hal ini dapat dilakukan upaya koordinasi lintas sektor melalui forum bersama untuk menyepakati tujuan, peran, dan rencana aksi yang selaras dengan pedoman keselamatan dengan melaksanakan rapat koordinasi lintas sektor;



- c. Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi. Sehingga lemahnya pelaporan dan evaluasi hasil kemitraan menyebabkan sulitnya mengukur efektivitas dan dampak kegiatan. Hal ini dapat dilakukan upaya mendorong penyusunan

pedoman teknis atau regulasi turunan di tingkat daerah yang mengatur mekanisme kerja sama dan pelaksanaan program keselamatan dengan kegiatan Penyusunan Pedoman Teknis Bidang Kemitraan dan Promosi.

Adapun anggaran kegiatan terkait Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang 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 realisasi sebesar Rp727.988.920 atau sekitar 84,42%.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024-2025

Pada tahun 2024, Sasaran Program 3 “Meningkatnya Keselamatan Transportasi” diukur melalui dua Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). IKK pertama yaitu Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan ditetapkan dengan target sebesar 0,008, dengan realisasi sebesar 0,007, sehingga capaian kinerja tercatat sebesar 112,50%. IKK kedua yaitu Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran ditetapkan dengan target 0,033 dan direalisasikan sebesar 0,033, sehingga capaian kinerja mencapai 100,00%. Kedua indikator tersebut digunakan untuk menggambarkan tingkat keselamatan

transportasi pada moda jalan dan penyeberangan secara terpisah dalam satu sasaran program.

Selanjutnya, pada tahun 2025, terjadi penyesuaian terhadap Sasaran Program 3 menjadi “Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan” dengan fokus pengukuran yang lebih terarah pada sektor lalu lintas dan angkutan jalan. Pengukuran sasaran program tersebut dilakukan melalui satu Indikator Kinerja Kegiatan, yaitu Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, dengan target sebesar 91,700 dan realisasi sebesar 57,927, sehingga capaian kinerja tercatat sebesar 63,17%. Penyesuaian indikator ini



mencerminkan perubahan pendekatan pengukuran dari indikator berbasis rasio kejadian kecelakaan menjadi indikator komposit yang menilai aspek keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan secara lebih menyeluruh.

Penyandingan Sasaran Program 3 tahun 2024 dan 2025 ini dilakukan untuk memberikan gambaran perubahan fokus kebijakan dan struktur indikator

keselamatan transportasi antar-tahun, dari pengukuran berbasis rasio kejadian kecelakaan pada beberapa moda menjadi pengukuran terfokus pada peningkatan keselamatan lalu lintas angkutan jalan. Penyandingan ini bersifat deskriptif dan dimaksudkan untuk menjelaskan penyesuaian arah pengukuran kinerja, tanpa dimaksudkan sebagai perbandingan langsung atas capaian kinerja antar-tahun.

Tabel III.32
Penyandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024

Tahun	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Target	Realisasi	Capaian
2024	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Rasio	0,008	0,007	112,50%
		Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	Rasio	0,033	0,033	100,00%
2025	Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	%	91,700	57,927	63,17%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2024 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Realisasi kinerja Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan tahun 2025 sebesar 57,927, jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebesar 91,70 maka capaian kinerja mencapai 63,17%. Pencapaian ini digambarkan pada tabel dan diagram Perbandingan Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan tahun 2025 terhadap Target Kinerja pada tahun 2025 dalam Renstra Ditjen Hubdat tahun 2025-2029.

Tabel III.33
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dalam Renstra Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

SP03 Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan					
No	Tahun	IKP	Target Renstra	Realisasi	Capaian (%)
1.	2025	IKP.3.1	91,70	57,927	63,17%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

B. Transportasi Laut

1. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

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. Secara matematis dapat dihitung sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = \frac{100\% (\text{Jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut})}{(\text{Jumlah surat berlayar})} \times 100\%$$

Pada tahun 2025 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sebanyak 1.347.459 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor alam sebesar 46 kejadian, manusia (*human error*) sebesar 39 kejadian dan faktor kendala teknis sebesar 16 kejadian, sehingga persentase capaian kinerjanya sebesar 100%, yakni pada berikut:

Tabel III.34

Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Tahun 2025

No	Bulan	Faktor Penyebab				Jumlah SPB 2025	
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Bulanan	Bulanan	Triwulan
1	Januari	6	3	1	10	106.700	288.069
2	Februari	6	7	0	13	94.556	
3	Maret	3	5	3	11	86.813	
4	April	1	5	2	18	109.326	314.832
5	Mei	2	1	1	4	112.164	
6	Juni	3	2	1	6	93.342	
7	Juli	4	5	4	13	116.582	354.102
8	Agustus	8	4	2	14	115.540	
9	September	3	0	0	3	121.980	
10	Oktober	3	0	1	4	114.851	390.456
11	November	2	4	0	6	94.239	
12	Desember	5	3	1	9	181.366	
TOTAL		46	39	16	101	1.347.459	1.347.459

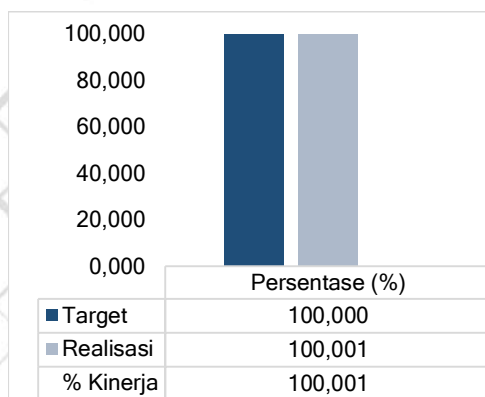
Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2025

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2025, yaitu sebanyak 1.347.459 (Satu Juta Tiga Ratus Empat Puluh Ribu Empat Ratus Lima Puluh Sembilan) SPB, maka capaian indikator Kinerja Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025 sebesar 99,993 atau mencapai 100,000% dari target, yakni:

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

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

Adapun anggaran terkait Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025 adalah senilai Rp2.399.924.000,00 (Dua Miliar Tiga Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Dua Puluh Empat Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp2.399.802.691,00 (Dua Miliar Tiga Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Dua Ribu Enam Ratus Sembilan Puluh Satu) atau mencapai 99,995%. Pemanfaatan anggaran ini merupakan akumulasi alokasi kegiatan Sosialisasi Keselamatan Pelayaran, Pemeriksaan Kecelakaan Kapal dan Monitoring Evaluasi Surat Persetujuan Belayar Kapal dan SPB Sungai Danau dan Penyeberangan, *Public Audience Monitoring* Evaluasi Keselamatan berlayar, dan *Monitoring* Keselamatan Pelayaran.



Gambar III.23

Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Terhadap Target PK Tahun 2025



Gambar III.24

Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2025

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 ekstrim 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.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Adapun realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Laut pada tahun 2025 telah mencapai target yang ditetapkan dan untuk target maupun realisasi pada tahun-tahun sebelumnya tidak bisa dibandingkan dengan tahun 2025 dikarenakan terdapat perbedaan pada indikatornya.

Tabel III.35
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut

Indikator Kinerja	Indikator Kegiatan Program	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya keselamatan transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut	Per 10.000 Pelayaran	2020	1,23	1,02	117,07
			2021	1,21	1,14	105,76
			2022	1,09	0,99	109,17
			2023	0,97	0,84	113,04
			2024	0,80	0,90	87,5
Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	Rasio	2025	100,000	99,993	99,993

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c. **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**

Adapun berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 pada Tingkat Keselamatan Transportasi Laut untuk target sebesar 100% sedangkan realisasinya sebesar 100,001% sehingga persentase capaian kinerja sebesar 100,001% sehingga telah sesuai dengan target Renstra yang telah ditetapkan.

Tabel III.36
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	%	2025	100,000	99,993	99,993%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

C. Transportasi Udara

1. Tingkat Keselamatan Transportasi Udara

a. **Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025**

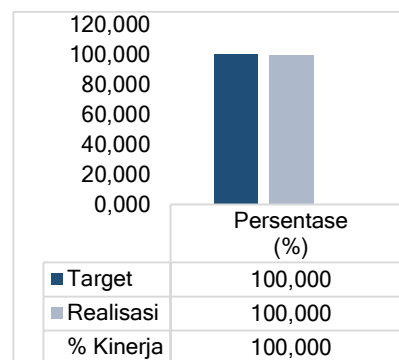
Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

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

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 &\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{\text{Accident on Aircraft MTOW} > 5.700 \text{ kg}}{\text{Aircraft Departure}} \times 100\% \right] \\
 &\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} = 100\% - \left[\frac{0}{795.217} \times 100\% \right] = 100\%
 \end{aligned}$$

Pada Tahun 2025 diperoleh nilai capaian kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Udara sebesar 100,000%, dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa. Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang dapat ditolerir dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya atau diperkirakan sebesar 930.232. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai 2 kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.



Gambar III.25

Grafik Capaian Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Terhadap Target PK Tahun 2025

Pada tahun 2025 diperoleh nilai capaian tingkat kejadian kecelakaan sebesar 100% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa. Adapun terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa di tahun 2021 sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air yang menyebabkan korban jiwa. Selanjutnya di tahun 2022-2025 Ditjen Perhubungan Udara berhasil mempertahankan “Zero Accident” sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Faktor Keberhasilan

- 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;
- 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.

Upaya Peningkatan Kinerja di 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:

1. Bidang Bandar Udara:
 - a. Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/ sertifikat bandar udara (SBU) sebanyak 227 Bandar Udara, serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
 - b. Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.
2. Bidang Navigasi Penerbangan:
 - a. Pengawasan dan Pengendalian di Bidang Navigasi Penerbangan Terkait dengan Implementasi Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan;
 - b. Pemenuhan dan Peningkatan Standar Kompetensi Personil Navigasi Penerbangan.
3. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:
 - a. 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;
 - b. Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
 - c. Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
 - d. 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



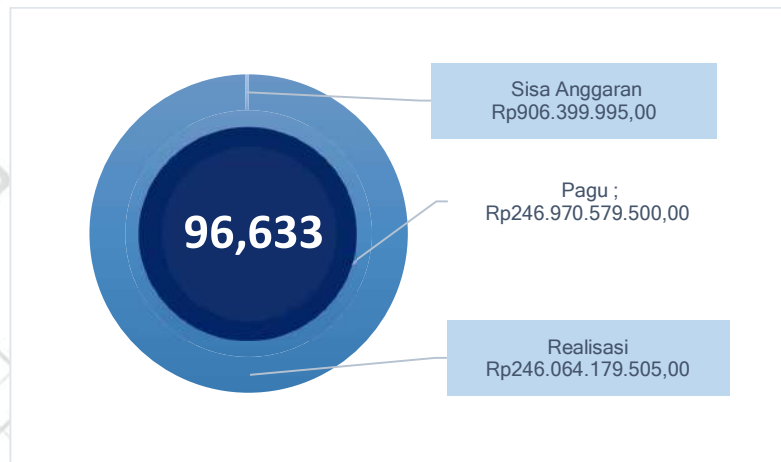
insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan penerbangan.

4. Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan
Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 167 Bandar Udara, dengan jumlah peralatan/ fasilitas penerbangan yang dikalibrasi terdiri dari 84 unit *Instrument Landing System (ILS)*, 174 unit *Precision Approach Path Indicator (PAPI)*, 66 unit *Doppler Very High Frequency Omni Range (DVOR)/ Distance Measuring Equipment (DME)*, 16 unit *Non-Directional Beacon (NDB)*, dan 3 RADAR.

5. Bidang Kesehatan Penerbangan

- a. Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan sebanyak 24.212;
- b. Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- c. Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

Adapun anggaran terkait Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025 adalah senilai Rp246.970.579.500,00 yang terealisasi sebesar 99,633% atau persentase penyerapan anggaran senilai Rp246.064.179.506,00 sebagaimana terlampir pada gambar berikut.



Gambar III.26
Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Capaian kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025 sudah optimal, karena tidak terjadi kecelakaan transportasi udara dengan realisasi yakni 100,000%. Pencapaian ini sebagaimana berikut:

Tabel III.37

Perbandingan Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2020 - 2025

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta penerbangan	Rasio	2020	2,160	0,000	200,000
			2021	2,150	3,226	50,233
			2022	2,150	0,000	200,000
			2023	2,150	0,000	200,000
			2024	2,150	0,000	200,000
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	%	2025	100,000	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Capaian kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2025 terhadap target Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 terealisasi sebesar 100,000%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut.

Tabel III.38

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025-2029 Rasio Tingkat Keselamatan Transportasi Udara dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	%	2025	100,000	100,000	100,000

Sumber: Hasil Analisis, 2025

D. Transportasi Perkeretaapian

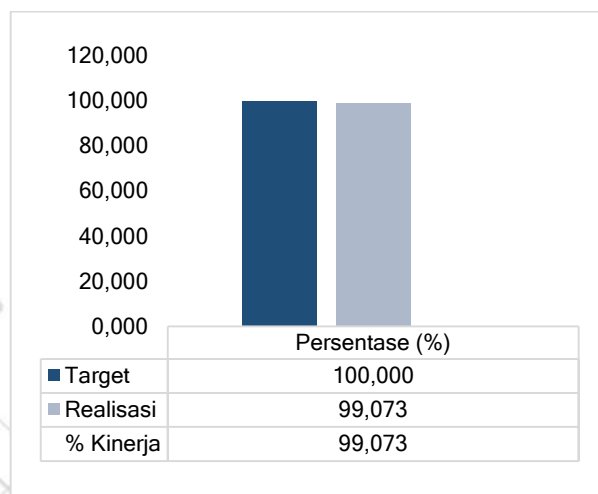
1. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

a. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Jumlah kejadian kecelakaan kereta api sampai dengan akhir Desember 2025 sebanyak 10 kejadian serta jumlah keberangkatan kereta api sampai dengan sebanyak 1.078.866 KA, maka diperoleh tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan KA pada Tahun 2025 sebesar 99,073%. Adapun uraian perhitungan realisasi kinerja sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \left(\frac{10 \text{ Kejadian Kecelakaan Kereta Api}}{1.078.866 \text{ Perjalanan Kereta Api}} \right) \right] \times 100\% = 99,073\%$$

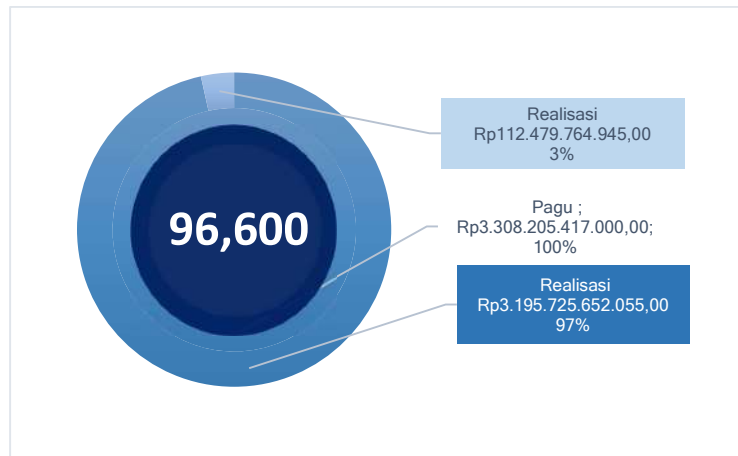
Berdasarkan realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian per 1.000 jumlah keberangkatan kereta api sebesar 99,073%, maka diperoleh capaian kinerja sebesar 99,073% dari target yang ditetapkan pada Tahun 2025 sebesar 100%. Kejadian kecelakaan kereta api mayoritas terjadi pada lokasi di wilayah Sumatera Bagian Selatan (50%) khususnya dalam pelayanan kereta api angkutan barang. Berdasarkan periode triwulan, capaian kinerja pada Triwulan I s.d. IV tidak dapat terpenuhi 100% sesuai target triwulan dimana pada setiap periode triwulan selalu terjadi kecelakaan kereta api.



Gambar III.27

Grafik Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Terhadap Target PK Tahun 2025

Alokasi anggaran untuk Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian adalah senilai Rp3.308.205.417.000 (Tiga Triliun Tiga Ratus Delapan Miliar Dua Ratus Lima Juta Empat Ratus Tujuh Belas Ribu Rupiah) dengan realisasi senilai Rp3.195.725.652.055 (Tiga Triliun Seratus Sembilan Puluh Lima Miliar Tujuh Ratus Dua Puluh Lima Juta Enam Ratus Lima Puluh Dua Ribu Lima Puluh Lima Rupiah) atau persentase penyerapan anggaran sebesar 96,600%.



