

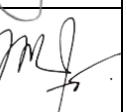
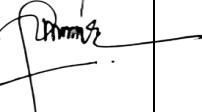
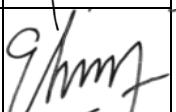
LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN II TAHUN 2025

Halaman Persetujuan

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN I BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR TAHUN 2025

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II
Nusa Tenggara Timur
Tahun 2025

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Engelbertus Langi, A.Md.LLASDP, S.ST(TD)	Penyusun Rencana dan Pelaporan	09/07/25	
2.	Diperiksa	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	09/07/25	
3.	Disetujui	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	09/07/25	
4.	Disetujui	Marta Anggoro, S.ST.	Kasi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan Dan Pengawasan	09/07/25	
5.	Disetujui	Jermias Meda, S.E.	Plt. Kasi Sarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	09/07/25	
6.	Disetujui	Engelberd Leonardo Mailau, SST, M.Tr.M	Plt. Kasi Prasarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	09/07/25	

Kata Pengantar



Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat di Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Sebagai institusi publik, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur bertanggung jawab melaksanakan tugas dan fungsi secara akuntabel.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Triwulan II Tahun 2025 merupakan perwujudan akuntabilitas dan transparansi kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur yang di dalamnya menguraikan rencana kinerja yang telah ditetapkan, pencapaian atas rencana kinerja tersebut dan realisasi anggaran sepanjang Triwulan I Tahun Anggaran 2025.

Kupang, 14 Juli 2025



Ringkasan Eksekutif

Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Triwulan II Tahun 2025 merupakan tolak ukur instansi pemerintah dalam pelaksanaan kegiatan di Triwulan I tahun 2025 yang bertujuan untuk meningkatkan pelaksanaan pemerintahan yang berdayaguna, bersih dan bertanggung jawab.

Laporan ini mencakup pelaksanaan program dan kegiatan sesuai dengan Revisi Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025-2029 dengan total jumlah Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebanyak 16 (enam belas) Indikator dari 7 (tujuh) Sasaran Kegiatan.

Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur masih berusaha untuk meningkatkan capaian kinerjanya, dimana rata-rata capaian kinerja seluruh IKK telah mencapai 77% pada Triwulan II 2025

Hasil rata-rata pengukuran pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) yaitu sebesar 76%, dapat disimpulkan bahwa kebijakan, program, sasaran, indikator kinerja utama dan kegiatan yang dilaksanakan masih dalam tahap proses pelaksanaan dan penggerjaan dalam mencapai tujuan dan sasaran serta mewujudkan visi dan misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur sebagai mana yang telah dirumuskan dalam Draft Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025-2029.

Daftar Isi

Halaman Persetujuan.....	i
Kata Pengantar	ii
Ringkasan Eksekutif	iii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Tabel	vi
Daftar Gambar	vii
Daftar Lampiran.....	ix
Bab I Pendahuluan.....	1
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Tugas Pokok Dan Fungsi	1
I.2.1 Bagan Struktur Organisasi	1
I.2.2 Tupoksi Subbagian Tata.....	4
I.2.3 Tupoksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	4
I.2.4 Tupoksi Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	4
I.2.5 Tupoksi Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan.....	4
I.2.6 Kelompok Satuan Pelayanan	5
I.3. Sumber Daya Manusia	6
I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	6
1.4.2 Sumber Daya Manusia	6
1.4.3 Anggaran	6
1.4.4 Isu Strategis.....	6
1.4.5 Ruang Lingkup.....	6
I.5. Sistematika Penulisan	7
I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis	11
I.6.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan	16
I.6.2 Uraian Perjanjian Kinerja 2025.....	19
Bab II Akuntabilitas Kinerja.....	23
II.1 Pengukuran Kinerja	23