Gambar III.28

Realisasi Anggaran Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025

Faktor Pencapaian Indikator Kinerja

Pada Tahun 2025, telah terjadi 10 (sepuluh) kejadian kecelakaan kereta api, antarlain:

- Anjlokkan KA barang pada emplasemen Stasiun Ujan Mas:
Pada tanggal 15 Maret 2025 pukul 22:30 WIB terjadi kecelakaan anjlokkan 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.
- Anjlokkan KA barang (Bara Simpang) pada emplasemen Stasiun Banjarsari:
Pada tanggal 23 Juni 2025 pukul 11.10 WIB terjadi anjlokkan 4 as pada rangkaian gerbong barang nomor 4212427 nomor urut 1 dari lokomotif. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam tahap penelitian.
- Anjlokkan 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. Anjlok KA 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. Anjlok KA 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. Anjlok KA 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. Anjlok KA 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 Tanggungkarang.
 - h. Anjlok 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. Anjlok 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 Tahun 2025 diantaranya:

- a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
 - 1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 287 unit dan 421,948 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 95 sertifikat jalur dan bangunan serta sertifikasi fasilitas operasi;
 - 2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 13.836 unit serta



- sertifikasi sebanyak 12.513 sertifikat;
- 3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 9.310 orang dengan sertifikasi sebanyak 8.271 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.

Selain itu, 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/longsoran/amblesan serta keterbatasan dukungan anggaran



pengawasan terhadap kondisi dan pelaksanaan perawatan prasarana/sarana perkeretaapian.

Analisis Keterhubungan (*Crosscutting*) dengan *Stakeholder*

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.

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

Upaya peningkatan kinerja terhadap rasio kejadian kecelakaan kereta api pada periode berikutnya diantaranya:

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/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

organisasi/jabatan/pegawai:

Penyesuaian penugasan pegawai dengan kompetensi/fungsional tertentu sesuai kebutuhan pelaksanaan pengujian SDM, Sarana dan Prasarana Perkeretaapian serta memperhatikan hasil evaluasi pelaksanaan pengujian pada Tahun 2025.

b. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020-2025

Pada Tahun 2020-2024, indikator kinerja terkait sasaran program keselamatan menggunakan ukuran Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api (*Rate of Accident*) sesuai Rencana Strategis Tahun 2020-2024 dengan formulasi dengan mengacu pada jumlah kejadian kecelakaan dibandingkan Km tempuh perjalanan kereta api. Berdasarkan hasil konversi data beberapa tahun terakhir, diperoleh bahwa

periode Tahun 2022-2024 tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian mengalami peningkatan dari semula 98,119% pada Tahun 2022 menjadi 99,424% pada Tahun 2024. Namun pada Tahun 2025 tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian mengalami penurunan menjadi 99,073% dengan keterjadian 10 kecelakaan kereta api. Pencapaian ini sebagaimana berikut:



Tabel III.39

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	Rasio	2020	0,240	0,190	121,000
			2021	0,190	0,230	79,000
			2022	0,230	0,180	121,624
			2023	0,150	0,100	133,334
			2024	0,060	0,060	100,000
		%	2025	100,000	99,073	99,073

Sumber: Hasil Analisis, 2025

c. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian sebagai penjabaran Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 yang kemudian dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025. Realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian pada Tahun 2025 sebesar 99,073%, sedangkan target Tahun 2025 yang tercantum dalam Rencana Strategis Tahun 2025-2029 sebesar 100% sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar

99,073%. Capaian Tahun 2025 tidak memenuhi target dikarenakan terjadinya 10 kecelakaan kereta api yang seluruhnya berupa kejadian anjlokkan kereta api. Kedepan perlu dilakukan upaya peningkatan kinerja guna pemenuhan capaian kinerja mendukung *zero accident* pada Rencana Strategis Tahun 2025-2029. Rincian perbandingan target dan realisasi kinerja berdasarkan Rencana Strategis diuraikan sebagai berikut.

Tabel III.40

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IKSS	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	%	2025	100,000	99,073	99,073
			2026	100,000		
			2027	100,000		
			2028	100,000		
			2029	100,000		

Sumber: Hasil Analisis, 2025



III.3 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Pada tahap ini dilakukan pengukuran untuk mengetahui tingkat efisiensi/penghematan penggunaan sumber daya, khususnya sumber daya keuangan yang dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2025 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025, sebagaimana pada gambar berikut berikut:



Gambar III.29
Efisiensi Sumber Daya Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Untuk mencapai kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 telah melakukan upaya efisiensi pemanfaatan anggaran, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi Nasional, dilakukan efisiensi sebesar 22,412%, dimana capaian kinerja sebesar 100,392% dengan realisasi anggaran sebesar 77,979%;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional, telah dilakukan efisiensi sebesar 2,053%, dimana capaian kinerja sebesar 102,053% dengan realisasi anggaran sebesar 100,000%;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi nasional, telah dilakukan efisiensi sebesar 4,138%, dimana capaian kinerja sebesar 91,139% dengan realisasi anggaran sebesar 87,002%.

Rincian efisiensi capaian kinerja dan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 adalah sebagaimana terlampir pada Lampiran 14.



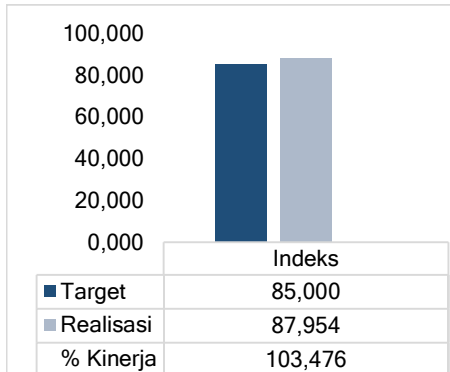
III.4 CAPAIAN LAINNYA TAHUN 2025

Selain pencapaian empat Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang merupakan *core bussiness* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 3 (tiga) Sasaran Strategis Pendukung dengan lima Indikator Kinerja Strategis Pendukung yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:



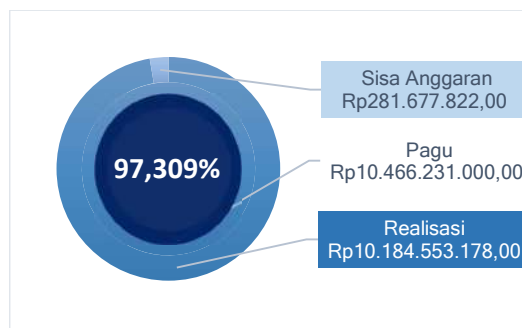
III.4.1 Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Keempat

Sasaran Strategis Pendukung Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan di Bidang Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSp Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi, yang merupakan komposit dari pengukuran terhadap dua unsur, yaitu: Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan (50%), dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1) (50%). Adapun alokasi dan anggaran pada SSp 4 sebesar Rp10.466.231.000,00 dengan realisasi sebesar Rp10.184.553.178,00 yang secara keseluruhan terdiri dari total pagu dan realisasi anggaran pada indikator Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi. Pencapaian ini sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.30

Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Terhadap Target PK Tahun 2025



Gambar III.32

Realisasi Anggaran Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi Tahun 2025

Sampai dengan akhir Tahun 2025, indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi memiliki realisasi sebesar 87,950 dari target sebesar 85,000. Adapun rekomendasi kebijakan tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* sampai dengan akhir Tahun 2025 sebanyak 36 kajian dari target 43 kajian, sedangkan rekomendasi kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan Tahun 2025 sebanyak 59 kajian dari total 64 kajian, dengan rincian sebagai berikut:



Tabel III.41

Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	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; 2) Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim; 3) Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik; 4) Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran; 5) Cyber Security di Dunia Penerbangan; 6) Pengoperasian ROLA (Rolling Road/Rollende Lanstrabe) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api; 7) Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025 (1446 H); 8) Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri; 9) Evaluasi Penyelenggaraan General Sales Agent (GSA) di Indonesia.	1) Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia; 2) Perumusan Kebijakan Potensi <i>Seaplane</i> Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN; 3) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara; 4) Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni; 5) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Penumpang Untuk Tujuan Wisata; 6) Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim <i>Autonomous Surface Ships</i> (MASS); 7) Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut; 8) Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan; 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) Reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Isu Teknologi Informasi Lalu Lintas Angkutan Jalan); 4) Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi Di Ibu Kota Nusantara;	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;

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
5) Reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Isu Terminal Penumpang Angkutan Jalan); 6) Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwardang; 7) Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (New Concept Tol Laut); 8) Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 9) Key Performance Indicator Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik 10) Key Performance Indicator (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang; 11) Peningkatan Kompetensi Situational Awareness dan Decision Making bagi Personel Air Traffic Controller (ATC); 12) Optimalisasi Fungsi Terminal Penumpang untuk Mendukung Logistik; 13) Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi	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 Pergerakan 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; 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;	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; 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;

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
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.	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 Dimension Over Loading (ODOL).	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) <i>Risk Journey Management</i> ; 7) Evaluasi Kebijakan Penanganan Masalah <i>Over Dimension Over Load</i> (ODOL) pada Angkutan Jalan; 8) Evaluasi Kebijakan Pengembangan Kompetensi Pengemudi; 9) Rencana Penggabungan KSOP dan DISNAV serta Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran; 10) <i>Fatigue Management</i> pada Pilot; 11) Mitigasi Pencegahan Penyebaran Virus Cacar Monyet (MPOX) pada Sektor Transportasi Udara; 12) Evaluasi Pemenuhan Aspek Keselamatan Angkutan Sungai di Indonesia; 13) Evaluasi Kebijakan Pengaturan Waktu Kerja dan Tempat Istirahat Pengemudi; 14) Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kereta Feeder KA Cepat menjadi KA Komuter Bandung; 15) Rekomendasi Kebijakan terkait Pengawasan Operasional dan Penggunaan Armada Bus Pariwisata; 16) Pembatasan Usia Sarana Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Keselamatan Jalan; 17) Analisis Risiko Pada Bangunan Jembatan dan Terowongan Pada Jalur Kereta Api; 18) Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum Untuk Menurunkan Potensi Kecelakaan Jalan;

Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder	Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
	19) Evaluasi Kebijakan Pengawasan Sarana Perkeretaapian; 20) Evaluasi Kebijakan Penanganan Kondisi Darurat di Kapal.

Sumber: BKT, 2025

Keberhasilan pencapaian target kinerja pada indikator ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

- Pelaksanaan kegiatan Dialog Kinerja yang bertujuan untuk melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja yang telah dilaksanakan pada tahun berjalan, serta untuk memastikan kegiatan telah berjalan sesuai dengan rencana awal;
- Pemantauan rencana aksi yang dilakukan secara berkala setiap bulannya sehingga kendala yang ada dalam pelaksanaan kegiatan dapat termonitor dan segera ditindaklanjuti;
- Pada tahun 2025 anggaran yang mendukung ketercapaian IKP 1 mengalami efisiensi yang cukup signifikan sehingga menjadi kendala dalam pelaksanaan kegiatan, untuk mengatasi kendala tersebut beberapa langkah penanganan telah dilaksanakan seperti mempersempit ruang lingkup penyusunan rekomendasi kebijakan, survey yang seharusnya dilakukan untuk mendapatkan data primer tidak

dapat dilakukan sehingga data yang digunakan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan tahun 2025 hanya menggunakan data sekunder;

- Koordinasi secara masif pada seluruh tahapan kegiatan mulai dari persiapan, pelaksanaan, tahap perumusan hasil maupun tahap implementasi hasil; e. Komitmen Pimpinan dan seluruh staf yang terlibat dalam pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan;

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan

data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (crosscutting) antara lain berkoordinasi dengan stakeholder terkait seperti Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam setiap tahap kegiatan mulai dari persiapan, pelaksanaan, tahap perumusan hasil maupun tahap implementasi hasil.





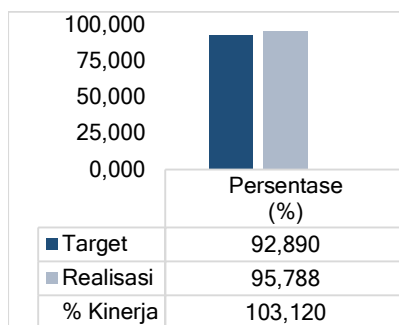
III.4.2 Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Kelima

Sasaran Strategis Pendukung Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSSp Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten.

Realisasi IKSSp Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten tahun 2025 sebesar 95,788 jika dibandingkan dengan target sebesar 92,890 maka capaian kinerja mencapai 103,120%.

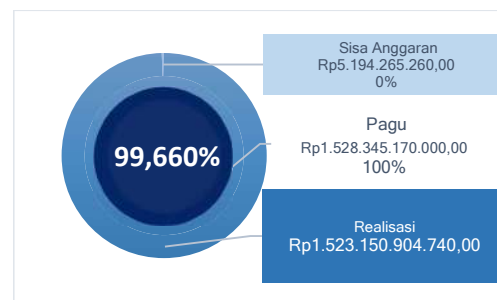
Alokasi anggaran untuk IKSSp Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang

Kompeten senilai Rp1.528.345.170.000,00 (Satu Triliun Lima Ratus Dua Puluh Delapan Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Lima Juta Seratus Tujuh Puluh Ribu Rupiah) yang terealisasi senilai Rp1.523.150.904.740,00 (Satu Triliun Lima Ratus Dua Puluh Tiga Miliar Seratus Lima Puluh Juta Sembilan Ratus Empat Ribu Tujuh Ratus Empat Puluh Rupiah) atau persentase penyerapan anggaran sebesar 99,660%. Pencapaian kinerja dan anggaran ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar III.35

Grafik Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2025



Gambar III.34

Realisasi Anggaran Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten 2025

Pada tahun 2025 terdapat perubahan indikator kinerja pada Badan Pengembangan SDM Perhubungan sesuai dengan Renstra Badan Pengembangan SDM Perhubungan Tahun 2025-2029, di mana pada tahun 2024 adalah Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($40\% \times \text{Persentase Lulusan Diklat Transportasi Yang Bersertifikat} + 60\% \times \text{Persentase Penyerapan Lulusan Diklat Pembentukan Transportasi}$) menjadi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten, sehingga untuk perbandingan dengan tahun sebelumnya tidak dapat dilakukan karena rumus dan cara perhitungan yang berbeda.



Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten adalah indikator yang menguraikan tentang pemenuhan sumber daya manusia dalam bidang transportasi yang berkompeten. Nilai Indikator Kinerja Program Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten merupakan hasil pengukuran atas kinerja dari 4 (empat) Indikator Kinerja Kegiatan yaitu Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi, Tingkat lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi, dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi.

Adapun rumus formulasi untuk menghitung nilai Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten adalah sebagai berikut:

$$\text{Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten} = (C_{\text{vokasi}} \times 15\%) + (C_{\text{kompetensi}} \times 35\%) + (C_{\text{peserta}} \times 25\%) + (C_{\text{akreditasi}} \times 25\%)$$

Dimana:

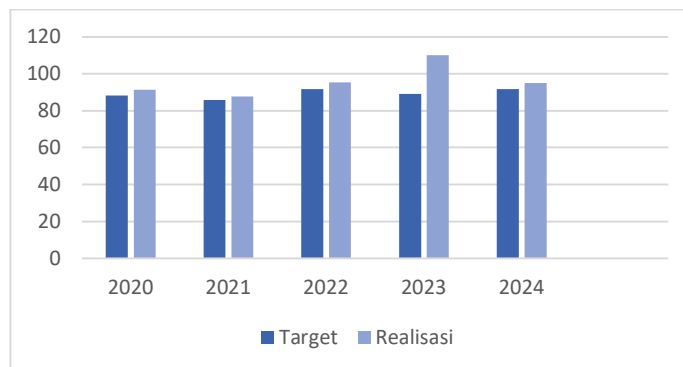
- Cvokasi : Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara Yang Berkompetensi
 Ckompetensi : Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi
 Cpeserta : Persentase Peserta Diklat Transportasi
 Cakreditasi : Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tabel III.42

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2020-2025 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	2020	88,256	91,336	103,490
			2021	85,852	87,840	102,316
			2022	91,726	95,314	103,912
			2023	89,170	110,100	123,472
			2024	91,726	95,017	103,588
Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	2025	92,890	95,788	103,120

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Gambar III.36

Perbandingan Realisasi Kinerja Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2025

Dalam Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029, Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten pada Tahun 2025 memiliki target 85,500 dan telah terealisasi 95,788 sehingga capaian kinerja sebesar 112,033%, sebagaimana pada gambar berikut:

Tabel III.43

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025
Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Tahun 2025-2029

Sasaran Strategis	IK	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	2025	85,500	95,788	112,033
			2026	86,000	-	-
			2027	86,500	-	-
			2028	87,000	-	-
			2029	87,500	-	-

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Analisis penyebab keberhasilan pada IKSSp ini diuraikan sebagai berikut:

- Terpenuhinya target penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi pada matra darat, laut dan udara. Serapan lulusan matra darat karena sebagian besar adalah lulusan pola pembibitan yang merupakan jalur penerimaan taruna/i sekolah kedinasan, khususnya di lingkungan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang dirancang untuk langsung mencetak Pegawai Negeri Sipil (PNS/ASN) sehingga langsung bekerja sesuai penempatan. Penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi laut juga cukup tinggi dikarenakan adanya kebutuhan akan tenaga kerja yang kompeten dan tersertifikasi yang cukup tinggi, serta landasan regulasi internasional yang menegaskan pentingnya diklat maritim

sebagai prasyarat utama untuk keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan di industri pelayaran global menjadikan lulusan diklat transportasi laut sebagai tenaga kerja yang sangat dicari. Untuk mata udara juga sudah cukup tinggi serapan lulusannya karena adanya kebijakan di mata udara dimana pembukaan jalur mandiri dapat dilakukan apabila ada kerjasama dengan industri yang memastikan lulusan dari jalur mandiri tersebut akan langsung bekerja.

- b. Terpenuhinya target lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi pada mata laut, dikarenakan tingginya permintaan masyarakat untuk diklat di bidang transportasi laut yang merupakan efek dari regulasi internasional yang menegaskan pentingnya diklat maritim

Upaya Peningkatan Kinerja di Masa Mendatang

- a. Meningkatkan penyerapan lulusan melalui kerja sama dengan pihak swasta dan organisasi non-pemerintah baik nasional maupun internasional, penguatan *link and match* kebutuhan industri dunia usaha, penguatan pangkalan data alumni, serta pengembangan guna mengatasi keterbatasan kualitas, kuantitas, maupun finansial dalam pengembangan SDM transportasi;

sebagai prasyarat utama untuk keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan di industri pelayaran global. Peraturan yang termuat dalam STCW 2010 Manila, bahwa setiap pelaut pemegang sertifikat STCW 1978 Amandemen 1995 dari tingkat dasar sampai dengan tingkat I, serta Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP) harus menyesuaikan sertifikatnya sehingga memperoleh sertifikat yang sesuai dengan konvensi internasional IMO-STCW 1978 Amandemen 2010.

- c. Terpenuhinya target persentase peserta diklat transportasi pada mata laut, yang disebabkan oleh tingginya minat masyarakat pada diklat yang diselenggarakan di mata laut karena adanya peluang kerja yang luas dan menjanjikan di sektor transportasi laut.

- b. Meningkatkan minat masyarakat untuk melaksanakan diklat di sekolah dan balai di bawah BPSDM Perhubungan dengan diversifikasi program diklat, pembelajaran jarak jauh untuk memperluas jangkauan diklat, serta kolaborasi dengan pihak eksternal untuk modernisasi sarana dan prasarana diklat, penyelenggaraan beasiswa dan penyerapan tenaga kerja.



c. Memenuhi target akreditasi dan sertifikasi di lingkungan BSPDM Perhubungan baik akreditasi lembaga maupun akreditasi program studi. Antara lain dengan penguatan kinerja dosen melalui peningkatan kualifikasi, publikasi ilmiah, dan jabatan fungsional. Kemudian peningkatan kualitas peserta

dan lulusan diklat dengan masa studi yang efektif, berprestasi, kompetitif, dan lulus tepat waktu. Selain itu penguatan sistem penjaminan mutu internal, pengembangan kerja sama, sarana prasarana kampus yang mendukung kurikulum, pembelajaran modern, dan pengajuan reakreditasi.



III.4.3 Pencapaian Sasaran Strategis Pendukung Keenam

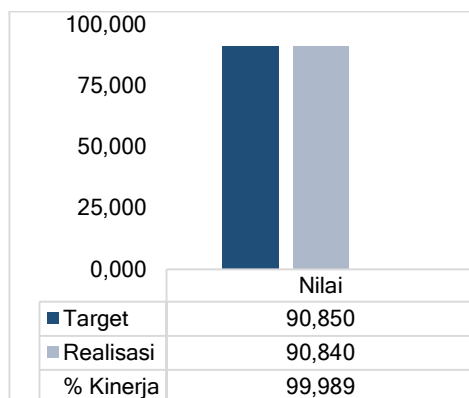
Sasaran Strategis Pendukung Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, yang diukur dengan IKSp Indeks RB Kementerian Perhubungan, yang merupakan kontribusi kinerja dari Sekretariat Jenderal, diperoleh berdasarkan hasil penilaian pelaksanaan Reformasi Birokrasi yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB setiap tahunnya.

Adapun formulasi perhitungan nilai RB ditentukan dalam Keputusan Menteri PAN dan RB Nomor 182 tahun 2024 Tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2024. Dimana penilaian Indeks Reformasi Birokrasi menggunakan rumus Nilai RB General + Nilai RB Tematik + Koefisien dengan nilai maksimal 110.

Sampai dengan akhir bulan Desember Tahun 2025, Penilaian atas Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025 belum dirilis secara Resmi oleh KemenPAN RB di karenakan masih dalam proses penilaian.

Adapun nilai capaian sampai dengan akhir Bulan Desember menggunakan dari Hasil nilai Afirmasi atas Evaluasi RB Kementerian Perhubungan Tahun 2024 sebesar 90,84 atau kategori “A” (sesuai Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PAN RB Nomor B/356/RB.06/2025 tanggal 25 April 2025 Hal Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2024, dapat dijelaskan bahwa nilai Indeks RB Kemenhub Tahun 2024 yaitu, sebagaimana dijelaskan pada grafik berikut:





Gambar III.37

Grafik Capaian Persentase Indeks RB Kementerian Perhubungan Terhadap Target PK Tahun 2025

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2020 s.d 2025

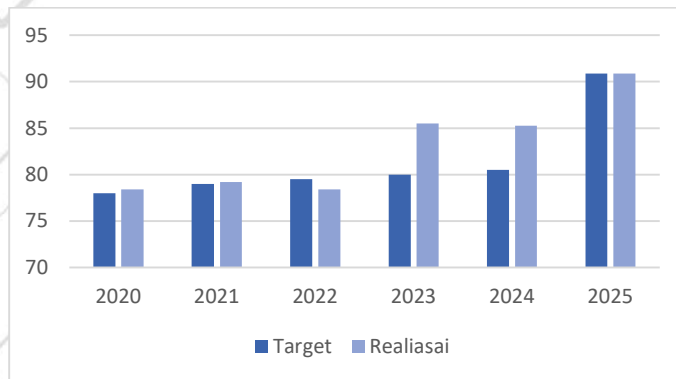
Realisasi kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan tahun 2025 dapat dicapai dengan baik sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Berikut adalah perkembangan capaian sejak tahun 2020:

Tabel III.44

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi
Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2025

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	(%)
Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Nilai	2020	78,000	78,390	100,500
		2021	79,000	79,200	100,253
		2022	79,500	78,400	98,616
		2023	80,000	85,520	106,900
		2024	80,500	85,260	105,913
		2025	90,850	90,840	99,989

Sumber: Sekertariat Jenderal Kementerian Perhubungan, 2025

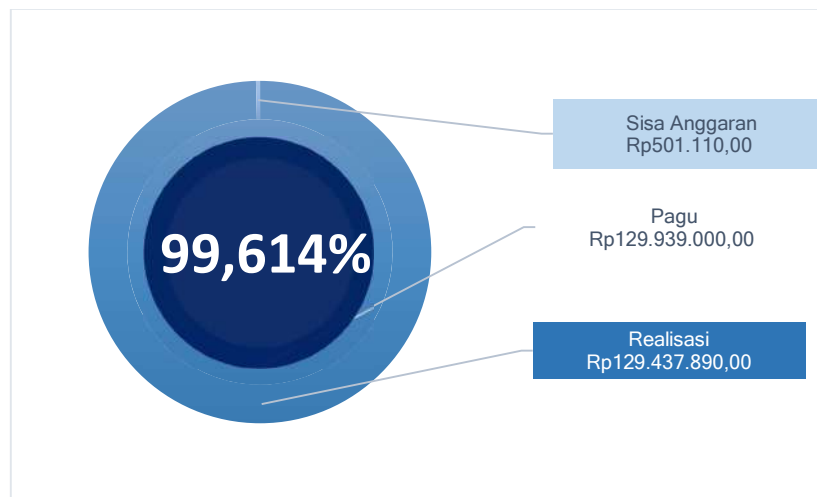


Gambar III.38

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi

Adapun anggaran terkait Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025 adalah senilai Rp129.939.000,00 (Seratus Dua Puluh Sembilan Juta Sembilan Ratus Tiga Puluh Sembilan Ribu Rupiah) yang merupakan akumulasi kegiatan peningkatan koordinasi dan pemenuhan dokumen dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di

lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025, dengan realisasi senilai Rp129.437.890,00 (Seratus Dua Puluh Sembilan Juta Empat Ratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Delapan Ratus Sembilan Puluh Rupiah) atau sebesar 99,614%, seperti gambar berikut:



Gambar III.39
Realisasi Anggaran Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Analisis Capaian

Berdasarkan Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan KementerianPAN RB Nomor B/365/RB.06/2025 tanggal 25 April 2025 Hal Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2024, dapat dijelaskan bahwa nilai Indeks RB Kemenhub Tahun 2024 yaitu sebesar 90,84 atau kategori “A”.

Upaya Pencapaian Target

Dalam mencapai target nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi dalam kurun waktu bulan Oktober sampai dengan Desember 2025 telah melaksanakan kinerja yang menghasilkan capaian antara lain sebagai berikut:



1. 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.
2. Kementerian Perhubungan perlu menetapkan Keputusan Sekretaris Jenderal tentang Tim Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Kementerian Perhubungan;
3. 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;
4. Telah dilaksanakan Rapat Evaluasi Ex-Ante Revisi Rencana Aksi RB 2025 pada tanggal 3 Oktober 2025;
5. 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;
6. Telah dilaksanakan rapat Evaluasi *On-Going* TW III pelaksanaan RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tanggal 22 – 24 Oktober 2025;
7. 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;
8. Surat Pernyataan Keabsahan Rencana Aksi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2025;
9. 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.

Adapun dari hasil evaluasi RB Kemenhub didapati ringkasan rekomendasi sebagai berikut:

1. Penguatan Perencanaan dan Anggaran Reformasi Birokrasi
 - a. Menyelaraskan penetapan target Kegiatan Utama dengan *baseline* tahun sebelumnya dan target nasional.
 - b. Memastikan seluruh Rencana Aksi Reformasi Birokrasi didukung anggaran yang memadai serta disusun dengan prinsip efektivitas dan efisiensi.



2. Peningkatan Pengendalian Intern dan Manajemen Risiko
 - a. Mengoptimalkan koordinasi satker dalam penyusunan profil risiko berbasis proses bisnis.
 - b. Memperkuat pengawasan agar temuan BPK terkait ketidakpatuhan dan kelemahan SPI dapat diminimalisir.
3. Penyelarasan Perencanaan Pembangunan Nasional
 - a. Meningkatkan konsistensi dan integrasi antara Renja K/L, RKP, dan RKA K/L, terutama pada kesesuaian nomenklatur, satuan target, besaran target, dan alokasi anggaran.
 - b. Memperkuat koordinasi dengan Bappenas dan Kementerian Keuangan untuk menjaga kesinambungan perencanaan dan penganggaran.
4. Optimalisasi Kinerja Pelaksanaan Anggaran
 - a. Melakukan reviu DIPA dan rencana kegiatan secara berkala.
 - b. Menghindari penumpukan realisasi anggaran di akhir tahun serta mempercepat proses PBJ, pembayaran, dan penyelesaian kontrak.
5. Peningkatan Tata Kelola Aset dan PNBP
 - a. Mengoptimalkan pemanfaatan BMN yang tidak digunakan untuk mendukung peningkatan PNBP.
 - b. Menertibkan proses persetujuan pemanfaatan BMN dan memastikan perekaman PNBP dilakukan secara akurat pada aplikasi SIMAN.
6. Penguatan Digitalisasi dan Tata Kelola Data
 - a. Mendorong penerapan SRIKANDI secara menyeluruh di seluruh unit pengolah.
 - b. Melaksanakan reviu dan evaluasi berkala terhadap implementasi Satu Data Indonesia, kualitas data, dan tata kelola statistik sektoral.
7. Peningkatan Kualitas Pengadaan Barang/Jasa
 - a. Mempertahankan dan meningkatkan capaian e-Tendering, e-Katalog, toko daring, dan pencatatan e-Kontrak.
 - b. Memenuhi kebutuhan formasi JF PPBJ secara proporsional dan berkelanjutan.
8. Perbaikan Pelayanan Publik dan Pengaduan Masyarakat
 - a. Mempercepat waktu respon awal dan menuntaskan seluruh laporan pengaduan masyarakat (LAPOR).
 - b. Menindaklanjuti rekomendasi Ombudsman terkait kepatuhan standar pelayanan publik.



9. Penguatan Integritas dan Pencegahan Korupsi
 - a. Memperkuat sistem pencegahan antikorupsi dan budaya integritas aparatur.
 - b. Menyusun rencana aksi berbasis hasil Survei Penilaian Integritas (SPI) secara lebih fokus dan kontekstual.
10. Penyempurnaan RB Tematik
 - a. Memastikan indikator dan rencana aksi RB Tematik (pengentasan kemiskinan, investasi, stunting, inflasi) memenuhi kriteria SMART serta didukung aspek perencanaan, SDM, pengawasan, TI, dan inovasi.



III.4.4 Capaian Nasional/ Internasional

Berdasarkan Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2024, dapat dijelaskan bahwa nilai Indeks RB Kemenhub Tahun 2024 yaitu sebesar 90,84 atau kategori “A”. Dalam Penilaian RB didalamnya terdapat substansi berkaitan dengan SAKIP, kemudian berdasarkan Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2024, Kementerian Perhubungan memperoleh Nilai sebesar 78,85 dengan predikat “BB” atau Sangat Baik. Dimana terdapat catatan dan rekomendasi tentang penyelenggaraan SAKIP salah satunya adalah penyempurnaan Dokumen Laporan Kinerja di tingkat Kementerian dan unit kerja, dimana diharapkan dalam laporan dimaksud dapat menyajikan perbandingan capaian indikator kinerja Kementerian/unit kerja dengan rata-rata capaian di tingkat nasional dan internasional. Maka dari itu terlampir pembahasan capaian internasional maupun capaian nasional dari sektor transportasi, sebagai berikut:

IKSS 1. Rasio Konektivitas Nasional

A. Transportasi Darat

Benchmarking Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Tahun 2025 dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan indikator Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Penandingan ini

bertujuan untuk memperoleh gambaran komprehensif mengenai keterkaitan antara kinerja sistem transportasi jalan dengan kinerja penyediaan dan fungsi jaringan jalan secara nasional.

Pada tahun 2025, Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang diukur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki target sebesar 0,426 dengan



realisasi 0,404, sehingga capaian kinerja tercatat sebesar 94,84%. Capaian tersebut menunjukkan bahwa secara umum tingkat konektivitas transportasi jalan telah mendekati target yang ditetapkan, namun masih terdapat selisih kinerja yang mengindikasikan perlunya penguatan pada aspek integrasi jaringan, efektivitas pemanfaatan prasarana jalan, serta peningkatan kualitas pelayanan angkutan jalan.

Sementara itu, indikator Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Bina Marga pada tahun 2025 menunjukkan capaian kinerja 100%, dengan target dan realisasi yang sama sebesar 96,98%. Capaian tersebut mencerminkan keberhasilan penyediaan dan peningkatan

fungsi jaringan jalan daerah dalam mendukung keterhubungan wilayah secara fisik dan struktural.

Hasil *benchmarking* lintas kementerian/lembaga ini menunjukkan bahwa kinerja konektivitas jalan dari sisi infrastruktur telah tercapai optimal, namun belum sepenuhnya terkonversi menjadi kinerja konektivitas transportasi jalan secara sistemik. Hal ini mengindikasikan adanya gap antara ketersediaan prasarana jalan dan tingkat pemanfaatannya dalam mendukung layanan transportasi jalan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan sinergi kebijakan antara sektor infrastruktur jalan dan sektor transportasi, khususnya dalam peningkatan integrasi layanan, pengelolaan jaringan, serta optimalisasi fungsi jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional.