II.1.1 Sasaran Kinerja 2: Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	27
II.1.2 Sasaran Kegiatan 3: Meningkatnya Konektivitas Jaringan Trayek Antar Kota Dengan Terminal, Pusat Kegiatan (KEK, KSN & KI), Lintas Negara, Dan Pedesaan Antar Provinsi	31
II.1.3 Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya Rasio Konektivitas Layanan Angkutan Barang Dengan Terminal Angkutan Barang.....	37
II.1.4 Sasaran Kegiatan 5: Meningkatnya Rasio Konektivitas Jaringan Transportasi Angkutan Penyeberangan	41
II.1.5 Sasaran Kegiatan 7: Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	44
II.1.6 Sasaran Kegiatan 8: Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	51
II.1.7 Sasaran Kegiatan 10: Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>	54
II.1.8 Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan	55
II.2 Realisasi Keuangan.....	79
II.2.1 Alokasi Anggaran.....	79
II.2.2 Realisasi Anggaran	82
II.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya.....	83
II.4 Hambatan dan Kendala	83
Bab III Penutup	85
III.1 Ringkasan Capaian	85
III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	86

Daftar Tabel

Tabel I. 1 Pejabat Struktural BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025.....	3
Tabel I. 2 Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	11
Tabel I. 3 Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029	12
Tabel I. 4 Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2025	16
Tabel I. 5 Revisi I Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2025.....	18
Tabel I. 6 Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025	19
Tabel I. 7 Revisi I Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025	21
Tabel II. 1 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2025	25
Tabel II. 2 Trayek Layanan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2025	27
Tabel II. 3 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2025	79
Tabel II. 4 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2025	79
Tabel II. 5 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2025	79
Tabel II. 6 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2025	79
Tabel II. 7 Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2025.....	80
Tabel II. 8 Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2025.....	80
Tabel II. 9 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2025	81
Tabel II. 10 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2025.....	81
Tabel II. 11 Perbandingan PAGU dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2025	82
Tabel II. 12 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Tahun 2025	84
Tabel III. 1 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	87

Daftar Gambar

Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi BPTD NTT	2
Gambar II. 1 Grafik Capaian Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan	29
Gambar II. 2 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025	31
Gambar II. 3 Grafik Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi.....	32
Gambar II. 4 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	34
Gambar II. 5 Grafik Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN	35
Gambar II. 6 Perbandingan Realisasi Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	37
Gambar II. 7 Grafik Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi.....	38
Gambar II. 8 Perbandingan Realisasi Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	41
Gambar II. 9 Grafik Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP.....	42
Gambar II. 10 Perbandingan Realisasi Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	44
Gambar II. 11 Grafik Terminal Tipe A Sesuai SPM	45
Gambar II. 12 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	48
Gambar II. 13 Grafik Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	48
Gambar II. 14 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	51
Gambar II. 15 Grafik Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	52
Gambar II. 16 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	54
Gambar II. 17 Grafik Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat.....	56
Gambar II. 18 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	58
Gambar II. 19 Grafik Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat.....	59
Gambar II. 20 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	61
Gambar II. 21 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan.....	62
Gambar II. 22 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	64
Gambar II. 23 Grafik Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat ...	65
Gambar II. 24 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025	67

Gambar II. 25 Grafik Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	68
Gambar II. 26 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029	70
Gambar II. 27 Grafik Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	71
Gambar II. 28 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.....	73
Gambar II. 29 Grafik Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	74
Gambar II. 30 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.....	76
Gambar II. 31 Grafik Kegiatan Pengembangan SDM	76
Gambar II. 32 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.....	78
Gambar II. 33 Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2025	82
Gambar II. 34 Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2025	83

Daftar Lampiran

Lampiran I	Dokumen SAKIP 2025
Lampiran II	Laporan Keuangan Juni 2025
Lampiran III	Daftar Nominatif Pegawai BPTD Kelas II NTT
Lampiran IV	Rekapitulasi Operasional Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2025
Lampiran V	Rekapitulasi Operasional Terminal Penumpang Tipe A Bimoku Tahun 2025
Lampiran IV	Rekapitulasi Operasional Layanan Angkutan Antatrmoda Tahun 2025
Lampiran VII	Rekapitulasi Layanan KSPN
Lampiran VIII	Progress Pembangunan Terminal Barang
Lampiran IX	Produktivitas keperintisan angkutan penyeberangan
Lampiran X	Produktivitas UPPKB
Lampiran XI	Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan
Lampiran XII	SK Tim SPIP dan Dokumentasi
Lampiran XIII	Dokumen SPM dan SP2D
Lampiran XIV	Dokumen BMN

Bab I Pendahuluan

I.1. Latar Belakang

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan *Prudent*, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip - prinsip *Good Governance* sebagaimana dimaksud dalam Undang - Undang No 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya.