Tabel III.45

Benchmark Indeks Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2025 dengan membandingkan capaian Indeks Tingkat Aksesibilitas Jalan Nasional Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 2025

Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
Rasio Konektivitas Transportasi Darat Tahun 2025, Ditjen Hubdat	rasio	0,426	0,404	94,84%
Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah Tahun 2025, Ditjen Bina Marga	%	96,98	96,98	100%

Sumber: Ditjen Hubdat, 2025

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



2025 yang mencapai 94,84% Tingkat Pencapaian Kinerja Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah Tahun 2025, Ditjen Bina Marga yang mencapai 100% merupakan salah satu variabel yang dapat dinyatakan tingkat aksesibilitas itu tinggi yang dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut.

B. Transportasi Perkeretaapian

Analisa perbandingan kinerja dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dengan Rasio Konektivitas level Kementerian Perhubungan/Nasional. Nilai Rasio Konektivitas Nasional dihitung berdasarkan bobot rasio konektivitas yang tertuang pada Rencana Strategis

Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 meliputi transportasi perkotaan bobot 5% dan transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai rasio konektivitas antar wilayah Tahun 2025 diuraikan pada Tabel berikut:

Tabel III.46
Nilai Rasio Konektivitas Antar Wilayah

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,772
2	Perkeretaapian	0,452

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2025

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).



IKSS 3. Tingkat Keselamatan Transportas Nasional

A. Transportasi Darat

Pada tahun 2025, Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan ditetapkan sebagai instrumen pengukuran Sasaran Program Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, dengan target sebesar 91,700, realisasi 57,927, dan capaian kinerja sebesar 63,17%. Indikator ini digunakan untuk menggambarkan tingkat pencapaian upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilaksanakan melalui berbagai kebijakan, program, dan kegiatan pada tahun berjalan.

Untuk menempatkan capaian indikator tersebut dalam konteks yang lebih luas, dilakukan pendekatan *benchmarking* nasional dengan mengacu pada data keselamatan lalu lintas Indonesia tahun 2025. Berdasarkan data nasional yang bersumber dari Korlantas Kepolisian Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas secara nasional pada tahun 2025

tercatat mengalami penurunan dibandingkan tahun 2024, yaitu dari 150.096 kejadian pada tahun 2024 menjadi 141.608 kejadian pada tahun 2025 atau menurun sekitar 6,16%. Selain itu, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas juga menunjukkan tren penurunan signifikan pada periode yang sama. Data nasional tersebut digunakan sebagai acuan kontekstual untuk memahami dinamika keselamatan lalu lintas secara makro.

Sehubungan dengan hal tersebut, berikut disajikan tabel penyandingan capaian IKK Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2025 dengan data keselamatan lalu lintas nasional. Tabel ini memuat capaian indikator kinerja program beserta data kecelakaan nasional sebagai *benchmark*, guna memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai posisi capaian kinerja program dalam konteks keselamatan lalu lintas di tingkat nasional.

Tabel III.47

Penyandingan Capaian Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2025 dengan Data Keselamatan Lalu Lintas Nasional

Kategori	Indikator	Target	Realisasi	Capaian	Keterangan
----------	-----------	--------	-----------	---------	------------

IKK Program	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	91,700	57,927	63,172%	Indikator kinerja program tahun 2025
Benchmark Nasional	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Nasional	-	141.608 kejadian	-	Turun 6,16% dibanding 2024
	Jumlah Korban Meninggal Dunia Akibat Kecelakaan	-	↓ ±19,8%	-	Tren penurunan nasional tahun 2025

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2025

Tabel penyandingan ini menyajikan dua kelompok data, yaitu capaian Indikator Kinerja Kegiatan Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagai indikator kinerja program internal, serta data kecelakaan lalu lintas nasional sebagai indikator kontekstual *benchmarking*. Data kecelakaan nasional tidak dimaksudkan untuk diperbandingkan secara langsung dengan capaian IKK, mengingat perbedaan metodologi, ruang lingkup, dan tujuan pengukuran. Penyajian data nasional dimaksudkan sebagai konteks analisis untuk memperkaya pemahaman terhadap capaian kinerja program dalam kerangka dinamika keselamatan lalu lintas secara nasional.

B. Transportasi Perkeretaapian

Jumlah kejadian kecelakaan dilakukan perbandingan dengan beberapa negara lain mengacu pada publikasi yang ada berupa jumlah kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlokkan) 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 III.48
Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Rasio 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.

NEGARA	Jumlah Kejadian Kecelakaan
Inggris Raya	0
Switzerland	5
Jepang	6
Indonesia	8*
Korea Selatan	20
Perancis	24
Jerman	24
India	33
Australia	168
Amerika Serikat	570

Sumber:
Eurostat (2021) Statistics of Rail accidents by type of accident
India Commission of Railway: Safety Annual Report 2021-22
U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration: DOT Open Data Catalogue
Office of the National Rail Safety Regulator: Rail Safety Report 2021-2022
Japan Transport Safety Board: Statistics (Railway)
South Korea Ministry of Land, Infrastructure and Transport: MOLIT Statistics System 2022

Gambar III.41
Perbandingan Jumlah Kejadian Kecelakaan KA dengan Beberapa Negara

Selain itu, juga dilakukan perbandingan kinerja di level nasional dengan sub sektor transportasi lain yaitu transportasi laut dan udara. Untuk transportasi laut sampai dengan periode Triwulan IV Tahun 2025 diperoleh jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 101 kejadian dan dibandingkan dengan jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebanyak 1.347.459 keberangkatan sehingga diperoleh tingkat keselamatan transportasi laut sebesar 99,993%. Sedangkan untuk transportasi udara diperoleh nol kejadian kecelakaan (*zero*

accident) dan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan penerbangan pesawat sehingga diperoleh tingkat keselamatan transportasi udara sebesar 100,000%.

Berdasarkan data di atas, maka diperoleh kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian masih lebih rendah dibandingkan transportasi laut dan udara sehingga diperlukan upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian yang lebih intensif sesuai dengan faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api khususnya anjlok.

III.4.5 Penghargaan Yang Diperoleh Tahun 2025

Sepanjang 2025, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Kementerian Perhubungan kembali meraih WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI;
- 2) Indonesia melalui Menteri Perhubungan kembali terpilih sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2026-2027;
- 3) Kementerian Perhubungan menggelar Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025;
- 4) Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat “Informatif” Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat;
- 5) Menteri Perhubungan meresmikan Bandara Internasional Syamsudin Noor di Banjarmasin;
- 6) Presiden RI bersama Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru;
- 7) Menteri Perhubungan didampingi Menko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan meresmikan dua infrastruktur transportasi di Kepulauan Riau;
- 8) Menteri Perhubungan menyerahkan secara simbolis bantuan Bus Sekolah dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian Sosial.

Predikat Wajar Tanpa Pengecualian (WTP)
Selama 12 Kali Berturut-turut



Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP)
Tahun 2025



Terpilih menjadi Anggota Dewan IMO Kategori
C Periode 2026-2027



Predikat Badan Publik Informatif dari Komisi
Informasi Pusat



Peresmian Stasiun Tanah Abang Baru



Peresmian Infrastruktur Transportasi di Kepulauan Riau



III.4.6 Capaian Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi Tahun 2025 dalam RPJMN 2025-2029

Pembangunan sektor transportasi berkontribusi pada pembangunan infrastruktur secara nasional periode 2025-2029 sebagaimana telah. Melalui kerangka pembangunan infrastruktur tersebut, tujuan pembangunan nasional sebagaimana Sebagaimana telah diamanahkan dalam Peraturan Presiden No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025 - 2029, Kementerian Perhubungan mendapatkan tugas untuk menyelesaikan *Key Performance Indicator*, sebagai berikut:

- Sektor Transportasi Darat terdapat 9 KPI;
- Sektor Transportasi Laut terdapat 8 KPI;
- Sektor Transportasi Udara terdapat 7 KPI;
- Sektor Transportasi Perkeretaapian terdapat 8 KPI;
- BPSDM terdapat 4 KPI.

Tabel III.49

Rincian Target dan Realisasi KPI RPJMN Sektor Transportasi 2025-2029 Tahun 2025

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASLINE	TARGET 2025	UNIT KERJA	REALISASI 2025	PERSENTASE (%)
1	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	0,92	DJKA	1,07	116,30%
2	On Time Performance Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	80	DJPU	74,50	93,12%
3	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	10	DJPL	11,58	115,80%
4	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	519	DJKA	551,19	106,20%
5	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	11,6	DJPD	12,22	105,34%
6	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	850	DJKA	476,35	108,24%
					DJPD	443,72	
7	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Persen	53,68 (2023)	65	DJPD	66,30	102,00%
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang kompeten	Persen	85,5 (2023)	85,5	BPSDM	99,27	116,10%
9	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	6.928	DJKA	6.915	99,81%
10	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	65	DJKA	65,21	100,32%
11	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	94	DJKA	94,64	100,68%



NO	INDIKATOR	SATUAN	BASLINE	TARGET 2025	UNIT KERJA	REALISASI 2025	PERSENTASE (%)
12	pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	lokasi	72 (2024)	86	DJPL	92	106,97%
13	penumpang angkutan Laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	1.637	DJPL	1.147	70,06%
14	muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	720.124	DJPL	874.375	121,42%
15	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	94,84	DJPL	92,18	97,19%
16	Bandara yang dibangun dan dikembangkan Kumulatif)	Lokasi	100 (2020-2023)	116	DJPU	116	100%
17	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	Layanan	261 (2023)	313	DJPU	289	92,33%
18	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	Persen	80,58 (2023)	77	DJPU	89,11	115,72%
19	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	230 (2023)	235	DJPD	235	100%
20	Terminal Penumpang yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	113 (2023)	115	DJPD	113	98,26%
21	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	Lokasi, Kumulatif	179 (2023)	534	DJPD	446	83,52%
22	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota	6 (2020-2023)	10	DJPD	10	100%
23	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	Juta enumpang/ Hari	1,4 (2023)	1,42	DJPD	1,159	81,62%
24	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta enumpang/ Hari	2,989 (2023)	2,825	DJKA	2,840	100,53%
25	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	persen	92 (2023)	92	BPSDM	101,89	110,75%
26	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	Persen	85,1 (2023)	70	BPSDM	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	7	DJPL	7	100%
33	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	Box/Ship/Jam	21 (2023)	31	DJPL	25,96	83,74%
34	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	Lokasi	3 (2023)	9	DJPU	9	100%
35	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	Juta Ton	1.391	1.419	DJPU	1.425	100,42%
36	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	indeks	110,10	85,5	BPSDM	99,27	116,10%

Sumber: Biro Perencanaan, 2025

Pencapaian 8 Indikator Program Prioritas (PP) pada RPJMN 2025-2026 per tahun 2025 bahwa 7 (tujuh) KPI telah tercapai melampaui target, 1 (satu) KPI dengan status *On Track*. Pencapaian 23 (dua puluh tiga) Indikator Kegiatan Prioritas (KP) pada RPJMN 2025-2026 per Triwulan IV 2025 bahwa 10 KPI telah tercapai melampaui target, 10 (sepuluh) KPI dengan status *On Track*, 3 (tiga) KPI dengan status Perlu Kerja Keras.





III.4.7 Capaian Program Padat Karya Tahun Anggaran 2025

Program Padat Karya di Kementerian Perhubungan merupakan salah satu instrumen kebijakan pemerintah dalam rangka mendukung pemulihan dan penguatan ekonomi masyarakat yang berdasarkan asas penerima manfaat langsung sesuai dengan Inpres 4 dan Inpres 8 Tahun 2025, khususnya di wilayah sekitar unit kerja. Program ini dirancang untuk menciptakan lapangan kerja sementara, meningkatkan pendapatan masyarakat, serta mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam pemeliharaan dan peningkatan prasarana transportasi. Pelaksanaan Program Padat Karya difokuskan pada kegiatan yang bersifat sederhana, cepat dilaksanakan, dan menyerap tenaga kerja lokal secara optimal, seperti pemeliharaan ringan prasarana perhubungan darat, laut, udara, perkeretaapian dan badan pengembangan sumber daya manusia. Kegiatan tersebut antara lain mencakup pembersihan dan perawatan fasilitas, perbaikan minor sarana pendukung keselamatan, serta penataan lingkungan sekitar.

Program ini dilaksanakan oleh unit-unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan melalui mekanisme swakelola dengan melibatkan masyarakat setempat sebagai tenaga kerja utama. Dalam pelaksanaannya, Kementerian Perhubungan mengedepankan prinsip transparansi, akuntabilitas, efektivitas, serta kepatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain memberikan manfaat ekonomi langsung, Program Padat Karya di Kementerian Perhubungan juga berkontribusi terhadap peningkatan kualitas dan keberlanjutan layanan.

Dasar Hukum Serta Tugas Dan Fungsi/ Kebijakan

1. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2025 Tentang Data Tunggal Sosial Ekonomi Nasional;
2. Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025 Tentang Optimalisasi Pelaksanaan Pengentasan Kemiskinan dan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan.



Tabel III.50
Daftar Program Padat Karya Tahun 2025

NO	UNIT KERJA	LOKASI		ANGGARAN (Rp.)			TENAGA KERJA						UPAH		
		PROVINSI	KAB/KOTA	PAGU (Rp.)	REALISASI (Rp.)	%	TARGET (Org)	REALISASI	%	TARGET (OH)	REALISASI	%	TARGET	REALISASI	%
1	DITJEN PERHUBUNGAN DARAT	32	203	420.592.034.267	420.592.034.267	100,000%	2.497	2.543	101,842%	33.008	38.356	116,202%	3.743.864.000	4.765.519.540	127,289%
2	DITJEN PERHUBUNGAN LAUT	33	134	19.430.864.000	18.014.232.000	92,709%	2.879	4.732	164,363%	14.717	23.897	162,377%	2.409.701.000	3.584.723.890	148,762%
3	DITJEN PERHUBUNGAN UDARA	31	116	23.265.718.000	23.721.947.252	101,961%	9.816	11.341	115,536%	103.290	94.497	91,487%	14.100.000.000	14.417.860.424	102,254%
4	DTJEN PERKERETAAPIAN	6	17	1.346.544.066.258	721.353.132.009	53,571%	358	381	106,425%	33.375	46.433	139,125%	3.534.558.000	6.709.653.946	189,830%
5	BPSDM	9	13	2.917.930.190	2.912.474.463	99,813%	246	341	138,618%	14.143	14.198	100,389%	1.611.835.000	1.661.483.500	103,080%
JUMLAH		35	483	1.812.750.612.715	1.186.593.819.991	65,458%	15.796	19.338	122,423%	198.533	217.381	109,494%	25.399.958.000	31.139.241.300	122,596%

Sumber: Biro Perencanaan, 2025



Berdasarkan hasil pelaksanaan pada Program Pendukung Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan pada Semester I dan Semester II tahun anggaran 2025 yang dilaksanakan pemadanan DTSEN bersama Kementerian Koordinator Bidang Pemberdayaan Masyarakat, diperoleh hasil sebagai berikut:

- a) Kementerian Perhubungan telah menyampaikan sebanyak 15.661 Orang Penerima manfaat/tenaga kerja kepada Kementerian Koordinasi Bidang Pemberdayaan Masyarakat. Kementerian Perhubungan mendapatkan hasil sebesar 92,30% Penerima manfaat/tenaga kerja pada Kegiatan Program Padat Karya;
- b) Dari hasil padanan didapatkan hasil rincian sebagai berikut:
 1. Penerima manfaat/tenaga kerja tepat sasaran (Desil 1 s.d 4) sebesar 48,85%;
 2. Penerima manfaat/tenaga kerja belum tepat sasaran (Desil 5 s.d 6) sebesar 21,21%; dan
 3. Penerima manfaat/tenaga kerja tidak tepat sasaran (Desil 7 s.d 10) sebesar 22,24%

Hasil Pemadanan

Tabel 1 Distribusi Hasil Pemadanan Data

Klasifikasi	Jumlah	Persentase
Padan	14.445	92,30
Tidak Padan	1.206	7,70
Jumlah	15.661	100

92,30%

Penerima Padat Karya padan dengan DTSEN



Gambar III. 42

Hasil Padanan Data Bersama Kemenko PM

Secara keseluruhan dalam Program Pendukung Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan Semester TA 2025 telah dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja dan anggaran yang ditetapkan. Namun masih terdapat beberapa penerima manfaat/pekerja yang belum sesuai dengan kategori (desil 5 s.d 10). Untuk meningkatkan pelaksanaan kegiatan yang tepat sasaran, perlu adanya langkah strategis dalam mewujudkan kebijakan berbasis data yang lebih transparan, dan akuntabel. Melalui integrasi DTSEN Program Pendukung Padat Karya tidak hanya berfungsi sebagai instrumen penciptaan lapangan kerja, tetapi juga sebagai alat intervensi sosial ekonomi yang efektif dalam mendukung agenda pengentasan kemiskinan nasional.



III.4.8 Capaian Program Stimulus Diskon Tarif Nataru 2025/2026

Program stimulus ekonomi berupa diskon tarif transportasi pada periode Natal dan Tahun Baru adalah bagian dari upaya pemerintah untuk menjaga stabilitas ekonomi, meningkatkan mobilitas masyarakat, serta mendorong pertumbuhan sektor transportasi dan pariwisata. Nataru selalu menjadi momentum dengan mobilitas masyarakat yang tinggi, sehingga kebijakan ini diharapkan mampu memberikan manfaat nyata, baik bagi pelaku usaha transportasi, industri pendukung, maupun masyarakat umum.

Melalui kegiatan hari ini, kita ingin memastikan bahwa pelaksanaan stimulus di lapangan berjalan efektif, tepat sasaran, dan terkoordinasi. Pemantauan ini penting untuk menilai sejauh mana kebijakan diskon tarif transportasi terselenggara dan kesempatan bagi kita semua untuk menyinkronkan data dan mengidentifikasi kendala di lapangan.

Sektor	Sasaran Penerima	Besaran Manfaat	Anggaran (M)	Keterangan
Diskon Angkutan Kereta Api (KAI)	1.509.080 Penumpang	30% Tiket KA Ekonomi (Non Penugasan)	Rp.120.682.092.000,-	Jumlah Perjalanan KA sebanyak 182 KA/hari (156 KA Reguler dan 26 KA Tambahan selama 14 hari)
Diskon Angkutan Laut (PELNI)	405.881 Penumpang	20% Tarif Dasar	Rp. 24.812.926.600,-	Komponen pembentuk lainnya berupa asuransi (Rp.6.000,-) dan pass pelabuhan yang bervariasi (Rp.1.500,- s.d Rp.47.500,-)
Diskon Angkutan Penyeberangan (ASDP)	227.560 Penumpang 491.776 Kendaraan	100% Tarif Jasa Kepelabuhanan	Rp. 31.646.106.765,-	14 Pelabuhan - (7 lintasan) Persentase diskon terhadap harga tiket besarnya bervariasi (6,55% s.d 31,05%) berdasarkan masing-masing Pelabuhan Penyeberangan
TOTAL DISKON	2.142.521 Penumpang 491.776 Kendaraan		Rp. 177.141.125.365,-	

Gambar III.43

Target Penerima Manfaat dan Kebutuhan Anggaran Diskon Tarif Nataru

Sektor	Rencana	Realisasi	Keterangan
Diskon Angkutan Penyeberangan (ASDP)	227.560 Pnp 491.776 Kendaraan Rp 31.646.106.765	177.413 Pnp (77,96%) 476.663 Kendaraan (96,93%) Rp 31.258.621.256 (98,78%)	• Besaran Diskon 100% dari tarif Jasa Kepelabuhanan • 16 Pelabuhan - (8 lintasan) Persentase diskon terhadap harga tiket besarnya bervariasi (6,55% s.d 31,05%) berdasarkan masing-masing Pelabuhan Penyeberangan
Diskon Angkutan Laut (PELNI)	405.881 Pnp Rp 24.812.926.600	406.818 Pnp (100,23%) Rp 24.539.358.460 (98,90%)	• Besaran Diskon 20% dari tarif Dasar • Komponen pembentuk lainnya berupa asuransi (Rp.6.000,-) dan pass pelabuhan yang bervariasi (Rp.1.500,- s.d Rp.47.500,-)
Diskon Angkutan Kereta Api (KAI)	1.509.080 Pnp Rp 120.682.091.000	1.700.151 Pnp (112,66%) Rp 122.714.105.000 (101,68%)	• Besaran Diskon 30% dari Tiket KA Ekonomi (Non-Penugasan) • Jumlah Perjalanan KA sebanyak 182 KA/hari (156 KA Reguler dan 26 KA Tambahan selama 14 hari)
TOTAL DISKON	2.142.521 Pnp 491.776 Kendaraan Rp 177.141.125.365	2.284.382 Pnp (106,62%) 476.663 Kendaraan (96,93%) Rp 178.512.084.716 (100,77%)	• Pelaksanaan Diskon Tarif Transportasi pada masa Nataru 2025/2026 telah selesai dilaksanakan. • Angkutan Laut dilaksanakan oleh PT PELNI (17 Des – 10 Jan 2026) • Angkutan KA dilaksanakan oleh PT KAI dan Angkutan ASDP dilaksanakan oleh PT. ASDP (22 Des 2025 – 10 Jan 2026)

Gambar III.44

Realisasi Penerima Manfaat dan Anggaran Diskon Tarif Nataru



1. Diskon Tiket Angkutan Kereta Api (KAI)
 - a. Besaran Manfaat : 30% Tiket KA Ekonomi (Non Penugasan);
 - b. Sasaran Penerima : 1.285.056 Penumpang;
 - c. Kebutuhan Anggaran : Rp.116.152.400.000,-;
 - d. Durasi : 14 Maret s.d 29 Maret 2026 (16 Hari).

2. Diskon Tiket Angkutan Laut (PELNI)
 - a. Besaran Manfaat : 30% Tarif Dasar Angkutan Laut ;
 - b. Sasaran Penerima : 445.534 Penumpang;
 - c. Kebutuhan Anggaran : Rp.42.306.488.700,- ;
 - d. Durasi : 11 Maret s.d 5 April 2026 (26 hari).

3. Diskon Tiket Angkutan Penyeberangan (ASDP)
 - a. Besaran Manfaat : 100% x Tarif Jasa Kepelabuhanan, Diskon setara dengan 21,9% dari Tiket Terpadu;

- b. Sasaran Penerima : 403.487 Penumpang dan 945.501 Kendaraan, Setara dengan 2.403.928 penumpang;
- c. Kebutuhan Anggaran : Rp.36.000.000.000,- ;
- d. Durasi : 12 Maret s.d 31 Maret 2026 (20 Hari).

4. Diskon Tiket Angkutan Udara

- a. Besaran Manfaat Penurunan Tiket Pesawat Udara : 17% – 18% Harga Tiket Pesawat Udara Domestik Kelas Ekonomi;
- b. Sasaran Penerima : 3.327.707 Penumpang;
- c. Kebutuhan Anggaran : Rp.445,125,171,543,-;
- d. Durasi : 23 Maret s.d 7 April 2026 (16 Hari).
- e. Komponen : PPN DTP sebesar 11%, Diskon PJP2U dan PJP4U sebesar 50%, *Fuel Surcharge* Jet 2%; Prop 20%, Diskon avtur sebesar 10%.

Rincian besaran diskon tarif transportasi pada periode Angkutan Lebaran Tahun 2026 untuk diskon tiket Angkutan Kereta Api, Angkutan Laut dan Angkutan Penyeberangan menggunakan DIPA Kementerian Perhubungan melalui skema RO Khusus Direktif Presiden Tahun 2026 dengan total sebesar Rp.194.458.888.700,-, sementara untuk diskon tiket Angkutan Udara sebesar Rp.445,125,171,543,- menggunakan skema pengurangan dari berbagai komponen harga tiket pesawat.



III.4.9 Capaian Program Strategis Nasional Pantauan Kantor Staf Presiden KSP Tahun 2025

Kantor Staf Presiden (KSP) melaksanakan kegiatan pemantauan sebagai bagian dari fungsi strategis dalam memastikan efektivitas pelaksanaan kebijakan prioritas nasional yang ditetapkan oleh Presiden. Kegiatan pemantauan ini bertujuan untuk menjamin bahwa program, kegiatan, dan proyek strategis nasional berjalan sesuai dengan arah kebijakan, target kinerja, serta jadwal yang telah ditetapkan.

Pemantauan dilakukan secara sistematis dan berkelanjutan terhadap pelaksanaan program prioritas lintas kementerian/lembaga dan pemerintah daerah, dengan menitikberatkan pada capaian output dan outcome, progres pelaksanaan, serta identifikasi kendala dan risiko yang berpotensi menghambat pencapaian sasaran. Dalam pelaksanaannya, KSP mengintegrasikan data dan informasi dari berbagai sumber, termasuk laporan kementerian/lembaga, sistem informasi pelaporan, hasil koordinasi lapangan, serta masukan dari pemangku kepentingan

terkait. Sebagai bagian dari pendekatan berbasis bukti (*evidence-based policy*), kegiatan pemantauan KSP tidak hanya berfokus pada aspek administratif, tetapi juga menilai dampak kebijakan terhadap masyarakat. Hasil pemantauan dianalisis untuk menghasilkan rekomendasi kebijakan yang bersifat strategis, operasional, dan solutif, guna mendukung pengambilan keputusan Presiden dan memastikan percepatan penyelesaian isu-isu prioritas nasional.

Melalui kegiatan pemantauan yang terkoordinasi dan terintegrasi, KSP berperan sebagai penghubung strategis antara perumusan kebijakan dan implementasi di lapangan, sekaligus memperkuat akuntabilitas kinerja pemerintahan dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, responsif, dan berorientasi pada hasil. Objek pemantauan yang dilakukan oleh KSP pada Kementerian Perhubungan terdapat dalam 20 (dua puluh) Rencana Aksi yang telah disepakati bersama.



20 KEGIATAN PROGRAM PRIORITAS NASIONAL TAHUN 2025 DI LINGKUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



Gambar III.45
Rencana Aksi Kementerian Perhubungan di Tahun 2025

Secara umum pelaksanaan kegiatan pemantauan Program Prioritas Nasional oleh KSP menunjukkan progres yang sesuai dengan rencana kerja, sampai dengan masa pelaporan, Kementerian Perhubungan mencapai target sebesar 75% dari pencapaian atas Rencana Aksi yang disepakati.



Gambar III.46
Capaian Rencana Aksi Prioritas Nasional Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Dalam pelaksanaan Program Prioritas Nasional di Lingkungan Kementerian Perhubungan tidak sepenuhnya berjalan dengan baik, masih ditemukan permasalahan yang terjadi di lapangan, antara lain:

1. Keterbatasan koordinasi lintas pihak pada tahap implementasi;
2. Bervariasi nya pelaporan data yang disampaikan;
3. Faktor teknis lapangan yang mempengaruhi jadwal pelaksanaan,
4. Khusus nya faktor cuaca yang tidak stabil serta kondisi keamanan di wilayah tertentu;
5. Permasalahan pembebasan lahan yang terjadi pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Secara keseluruhan pelaksanaan pemantauan Program Prioritas Nasional oleh KSP di Lingkungan Kementerian Perhubungan tahun anggaran 2025 telah dilaksanakan sesuai dengan rencana kerja dan anggaran yang ditetapkan. Namun masih terdapat beberapa kendala dan permasalahan di lapangan. Untuk meningkatkan pelaksanaan kegiatan yang

tepat waktu, perlu adanya langkah strategis dalam mewujudkan kebijakan berbasis data yang lebih transparan, dan akuntabel. Melalui pemantauan oleh KSP, ini Program Prioritas Nasional tidak hanya berfungsi sebagai instrumen semata tetapi juga sebagai alat intervensi yang efektif dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional secara optimal.



III.4.10 Capaian Prioritas Nasional (PN) Tahun Anggaran 2025

Proyek Prioritas Nasional pada tahun 2025 dengan tema Akselerasi Pertumbuhan Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2025 tentang Pemutakhiran RKP Tahun 2025.

Dasar Pelaksanaannya adalah SK Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor Kep. 35A/M.PPN/HK/06/2025 tentang Daftar

Proyek Prioritas Tahun 2025, dalam surat keputusan tersebut, Kementerian Perhubungan mendapat tanggung jawab untuk melaksanakan pemerataan pembangunan infrastruktur khususnya pada sektor transportasi. Berikut disampaikan rekapitulasi Proyek Prioritas Nasional (PN) sektor Perhubungan tahun 2025.



Tabel III.51

Rekapitulasi Proyek Prioritas Nasional (PN) sektor Perhubungan tahun 2025

NO.	UNIT KERJA ESELON I	RO/PROYEK	PN	ALOKASI ANGGARAN
1.	Ditjen Perhubungan Darat	166	2,3,5,6,7	2.974.538.436.000
2.	Ditjen Perhubungan Laut	83	2,3,5,6,7,8	5.005.254.093.000
3.	Ditjen Perhubungan Udara	62	3,5,6,7	1.338.663.600.000
4.	Ditjen Perkeretaapian	19	2,3,6,7	3.050.911.000.000
5.	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	65	3,4,5	398.755.400.000
6.	Badan Kebijakan Transportasi	2	3,6	888.100.000
TOTAL		397		12.769.010.629.000

Sumber: Biro Perencanaan, 2025

Terdapat 397 Proyek yang Mendukung Langsung PN Sektor Transportasi terdiri dari:

1. Bidang Perhubungan Darat 166 Proyek:

- a) 96 Proyek dengan capaian 75% - 100%
- b) 70 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).

2. Bidang Perkeretaapian 19 Proyek:

- a) 10 Proyek dengan capaian 75% - 100%
- b) 2 Proyek dengan capaian 50% - 75%
- c) 7 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).

3. Bidang Perhubungan Udara 62 Proyek:

- a) 48 Proyek dengan capaian 75% - 100%
- b) 3 Proyek dengan capaian 50% - 75%
- c) 11 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).

4. Bidang Perhubungan Laut 83 Proyek:

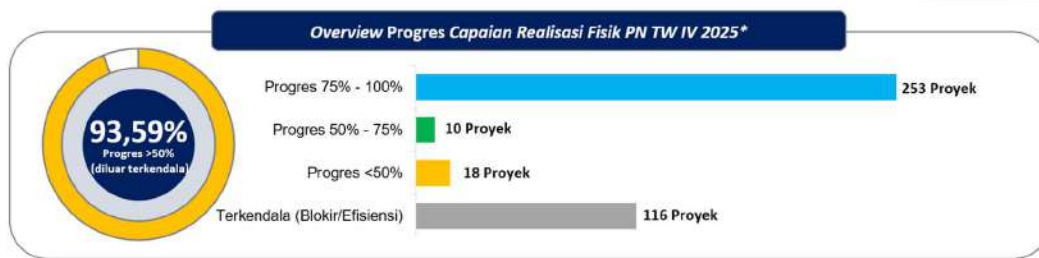
- a) 66 Proyek dengan capaian 75% - 100%
- b) 5 Proyek dengan capaian 0% - 50%
- c) 12 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).

5. Bidang Pengembangan Sumber Daya Manusia 65 Proyek:

- a) 33 Proyek dengan capaian 75% - 100%
- b) 5 Proyek dengan capaian 50% - 75%
- c) 13 Proyek dengan capaian 0% - 50%
- d) 14 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).

6. Bidang Kebijakan Transportasi 2 Proyek:

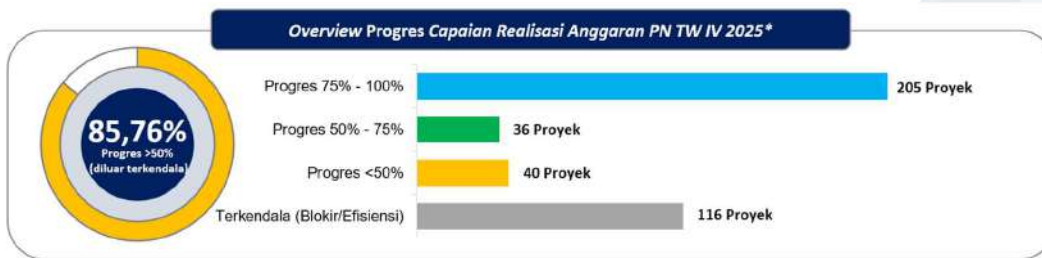
- a) 2 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).



Gambar III.47
Overview Progres Capaian Realisasi Fisik Prioritas Nasional Tahun 2025

Terdapat 397 Proyek yang Mendukung Langsung PN Sektor Transportasi terdiri dari:

1. Bidang Perhubungan Darat 166 Proyek:
 - a) 31 Proyek dengan capaian 75% - 100%
 - b) 31 Proyek dengan capaian 50% - 75%
 - c) 34 Proyek dengan capaian 0% - 50%
 - d) 70 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).
2. Bidang Perkeretaapian 19 Proyek:
 - a) 8 Proyek dengan capaian 75% - 100%
 - b) 1 Proyek dengan capaian 50% - 75%
 - c) 3 Proyek dengan capaian 0% - 50%
 - d) 7 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).
3. Bidang Perhubungan Udara 62 Proyek:
 - a) 46 Proyek dengan capaian 75% - 100%
 - b) 4 Proyek dengan capaian 50% - 75%
 - c) 1 Proyek dengan capaian 0% - 50%
 - d) 11 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).
4. Bidang Perhubungan Laut 83 Proyek:
 - a) 71 Proyek dengan capaian 75% - 100%
 - b) 12 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).
5. Bidang Pengembangan Sumber Daya Manusia 65 Proyek:
 - a) 49 Proyek dengan capaian 75% - 100%
 - b) 2 Proyek dengan capaian 0% - 50%
 - c) 14 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).
6. Bidang Kebijakan Transportasi 2 Proyek:
 - a) 2 Proyek Terkendala (Blokir/Efisiensi).