I.2. Tugas Pokok Dan Fungsi

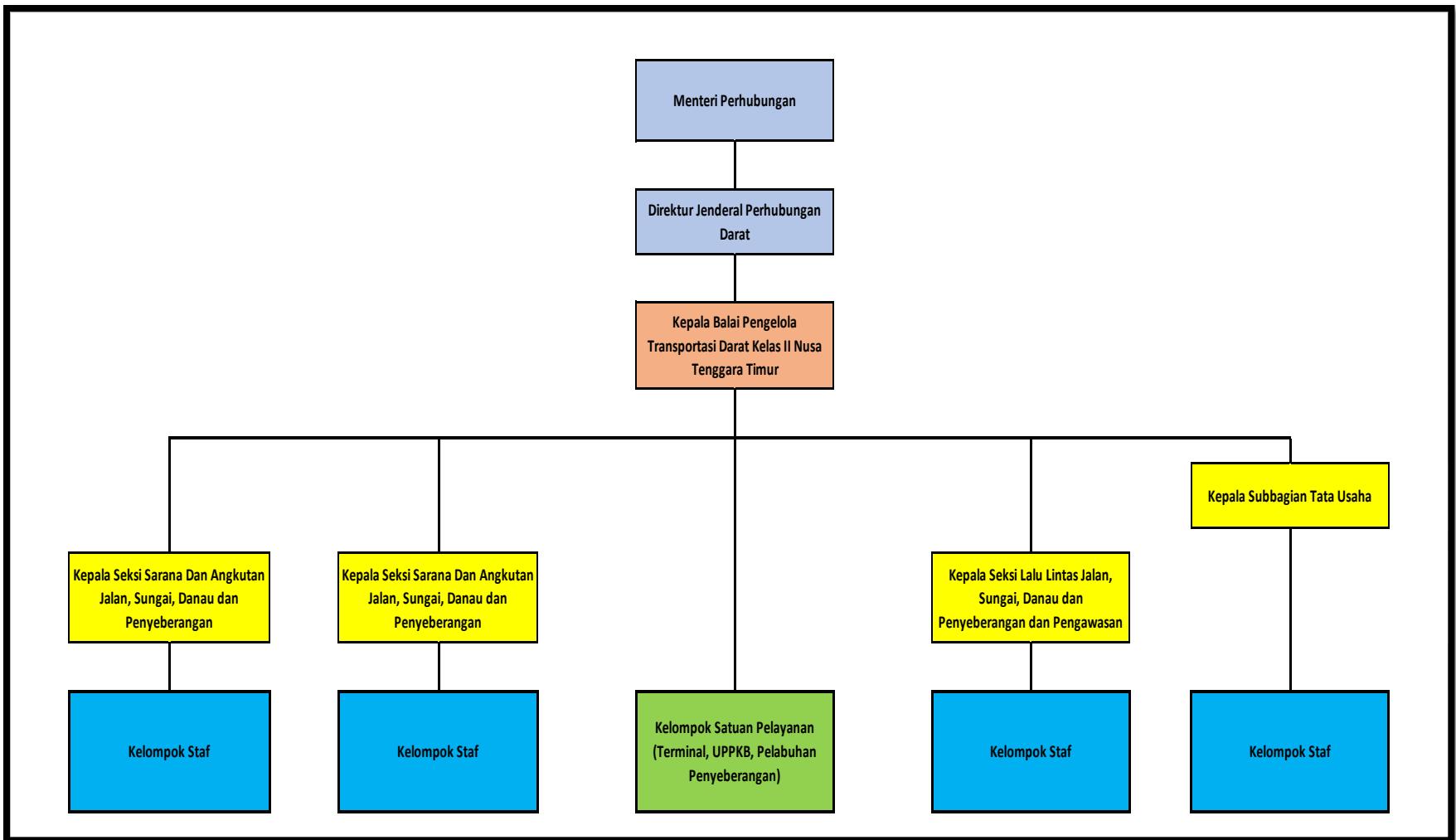
Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dibentuk pada bulan Juli Tahun 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Selanjutnya organisasi dan tata kerja BPTD NTT diubah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, dan BPTD NTT diklasifikasikan sebagai BPTD Kelas II.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat beserta perubahannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2024 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur (selanjutnya disebut "BPTD NTT" dalam laporan ini) mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