Gambar III.48
Overview Progres Capaian Realisasi Anggaran Prioritas Nasional Tahun 2025



III.4.11 Capaian Program Pelaksanaan Kementerian Perhubungan dalam Pengelolaan Wilayah Perbatasan TA 2025

Visi Presiden dan Wakil Presiden Terpilih akan dicapai dengan 8 misi yang disebut Asta Cita. Perumusan Asta Cita didasarkan pada semangat nasionalisme, patriotisme, dan kebangsaan yang tinggi, serta komitmen untuk melayani rakyat dengan sepenuh hati. Asta Cita mencerminkan visi dan misi Prabowo dan Gibran sebagai pemimpin bangsa, yang ingin membawa Indonesia ke arah kemajuan, kesejahteraan, dan kejayaan. Dukungan Sektor Transportasi secara langsung dapat dilakukan pada seluruh Asta Cita dalam bentuk kebijakan dan program sektor transportasi untuk mendorong pemerataan pembangunan sarana, prasarana dan layanan transportasi diseluruh Indonesia. Tema RKP 2025 :“Akselerasi Pertumbuhan Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan”

1. SDM Berkualitas - SDM Berdaya Saing dan Produktif
Transformasi Sosial
 - a) Penetapan Wajib Belajar 13 Tahun
 - b) Restrukturisasi Tenaga Guru dan Kesehatan
 - c) Penetapan Pelayanan Primer dan Penuntasan *Stunting*.
 - d) Penetapan Penggunaan Regsosek dan Pemanfaatannya untuk Perlindungan Sosial Adaptif
 - e) Peningkatan partisipasi pendidikan tinggi dan lulusan STEAM berkualitas
 - f) Pendidikan dan pelatihan vokasi yang berbasis kebutuhan dan *dual-system*.
 - g) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi:
 - h) Penetapan Kebijakan Penguatan Karakter dan Jati Diri Bangsa (misal: pendidikan budi pekerti).
2. Infrastruktur Berkualitas Infrastruktur untuk peningkatan produktivitas Transformasi Ekonomi:
 - a) Penetapan hub laut dan hub udara untuk integrasi

- infrastruktur konektivitas dengan kawasan pertumbuhan ekonomi
- b) Penguatan infrastruktur digital
- c) Pengembangan infrastruktur transisi energi
- d) Percepatan infrastruktur IKN

Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi:

- a) Penetapan reformasi pengelolaan sampah dari hulu ke hilir

3. Ekonomi Inklusif dan berkelanjutan
- Pertumbuhan Ekonomi yang Menciptakan Lapangan Kerja Berkualitas, Menurunkan Ketimpangan, dan Penciptaan Produk Ramah Lingkungan

Ekonomi Inklusif dan Berkelanjutan

- a) Penguatan Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN)

- b) Pengembangan skema graduasi bansos
- c) Peningkatan lingkungan inklusif terhadap anak, lansia, penyandang disabilitas, perempuan, dan penduduk rentan lainnya
- d) Peningkatan keterampilan bekerja dan berwirausaha sepanjang hayat
- e) Peningkatan partisipasi perempuan, penyandang disabilitas, dan kelompok rentan lainnya sebagai angkatan kerja
- f) Percepatan investasi dan ekspor non migas produk olahan
- g) Peningkatan produksi industri pengolahan
- h) Dukungan regulasi penciptaan iklim investasi yang kondusif
- i) Penyediaan Infrastruktur untuk mendukung Transisi Energi



III.4.12 Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Tahun 2025 (Peresmian Infrastruktur)

Selain penghargaan atas kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tersebut di atas, berbagai capaian peresmian infrastruktur transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan sepanjang Tahun 2025 adalah:



Peresmian 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.

Peresmian Infrastruktur Transportasi di Kepulauan Riau



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 terbilang masih cukup tinggi di sejumlah daerah, disebabkan permintaannya lebih besar daripada ketersediannya. 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.



III.5 REALISASI ANGGARAN

Secara umum, penyusunan anggaran Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2025 telah memedomani ketentuan penyusunan anggaran yang berlaku secara nasional yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 90 Tahun 2010 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 208/PMK.02/2019 tentang Petunjuk Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga (RKA K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA), serta Peraturan Direktur Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan Nomor PER-5/AG/2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan dan Penelaahan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/

Lembaga (RKA-K/L) dan Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

Selain itu, penyusunan anggaran juga dilaksanakan dengan mengacu pada kebijakan penyusunan anggaran lingkup Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 245 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 186 Tahun 2020 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran;
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 194 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 219 Tahun 2020 tentang Tata Cara Administrasi Pelaksanaan Anggaran di lingkungan Kementerian Perhubungan.





III.5.1 Alokasi Anggaran Tahun 2025

Sesuai Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, dana DIPA yang semula diperoleh Kementerian Perhubungan senilai Rp31.456.159.866.000,00 (Tiga Puluh Satu Triliun Empat Ratus Lima Puluh Enam Miliar Seratus Lima Puluh Sembilan Juta Delapan Ratus Enam Puluh Enam Ribu Rupiah). Dalam pelaksanaan anggaran Tahun 2025 Kementerian Perhubungan beberapa kali mengalami perubahan pagu sehingga dana yang diperoleh Kementerian Perhubungan menjadi Rp32.152.097.029.000,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Seratus Lima Puluh Dua Miliar Sembilan Puluh Tujuh Juta Dua Puluh Sembilan Ribu Rupiah). Perubahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Adanya luncuran anggaran sumber dana SBSN sebesar Rp3.150.415.563.000,00 (Tiga Triliun Seratus Lima Puluh Miliar Empat Ratus Lima Belas Juta Lima Ratus Enam Puluh Tiga Rupiah);
2. Penggunaan saldo awal BLU/PNBP sebesar Rp1.083.600.306.000,00 (Satu Triliun Delapan Puluh Tiga Miliar Enam Ratus Juta Tiga Ratus Enam Ribu Rupiah);
3. Adanya penambahan pagu anggaran dengan penggunaan sumber dana PNBP sebesar Rp1.253.222.213.000,00 (Satu Triliun Dua Ratus Lima Puluh Tiga Miliar Dua Ratus Dua Puluh Dua Juta Dua Ratus Tiga Belas Ribu Rupiah).



Tabel III.52
Perkembangan Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025

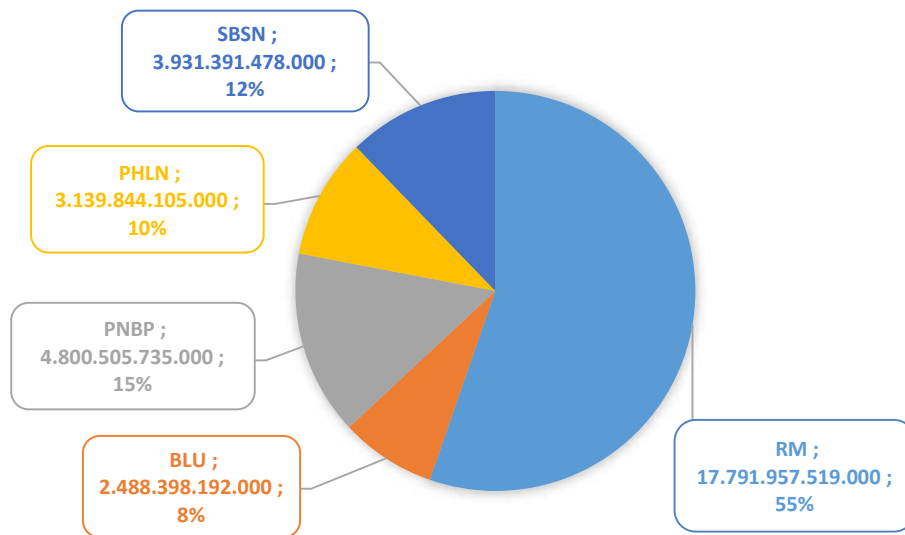
(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	PAGU AWAL	LUNCURAN SBSN	LUNCURAN PHLN	SALDO AWAL/ AMBANG BATAS BLU	PENAMBAHAN PNBP	PENAMBAHAN LMAN	PAGU AKHIR	BLOKIR EFISIENSI	PAGU EFEKTIF
1	SETJEN	681.310.345.000	-	-	-	-	-	686.285.110.000	202.097.194.000	484.187.916.000
2	ITJEN	116.183.787.000	-	-	-	-	-	120.183.787.000	29.443.711.000	90.740.076.000
3	DITJEN HUBDAT	5.946.896.543.000	3.431.552.000	6.594.296.000	-	44.982.000.000	-	5.901.150.728.000	1.508.744.458.000	4.392.406.270.000
4	DITJEN HUBLA	10.512.460.198.000	45.890.407.000	11.093.063.000	41.978.046.000	724.664.905.000	-	11.141.075.440.000	89.363.343.000	11.051.712.097.000
5	DITJEN HUBUD	6.047.116.781.000	111.562.479.000	-	74.005.454.000	473.923.873.000	-	6.355.740.231.000	1.086.965.340.000	5.268.774.891.000
6	DITJEN KA	5.119.295.134.000	2.987.885.335.000	-	20,382,674,000	3.644.716.000	82.762.040.000	7.732.788.922.000	92.975.609.000	7.639.813.313.000
7	DITJEN INTRAM	193.230.510.000	-	-	-	-	-	193.230.510.000	64.777.588.000	128.452.922.000
8	BKT	116.772.728.000	-	-	-	-	-	125.391.269.000	33.754.492.000	91.636.777.000
9	BPSDMP	2.722.893.840.000	1.645.790.000	-	947.234.132.000	-	-	3.655.637.977.000	651.265.210.000	3.004.372.767.000
JUMLAH		31.456.159.866.000	3.150.415.563.000	17.687.359.000	1.083.600.306.000	1.253.222.213.000	82.762.040.000	35.911.483.974.000	3.759.386.945.000	32.152.097.029.000

Sumber: Biro Keuangan, 2026



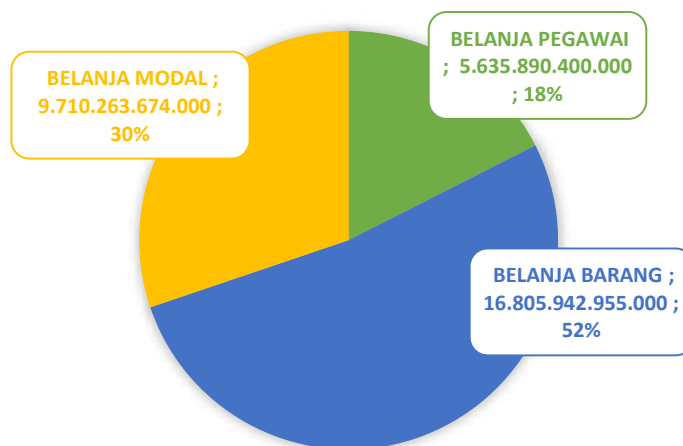
Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 sebesar 55% bersumber dari Rupiah Murni (RM), 15% bersumber dari Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), 12% bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), 10% bersumber dari Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN), dan 8% bersumber dari Badan layanan Umum (BLU), sebagaimana gambar berikut:



Gambar III.49
Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana

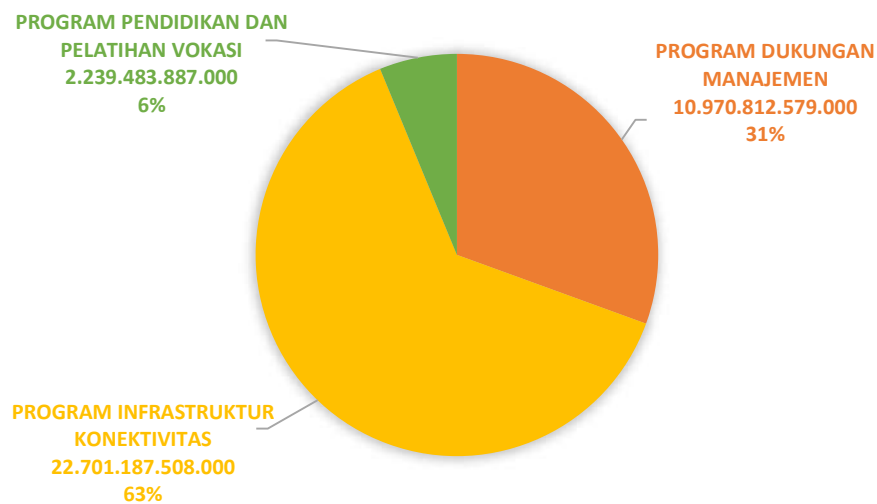
Bila diklasifikasikan berdasarkan jenis belanja total pagu akhir Kementerian Perhubungan Tahun 2025 terdiri dari Belanja Pegawai senilai Rp5.635.890.400.000,00 (Lima Triliun Enam Ratus Tiga Puluh Lima Miliar Delapan Ratus Sembilan Puluh Juta Empat Ratus Ribu Rupiah), Belanja Barang senilai Rp16.805.942.955.000,00 (Enam Belas

Triliun Delapan Ratus Lima Miliar Sembilan Ratus Empat Puluh Dua Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Lima Ribu Rupiah) dan Belanja Modal senilai Rp9.710.263.674.000,00 (Sembilan Triliun Tujuh Ratus Sepuluh Miliar Dua Ratus Enam Puluh Tiga Juta Enam Ratus Tujuh Puluh Empat Ribu Rupiah) sebagaimana Gambar berikut.



Gambar III.50
Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2024 Berdasarkan Jenis Belanja

Mengacu pada RSPP, anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 terdistribusi pada Program Infrastruktur Konektivitas sebesar 63%, Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi sebesar 6%, dan Program Dukungan Manajemen sebesar 31%, yakni:



Gambar III.51
Alokasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Program RSPP

Rincian penganggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana, jenis belanja, dan program RSPP Tahun 2025 adalah sebagaimana tabel dibawah ini.

Tabel III.53
Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana

(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	PAGU EFEKTIF					
		RM	BLU	PNBP	PHLN	SBSN	TOTAL
1	SETJEN	484.187.916.000	-	-	-	-	484.187.916.000
2	ITJEN	90.740.076.000	-	-	-	-	90.740.076.000
3	DITJEN HUBDAT	3.642.624.205.000	14.670.718.000	151.808.962.000	579.870.833.000	3.431.552.000	4.392.406.270.000
4	DITJEN HUBLA	3.953.898.585.000	79.853.437.000	3.876.116.428.000	2.411.454.055.000	730.389.592.000	11.051.712.097.000
5	DITJEN HUBUD	3.764.785.225.000	453.444.445.000	747.719.009.000	-	302.826.212.000	5.268.774.891.000
6	DITJEN KA	4.569.992.460.000	46.338.839.000	11.649.315.000	148.519.217.000	2.863.313.482.000	7.639.813.313.000
7	DITJEN INTRAM	128.452.922.000	-	-	-	-	128.452.922.000
8	BKT	91.636.777.000	-	-	-	-	91.636.777.000
9	BPSDMP	1.065.639.353.000	1.894.090.753.000	13.212.021.000	-	31.430.640.000	3.004.372.767.000
JUMLAH		17.791.957.519.000	2.488.398.192.000	4.800.505.735.000	3.139.844.105.000	3.931.391.478.000	32.152.097.029.000

Sumber: Biro Keuangan, 2026



Tabel III.54
Rincian Alokasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja

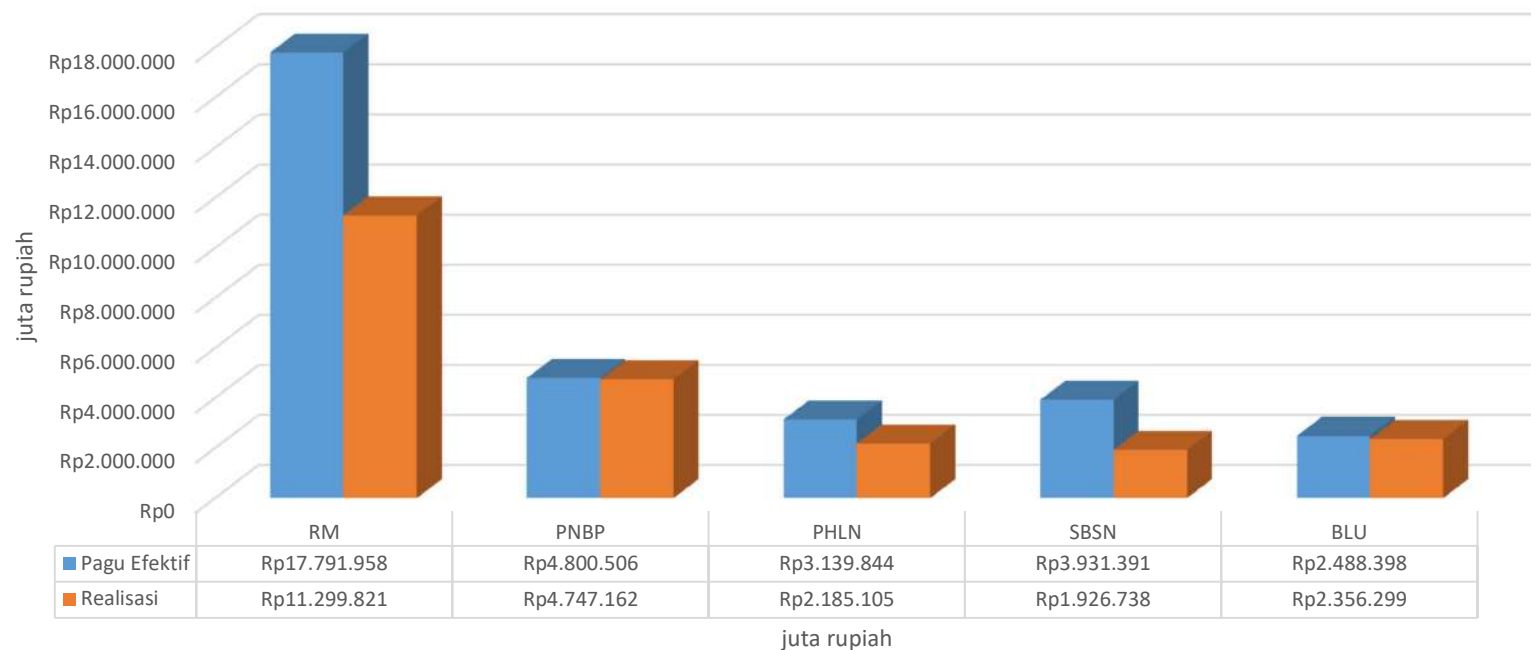
(dalam rupiah)

NO	UNIT KERJA	PAGU EFEKTIF			
		BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	TOTAL
1	SETJEN	174.282.098.000	283.012.033.000	26.893.785.000	484.187.916.000
2	ITJEN	52.029.002.000	37.944.874.000	766.200.000	90.740.076.000
3	DITJEN HUBDAT	1.006.966.786.000	2.764.465.645.000	620.973.839.000	4.392.406.270.000
4	DITJEN HUBLA	2.222.769.315.000	4.379.707.303.000	4.449.235.479.000	11.051.712.097.000
5	DITJEN HUBUD	1.412.760.594.000	2.719.231.211.000	1.136.783.086.000	5.268.774.891.000
6	DITJEN KA	255.258.712.000	4.125.207.292.000	3.259.347.309.000	7.639.813.313.000
7	DITJEN INTRAM	45.774.065.000	81.308.857.000	1.370.000.000	128.452.922.000
8	BKT	47.087.041.000	43.892.139.000	657.597.000	91.636.777.000
9	BPSDMP	418.962.787.000	2.371.173.601.000	214.236.379.000	3.004.372.767.000
JUMLAH		5.635.890.400.000	16.805.942.955.000	9.710.263.674.000	32.152.097.029.000

Sumber: Biro Keuangan, 2026



Dari total pagu anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tersebut telah terealisasi 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), sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp3.706.282.978.865,00 (Tiga Triliun Tujuh Ratus Enam Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Dua Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Delapan Ratus Enam Puluh Lima Rupiah) atau sebesar 11,527%.



Gambar III.52

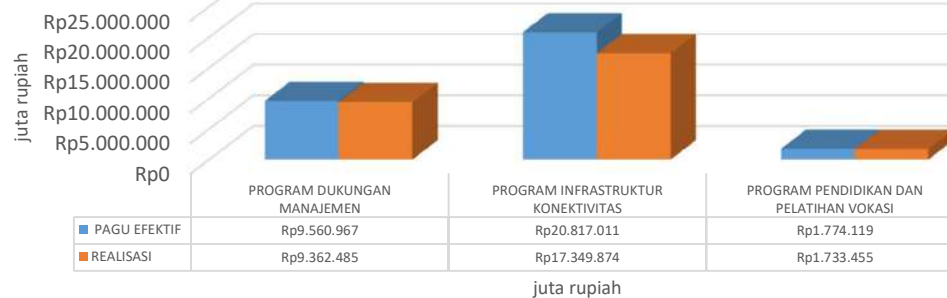
Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana

Sumber: Biro Keuangan, 2026





Gambar III.53
Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja



Gambar III.54
Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Berdasarkan Program RSPP
Sumber: Biro Keuangan, 2026

Rincian realisasi anggaran masing-masing unit Eselon I berdasarkan sumber dana dan jenis belanja Tahun 2025 adalah sebagaimana dibawah ini:

Tabel III.55
Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Sumber Dana

No	Unit Kerja	Pagu Efektif (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	484.187.916.000	474.486.974.363	97,996%	9.700.941.637	2,004%
	RM	484.187.916.000	474.486.974.363	97,996%	9.700.941.637	2,004%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
2	Inspektorat Jenderal	90.740.076.000	87.312.747.534	96,223%	3.427.328.466	3,777%
	RM	90.740.076.000	87.312.747.534	96,223%	3.427.328.466	3,777%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
3	Ditjen Perhubungan Darat	4.392.406.270.000	3.794.489.625.753	86,387%	597.916.644.247	13,613%
	RM	3.642.624.205.000	3.552.085.369.823	97,514%	90.538.835.177	2,486%
	PHLN	579.870.833.000	73.526.530.645	12,680%	506.344.302.355	87,320%
	PNBP	151.808.962.000	151.176.281.643	99,583%	632.680.357	0,417%
	BLU	14.670.718.000	14.269.892.264	97,268%	400.825.736	2,732%
	SBSN	3.431.552.000	3.431.551.378	100,000%	622	0,000%
4	Ditjen Perhubungan Laut	11.051.712.097.000	10.517.607.262.717	95,167%	534.104.834.283	4,833%
	RM	3.953.898.585.000	3.776.900.166.822	95,523%	176.998.418.178	4,477%
	PHLN	2.411.454.055.000	2.111.578.005.102	87,565%	299.876.049.898	12,435%
	PNBP	3.876.116.428.000	3.837.148.854.452	98,995%	38.967.573.548	1,005%
	BLU	79.853.437.000	66.795.530.107	83,648%	13.057.906.893	16,352%
	SBSN	730.389.592.000	725.184.706.234	99,287%	5.204.885.766	0,713%
5	Ditjen Perhubungan Udara	5.268.774.891.000	5.049.812.736.668	95,844%	218.962.154.332	4,156%
	RM	3.764.785.225.000	3.632.231.794.017	96,479%	132.553.430.983	3,521%
	PHLN	-	-	-	-	-



No	Unit Kerja	Pagu Efektif (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
	PNBP	747.719.009.000	736.448.134.740	98,493%	11.270.874.260	1,507%
	BLU	453.444.445.000	384.491.384.132	84,793%	68.953.060.868	15,207%
	SBSN	302.826.212.000	296.641.423.779	97,958%	6.184.788.221	2,042%
6	Ditjen Perkeretaapian	7.639.813.313.000	5.359.439.135.414	70,151%	2.280.374.177.586	29,849%
	RM	4.569.992.460.000	4.437.080.765.881	97,092%	132.911.694.119	2,908%
	PHLN	148.519.217.000	-	0,000%	148.519.217.000	100,000%
	PNBP	11.649.315.000	9.511.288.211	81,647%	2.138.026.789	18,353%
	BLU	46.338.839.000	42.719.353.375	92,189%	3.619.485.625	7,811%
	SBSN	2.863.313.482.000	870.127.727.947	30,389%	1.993.185.754.053	69,611%
7	Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda	128.452.922.000	127.219.273.546	99,040%	1.233.648.454	0,960%
	RM	128.452.922.000	127.219.273.546	99,040%	1.233.648.454	0,960%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
8	Badan Kebijakan Transportasi	91.636.777.000	90.370.825.415	98,619%	1.265.951.585	1,381%
	RM	91.636.777.000	90.370.825.415	98,619%	1.265.951.585	1,381%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	-	-	-	-	-
	BLU	-	-	-	-	-
	SBSN	-	-	-	-	-
9	BPSDM Perhubungan	3.004.372.767.000	2.945.075.468.725	98,026%	59.297.298.275	1,974%
	RM	1.065.639.353.000	1.052.822.043.214	98,797%	12.817.309.786	1,203%
	PHLN	-	-	-	-	-
	PNBP	13.212.021.000	12.877.633.921	97,469%	334.387.079	2,531%
	BLU	1.894.090.753.000	1.848.023.178.483	97,568%	46.067.574.517	2,432%
	SBSN	31.430.640.000	31.352.613.107	99,752%	78.026.893	0,248%

Sumber: Biro Keuangan, 2026



Tabel III.56
Realisasi Anggaran Unit Eselon I Tahun 2025 Berdasarkan Jenis Belanja

No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
1	Sekretariat Jenderal	484.187.916.000	474.486.974.363	97,996%	9.700.941.637	2,004%
	Belanja Pegawai	174.282.098.000	173.126.039.927	99,337%	1.156.058.073	0,663%
	Belanja Barang	283.012.033.000	275.012.759.676	97,174%	7.999.273.324	2,826%
	Belanja Modal	26.893.785.000	26.348.174.760	97,971%	545.610.240	2,029%
2	Inspektorat Jenderal	90.740.076.000	87.312.747.534	96,223%	3.427.328.466	3,777%
	Belanja Pegawai	52.029.002.000	51.259.452.415	98,521%	769.549.585	1,479%
	Belanja Barang	37.944.874.000	35.287.165.239	92,996%	2.657.708.761	7,004%
	Belanja Modal	766.200.000	766.129.880	99,991%	70.120	0,009%
3	Ditjen Perhubungan Darat	4.392.406.270.000	3.794.489.625.753	86,387%	597.916.644.247	13,613%
	Belanja Pegawai	1.006.966.786.000	990.906.049.345	98,405%	16.060.736.655	1,595%
	Belanja Barang	2.764.465.645.000	2.184.567.287.702	79,023%	579.898.357.298	20,977%
	Belanja Modal	620.973.839.000	619.016.288.706	99,685%	1.957.550.294	0,315%
4	Ditjen Perhubungan Laut	11.051.712.097.000	10.517.607.262.717	95,167%	534.104.834.283	4,833%
	Belanja Pegawai	2.222.769.315.000	2.191.387.237.394	98,588%	31.382.077.606	1,412%
	Belanja Barang	4.379.707.303.000	4.335.820.553.290	98,998%	43.886.749.710	1,002%
	Belanja Modal	4.449.235.479.000	3.990.399.472.033	89,687%	458.836.006.967	10,313%
5	Ditjen Perhubungan Udara	5.268.774.891.000	5.049.812.736.668	95,844%	218.962.154.332	4,156%
	Belanja Pegawai	1.412.760.594.000	1.388.616.910.130	98,291%	24.143.683.870	1,709%
	Belanja Barang	2.719.231.211.000	2.599.137.928.472	95,584%	120.093.282.528	4,416%
	Belanja Modal	1.136.783.086.000	1.062.057.898.066	93,427%	74.725.187.934	6,573%



No	Unit Kerja	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	% Realisasi	Sisa (Rp)	% Sisa
6	Ditjen Perhubungan Perkeretaapian	7.639.813.313.000	5.359.439.135.414	70,151%	2.280.374.177.586	29,849%
	Belanja Pegawai	255.258.712.000	246.283.214.707	96,484%	8.975.497.293	3,516%
	Belanja Barang	4.125.207.292.000	4.009.180.112.376	97,187%	116.027.179.624	2,813%
	Belanja Modal	3.259.347.309.000	1.103.975.808.331	33,871%	2.155.371.500.669	66,129%
7	Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda	128.452.922.000	127.219.273.546	99,040%	1.233.648.454	0,960%
	Belanja Pegawai	45.774.065.000	44.761.958.821	97,789%	1.012.106.179	2,211%
	Belanja Barang	81.308.857.000	81.088.475.136	99,729%	220.381.864	0,271%
	Belanja Modal	1.370.000.000	1.368.839.589	99,915%	1.160.411	0,085%
8	Badan Kebijakan Transportasi	91.636.777.000	90.370.825.415	98,619%	1.265.951.585	1,381%
	Belanja Pegawai	47.087.041.000	46.174.873.348	98,063%	912.167.652	1,937%
	Belanja Barang	43.892.139.000	43.539.428.237	99,196%	352.710.763	0,804%
	Belanja Modal	657.597.000	656.523.830	99,837%	1.073.170	0,163%
9	BPSDM Perhubungan	3.004.372.767.000	2.945.075.468.725	98,026%	59.297.298.275	1,974%
	Belanja Pegawai	418.962.787.000	413.289.681.916	98,646%	5.673.105.084	1,354%
	Belanja Barang	2.371.173.601.000	2.321.995.021.945	97,926%	49.178.579.055	2,074%
	Belanja Modal	214.236.379.000	209.790.764.864	97,925%	4.445.614.136	2,075%

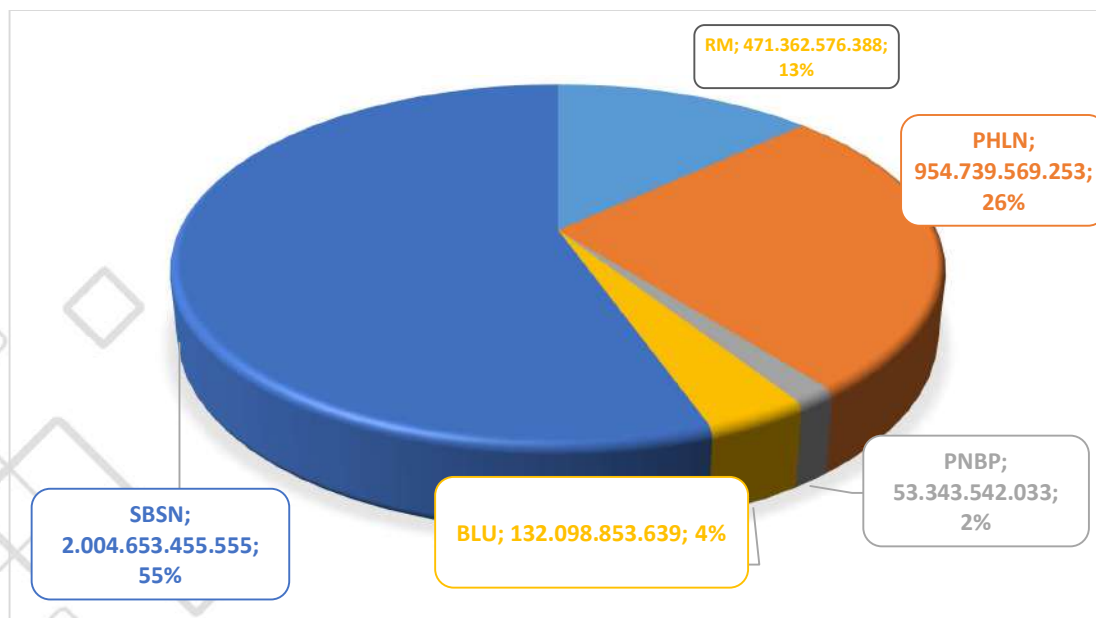
Sumber: Biro Keuangan, 2026





III.5.2 Analisis Dana Yang Tidak Terserap

Dari total pagu efektif anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 senilai Rp32.152.097.029.000,00 (Tiga Puluh Dua Triliun Seratus Lima Puluh Dua Miliar Sembilan Puluh Tuju Juta Dua Puluh Sembila Ribu Rupiah) yang dapat terealisasi 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) atau sebesar 88,473%, sehingga total dana yang tidak terserap adalah senilai Rp3.706.282.978.865,00 (Tiga Triliun Tujuh Ratus Enam Miliar Dua Ratus Delapan Puluh Dua Juta Sembilan Ratus Tujuh Puluh Delapan Ribu Delapan Ratus Enam Puluh Lima Rupiah) atau sebesar 11,527%, yakni sebagai berikut:



Gambar III.55
Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Rincian sisa anggaran tidak terserap Kementerian Perhubungan Tahun 2025 adalah sebagaimana Tabel berikut:



Tabel III.57

Rincian Sisa Anggaran Tidak Terserap Kementerian Perhubungan
Tahun 2025 per Belanja dan Sumber Dana

Efisiensi Penyerapan Anggaran Tahun 2025		JENIS BELANJA			JUMLAH	%
		PEGAWAI	BARANG	MODAL		
PAGU EFEKTIF		5.635.890.400.000	16.805.942.955.000	9.710.263.674.000	32.152.097.029.000	100,000%
REALISASI		5.545.805.418.003	15.885.628.732.073	7.014.379.900.059	28.445.814.050.135	88,473%
ANGGARAN YANG TIDAK TERSERAP	SISA KEGIATAN RM	90.084.981.997	282.757.093.460	188.605.482.928	561.447.558.385	11,527%
	SISA KEGIATAN PHLN	0	506.335.448.287	448.404.120.966	954.739.569.253	
	SISA KEGIATAN PNBPN	0	30.463.515.042	22.880.026.991	53.343.542.033	
	SISA KEGIATAN BLU	0	100.758.166.138	31.340.687.501	132.098.853.639	
	SISA KEGIATAN SBSN	0	-	2.004.653.455.555	2.004.653.455.555	
JUMLAH ANGGARAN TIDAK TERSERAP		90.084.981.997	920.314.222.927	2.695.883.773.941	3.706.282.978.865	11,527%
%		1,598%	5,476%	27,763%	11,527%	

Sumber: Biro Keuangan, 2026

Rincian dana tidak terserap untuk tiap unit Eselon I adalah sebagai berikut:

1. Sekretariat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Sekretariat Jenderal adalah senilai Rp474.486.974.363,00 dari pagu senilai Rp484.187.916.000,00 atau sebesar 97,996% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp9.700.941.637,00 dengan rincian sebagai berikut:

- Sisa belanja pegawai senilai Rp1.156.058.073,00;
- Sisa belanja barang senilai Rp7.999.273.324,00;
- Sisa belanja modal senilai Rp545.610.240,00.