I.2.1 Bagan Struktur Organisasi

Sesuai dengan ketentuan peraturan organisasi dan tata kerja terbaru, BPTD NTT memiliki struktur organisasi dengan 1 (satu) Subbagian dan 3 (tiga) Seksi Teknis, sebagai berikut:

1. Subbagian Tata Usaha;
2. Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
3. Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan; dan
4. Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan.



Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi BPTD NTT

Tabel I. 1 Pejabat Struktural BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025

No.	Nama & Foto	Jabatan
1.	Robert N. I. Tail, S.SI.T., M.M. Pembina (IV/a) NIP. 19750617 199703 1 007	
2.	Yaan Sem Appah, A.MD, S.S.T (TD) Penata (III/c) NIP. 198601092008121000	
3.	Marta Anggoro, S.ST. Penata (III/c) NIP.19910302 201402 1 003	
4.	Jermias Meda, S.E. Penata TK. I (III/d) NIP.19770329 199803 1 003	
5.	Engelberd Leonardo Mailau, SST, M.Tr.M Penata (III/c) NIP.19850724 200903 1 005	

Sumber: Pengolahan Data Kepegawaian BPTD NTT 2025

I.2.2 Tupoksi Subbagian Tata

Subbagian Tata Usaha memiliki tupoksi melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak, serta pelaporan Sistem Akuntansi Instansi, urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.

I.2.3 Tupoksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan

Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan mernpunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis fasilitas pendukung dan integrasi moda dan pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan.

I.2.4 Tupoksi Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan

Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan bertugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal ,analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

I.2.5 Tupoksi Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan

Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan melaksanakan fungsi manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, penyediaan, pengoperasian, dan pemeliharaan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, sarana bantu navigasi pelayaran, dan sistem informasi manajemen lalu lintas sungai, danau, dan penyeberangan, pengaturan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tel, pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan, halte, dan rambu sungai danau, pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karoseri, penyelenggara pengujian berkala kendaraan bermotor, pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau, dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, pemberian subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan

rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknis analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, sarana bantu navigasi pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan, rambu, alur, dan halte sungai danau, kegiatan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis, pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta patroli dan pengamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan.

I.2.6 Kelompok Satuan Pelayanan

Kelompok Satuan Pelayanan (selanjutnya disebut "Satpel" dalam laporan ini) adalah kelompok staf yang bertugas di lapangan (terminal, UPPKB dan pelabuhan penyeberangan) yang berada di lingkungan kerja BPTD NTT. Satpel mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Satuan Pelayanan beroperasi yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur meliputi:

1. Satuan Pelayanan UPPKB Nun Baun Sabu;
2. Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Kefa;
3. Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A Bimoku;
4. Satuan Pelayanan Terminal Barang Internasional Motaain;
5. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bolok;
6. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi;
7. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo;
8. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Naikliu;
9. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bakalang;
10. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Aimere;
11. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Rote;
12. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Larantuka;
13. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kewapante;
14. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Waingapu;
15. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Rajua;
16. Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Nangekeo;
17. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Lewoleba;
18. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Ndao;
19. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Hansisi;
20. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Baranusa;
21. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Pulau Solor;
22. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Adonara;
23. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Maropokot;
24. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Teluk Gurita;
25. Wilayah Kerja UPPKB Watualo;
26. Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Pamana.

I.3. Sumber Daya Manusia

Per 1 Juli 2025, Sumber Daya Manusia BPTD NTT mencapai 324 Pegawai, yang terdiri dari 88 PNS, 20 CPNS, 91 PPNPN dan 125 PPPK. Adapun Daftar Nominatif Pegawai BPTD NTT dapat dilihat pada Lampiran III dalam laporan ini.