2. Inspektorat Jenderal

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Inspektorat Jenderal adalah senilai Rp87.312.747.534,00 dari pagu

senilai Rp90.740.076.000,00 atau sebesar 96,223% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp3.427.328.446,00 dengan rincian sebagai berikut:

- Sisa belanja pegawai senilai Rp769.549.585,00;
- Sisa belanja barang senilai Rp2.657.708.761,00;
- Sisa modal senilai Rp70.120,00 .

3. Ditjen Perhubungan Darat

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat adalah senilai Rp3.794.489.625.753,00 dari pagu senilai Rp4.392.406.270.000,00 atau sebesar 86,387% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai



Rp597.916.644.247,00 dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp16.060.736.655,00;
- b. Sisa belanja barang senilai Rp579.898.357.298,00;
- c. Sisa belanja modal senilai Rp1.957.550.294,00.

4. Ditjen Perhubungan Laut

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut adalah senilai Rp10.517.607.262.717,00 dari pagu senilai Rp11.051.712.097.000,00 atau sebesar 95,167% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp534.104.834.283,00 dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp31.382.077.606,00;
- b. Sisa belanja barang senilai Rp43.886.749.710,00;
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp458.836.006.967,00.

5. Ditjen Perhubungan Udara

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara adalah senilai Rp5.049.812.736.668,00 dari pagu senilai Rp5.268.774.891,00 atau sebesar 95,44 % sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp218.962.154.332,00 dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp24.143.683.870,00;
- b. Sisa belanja barang senilai Rp120.093.282.528,00;
- c. Sisa kegiatan belanja modal senilai Rp74.725.187.934,00.

6. Ditjen Perkeretaapian

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Ditjen Perkeretaapian adalah senilai Rp5.359.439.135.414,00 dari pagu senilai Rp7.639.813.313.000,00 atau sebesar 70,151% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp2.280.374.177.586,00 dengan rincian sebagai berikut:

- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp8.975.497.293,00;
- b. Sisa belanja barang senilai Rp116.027.179.624,00;
- c. Sisa belanja modal senilai Rp2.155.371.500.669,00.

7. Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda

Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda adalah senilai Rp127.219.273.546,00 dari pagu senilai Rp128.452.922.000,00 atau sebesar 99,040% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp1.233.648.454,00 dengan rincian sebagai berikut:



- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp1.012.106.179,00;
 - b. Sisa belanja barang senilai Rp220.381.864,00;
 - c. Sisa belanja modal senilai Rp1.160.411,00.
8. Badan Kebijakan Transportasi
- Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi adalah senilai Rp90.370.825.415,00 dari pagu senilai Rp91.636.777.000,00 atau sebesar 98,619% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp1.265.951.585,00 dengan rincian sebagai berikut:
- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp912.167.652,00;
 - b. Sisa kegiatan belanja barang senilai Rp352.710.763,00;
 - c. Sisa belanja modal senilai Rp1.073.170,00.
9. Badan Pengembangan SDM Perhubungan
- Realisasi anggaran Tahun 2025 di lingkungan BPSDM Perhubungan adalah senilai Rp2.945.075.468.725,00 dari pagu senilai Rp3.004.372.767.000,00 atau sebesar 98,026% sehingga terdapat anggaran yang tidak terserap senilai Rp59.297.298.275,00 dengan rincian sebagai berikut:
- a. Sisa belanja pegawai senilai Rp5.673.105.084,00;
 - b. Sisa belanja barang senilai Rp49.178.579.055,00;
 - c. Sisa belanja modal senilai Rp4.445.614.136,00.

Adapun justifikasi terkait realisasi anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 yang baru terserap sebesar 88,473%, diantaranya:

- 1) Adanya *Automatic Adjustment* dan blokir Penghematan perjadin yang menjadi pembagi pagu penyerapan;
- 2) Terdapat kegiatan yang masih membutuhkan kajian kembali karena adanya permasalahan teknis di lapangan;
- 3) Terdapat Pekerjaan sumber dana SBSN yang tidak dapat diselesaikan sampai akhir tahun 2025 sehingga membutuhkan persetujuan perpanjangan waktu penyelesaian pekerjaan;
- 4) Terdapat sisa anggaran sumber dana SBSN yang tidak dapat dilakukan optimalisasi karena tidak mendapat persetujuan Kemenkeu;
- 5) Terdapat sisa pagu kontrak pekerjaan sumber dana RM yang tidak dapat dioptimalisasi;
- 6) Terdapat pengajuan penurunan Pagu sumber dana BLU yang tidak disetujui oleh Kemenkeu.





Penanganan Bencana Hidrometeorologi di Aceh, Sumatera Utara, dan Sumatera Barat pada Sektor Transportasi

Kementerian Perhubungan berkomitmen untuk mendukung penanganan dan mempercepat pemulihan penanganan infrastruktur transportasi pasca bencana, secara terkoordinasi, terukur, dan berkelanjutan, berorientasi pada pemulihan konektivitas, keselamatan transportasi, serta dukungan terhadap distribusi logistik dan aktivitas masyarakat yang terdampak.





BAB - IV



BAB - IV

PENUTUP

IV.1 KESIMPULAN

Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Tahun 2025 mendapatkan nilai sebesar 80,17 dengan predikat “A” atau Sangat Baik sesuai surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan, Kementerian PAN RB nomor B/64/AA.05/2026 tanggal 29 Januari 2026 Hal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2025. Nilai ini mengalami kenaikan sebesar 1,32 poin bila dibanding Nilai AKIP Tahun 2024 yaitu sebesar 78,85. Adapun beberapa catatan dan rekomendasi salah satunya yaitu Pelaporan kinerja pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan belum secara konsisten menunjukkan manfaat atau dampak yang dirasakan oleh masyarakat. Pencapaian SS dan IKSS Kementerian Perhubungan Tahun 2025 dapat diuraikan sebagai berikut:

1. SS 1 Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional, dengan:
 - a. IKSS 1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional dengan capaian kinerja 101,129%;
 - b. IKSS 1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional dengan capaian kinerja 99,440%.
2. SS 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional dengan IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi, dengan capaian kinerja 102,053%;
3. SS 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional dengan IKSS 3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional, dengan capaian kinerja 91,139%.

Meskipun beberapa SS Kementerian Perhubungan telah tercapai, namun bila dilihat komponen pembentuknya masih ada target kinerja sektor transportasi yang kurang optimal, yakni Rasio Konektivitas Transportasi Jalan, KA, Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda dan Multimoda, Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, Laut, dan KA. Dalam mencapai target kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 tersebut, telah terealisasi anggaran sebesar 88,473% atau senilai Rp32.152.097.029,00 dari total pagu senilai Rp28.445.814.050.135,00.

Tabel IV.1
Resume Realisasi Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target Tahun 2025		Realisasi	Capaian Tahun 2025		
				Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029	PK Kemenhub (Revisi)		Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029	PK Kemenhub (Revisi)	Capaian Sasaran Strategis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
SS 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,707	0,709	0,717	101,343	101,129%
		IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,491	16,491	16,399	99,440%	99,440%
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 2.1	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	94,747	94,747	96,414	102,053%	102,053%
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,925	97,925	89,248	91,139%	91,139%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Tabel IV.2
Resume Realisasi Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025

Program	Pagu Anggaran	Realisasi		Sisa	
		Jumlah (Rp)	%	Jumlah (Rp)	%
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	9.560.966.743.000	9.362.484.786.182	97,924	198.481.956.818	2,076
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	20.817.011.082.000	17.349.874.091.813	83,345	3.467.136.990.187	16,655
PROGRAM PENDIDIKAN DAN PELATIHAN VOKASI	1.774.119.204.000	1.733.455.172.140	97,706	40.664.031.860	2,292
Jumlah	32.152.097.029.000	28.445.814.050.135	88,473	3.706.282.978.865	11,527

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Sepanjang 2025, Kementerian Perhubungan telah menerima berbagai penghargaan, sebagai apresiasi pihak eksternal yang menilai kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

- 1) Kementerian Perhubungan kembali meraih WTP ke-12 secara berturut-turut dari BPK RI;
- 2) Indonesia melalui Menteri Perhubungan kembali terpilih sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2026-2027;
- 3) Kementerian Perhubungan menggelar Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) 2025;
- 4) Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan predikat “Informatif” Keterbukaan Informasi Publik dari Komisi Informasi Pusat;
- 5) Menteri Perhubungan meresmikan Bandara Internasional Syamsudin Noor di Banjarmasin;
- 6) Presiden RI bersama Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru;
- 7) Menteri Perhubungan didampingi Menko Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan meresmikan dua infrastruktur transportasi di Kepulauan Riau;
- 8) Menteri Perhubungan menyerahkan secara simbolis bantuan Bus Sekolah dari Kementerian Perhubungan kepada Kementerian Sosial.



IV.2 SARAN TINDAK LANJUT

Dalam mengatasi setiap permasalahan yang terjadi pada Tahun 2025, Kementerian Perhubungan secara dinamis telah melakukan perbaikan dengan mengedepankan kerjasama yang baik antar seluruh unit kerja dan terus melakukan identifikasi langkah-langkah perbaikan yang akan dilakukan ke depan. Pemetaan risiko setiap unit kerja di Kementerian Perhubungan perlu dilakukan sebagai suatu langkah awal untuk memperbaiki kondisi internal. Hasil pemetaan tersebut dapat dijadikan panduan bagi Kementerian Perhubungan untuk meminimalisir risiko yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian Perhubungan, diantaranya:

1. Melaksanakan langkah-langkah strategis dalam pelaksanaan anggaran, diantaranya:
 - a. Melakukan evaluasi untuk melakukan lelang tidak mengikat;
 - b. Melakukan percepatan pada kegiatan-kegiatan yang dapat segera dilaksanakan;
 - c. Melakukan optimalisasi penyerapan anggaran melalui revisi anggaran untuk pemanfaatan sisa kontrak dan kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan;
 - d. Melakukan evaluasi untuk mengidentifikasi anggaran sisa kegiatan yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain yang lebih prioritas;



- e. Memperbaiki perencanaan dan eksekusi kegiatan secara relevan dan terjadwal, serta tidak menumpuk pencairan pada akhir tahun;
 - f. Melakukan perpanjangan terhadap kegiatan kontrak tahun jamak yang mengalami kendala dalam pelaksanaan di lapangan ataupun kendala dalam ketersediaan anggaran;
 - g. Berkoordinasi dengan Instansi terkait terhadap permasalahan lahan maupun hal lain terkait pihak eksternal;
 - h. Memonitor rencana penarikan dana sesuai jadwal/termin;
 - i. Melakukan percepatan penarikan anggaran agar realisasi anggaran dapat terserap maksimal pada akhir tahun berjalan.
2. Terkait pencapaian target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan, perlu mempertahankan kinerja yang telah mencapai target, dan juga penetapan target mengacu pada realisasi pada tahun sebelumnya. Selain itu juga diperlukan langkah-langkah sebagai berikut:
- a. Pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang belum mencapai target, dapat melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN dan 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;
 - b. Pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian yang belum mencapai target, dapat mempersiapkan kajian perencanaan teknis untuk penanganan infrastruktur perkeretaapian yang terdampak bencana alam dan mempersiapkan kajian evaluasi capaian dan reviu terhadap Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang dilengkapi reviu *masterplan* pengembangan perkeretaapian di beberapa lokasi;
3. Melakukan penyesuaian target kinerja berdasarkan realisasi pada periode sebelumnya, agar target kinerja dinilai menantang dan memenuhi kriteria SMART sesuai rekomendasi Kementerian PANRB;
4. Meningkatkan komitmen Pimpinan unit-unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam penerapan manajemen berbasis kinerja khususnya dalam hal perencanaan kinerja, maupun monitoring dan evaluasi capaian kinerja;



5. Secara berkesinambungan terus diupayakan penciptaan inovasi guna mendukung perbaikan kinerja di masa mendatang, termasuk optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam pelaksanaan kinerja;
6. Melaksanakan *monitoring* dan evaluasi perjanjian kinerja melalui aplikasi kinerja secara berkesinambungan guna meningkatkan kualitas pengukuran kinerja, termasuk melakukan penyempurnaan sistem perangkat *monitoring* yang relevan.

Seluruh upaya perbaikan yang dilakukan secara berkesinambungan, diharapkan mampu menjadi penggerak utama dalam pencapaian target kinerja Tahun 2025. Sebagai bentuk pertanggungjawaban dan komitmen akan akuntabilitas kinerja pelaksanaan tugas dan fungsi, Kementerian Perhubungan menyusun Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025. Laporan Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025 ini diharapkan dapat memberikan informasi yang komprehensif dan transparan atas capaian kinerja dan strategi organisasi dalam mencapai tujuan organisasi. Laporan ini juga diharapkan menjadi bahan evaluasi dalam meningkatkan capaian kinerja Kementerian Keuangan sehingga berdampak positif dalam mendukung terwujudnya visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong royong.

Tahun 2025 merupakan tahun awal pelaksanaan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Renstra ini akan menjadi dasar dalam merumuskan arah kebijakan, program prioritas, dan sasaran strategis yang sejalan dengan visi pembangunan nasional. Adapun rekomendasi dari tantangan pada Renstra periode sebelumnya terhadap Renstra periode 2025-2029 nantinya, yaitu:

- a) Diperlukan upaya untuk melakukan transformasi struktural dalam penyelenggaraan transportasi nasional yang lebih modern/ berteknologi dengan sistem pengelolaan dan perusahaan yang profesional (berkelas dunia) untuk mendukung daya saing dan ketahanan nasional;
- b) Pemerintah diharapkan lebih fokus menjalankan fungsi regulator untuk mengarahkan interaksi antar pemangku kepentingan menuju tujuan pembangunan transportasi nasional;
- c) Diperlukan upaya untuk melakukan Revisi terhadap UU moda-moda transportasi untuk mengantisipasi perkembangan teknologi dan perubahan ekosistem penyelenggaraan sektor transportasi ke depan, serta menjamin ketersediaan pendanaan bagi penyediaan transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan dasar;
- d) Perlu penguatan kelembagaan dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan dan pengelolaan pendanaan alternative (non-APBN) di sektor transportasi.



Lampiran LKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2025

dapat diunduh melalui tautan berikut :

<https://bit.ly/DaftarLampiranLKIPKemenhub2025>



SCAN ME





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**



Kemenhub151