I.4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

1.4.2 Sumber Daya Manusia

Kebutuhan Pegawai terutama untuk yang bertugas di Satuan Pelayanan, perlu didukung oleh penambahan jumlah pegawai dalam rangka pelaksanaan tupoksi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

1.4.3 Anggaran

Terdapat perbedaan yang cukup besar antara PAGU kebutuhan usulan dengan alokasi anggaran, sementara tugas yang diamanahkan begitu besar sehingga BPTD NTT hanya dapat memenuhi sebagian kebutuhan terhadap prasarana dan sarana perhubungan darat.

1.4.4 Isu Strategis

Isu Strategis BPTD NTT adalah sebagai berikut:

- a. Penyediaan sarana transportasi yang ramah lingkungan;
- b. Pembangunan prasarana transportasi yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- c. Peningkatan kapasitas SDM transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- d. Peningkatan peralatan transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim;
- e. Pengadaan sarana dan prasarana yang ada di ruas jalan nasional;
- f. Pengadaan subsidi perintis damri yang menjangkau seluruh wilayah kepulauan di Nusa Tenggara Timur;
- g. Peningkatan Konektivitas melalui Pengembangan Sarana dan Prasarana pada Jaringan Lintas Penyeberangan;
- h. Peningkatan Kapasitas Jaringan Penyeberangan pada Lintas Utama Mengikuti Perkembangan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan.

1.4.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup Laporan Monitoring Capaian Kinerja BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Triwulan II Tahun 2025 adalah:

- a. Rencana Strategis
- b. Rencana Kinerja Tahunan
- c. Perjanjian Kinerja
- d. Indikator Kinerja Utama
- e. Pengukuran Kinerja
- f. Evaluasi Kinerja.

I.5. Sistematika Penulisan

Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan II Tahun 2025 ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

- I.1 Latar Belakang
- I.2 Tugas Pokok dan Fungsi
- I.2.1 Bagan Struktur Organisasi
- I.3 Sumber Daya Manusia
- I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- I.5 Sistematika Penulisan
- I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis
 - Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025
- I.7 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

- II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
- II.2 Pengukuran Capaian Kinerja

A. SK2 Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK

- Uraian Sasaran Kinerja
- #### **A.1. IKK 2.1 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan**
- A.1.1. Definisi Indikator Kinerja
 - A.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
 - A.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - A.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - A.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
 - A.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

B. SK3 Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi

- #### **B.1. IKK 3.2 Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas**
- B.1.1. Definisi Indikator Kinerja
 - B.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
 - B.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - B.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - B.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
 - B.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

B.2. IKK 3.3 Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN

- B.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- B.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- B.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- B.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- B.2.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- B.2.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C. SK4 Meningkatnya rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang

C.1 IKK 4.1 Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas

- C.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- C.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- C.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

D. SK5 Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan

D.1 IKK 6 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP

- D.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- D.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- D.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- D.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- D.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- D.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

E. SK7 Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan

E.1 IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM

- E.1.1. Definisi Indikator Kinerja
- E.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- E.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- E.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- E.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- E.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

E.2 IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

- E.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- E.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- E.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- E.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- E.2.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

E.2.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

F. SK8 Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP

F.1 IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

F.1.1. Definisi Indikator Kinerja

F.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

F.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

F.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

F.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

F.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

G. SK10 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi *active* dan *passive safety*

G.1 IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah

G.1.1. Definisi Indikator Kinerja

G.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

G.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

G.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

G.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

G.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H. SK 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan

H.1 IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

H.1.1. Definisi Indikator Kinerja

H.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

H.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

H.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

H.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.2 IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

H.2.1. Definisi Indikator Kinerja

H.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025

H.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

H.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang

H.2.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.2.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.3 IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan

H.3.1. Definisi Indikator Kinerja

- H.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.3.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.3.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.4 IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

- H.4.1. Definisi Indikator Kinerja
- H.4.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.4.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.4.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.4.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.4.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.5 IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan

- H.5.1. Definisi Indikator Kinerja
- H.5.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.5.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.5.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.5.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.5.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.6 IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

- H.6.1. Definisi Indikator Kinerja
- H.6.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.6.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.6.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.6.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.6.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.7 IKK 4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

- H.7.1. Definisi Indikator Kinerja
- H.7.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.7.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.7.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.7.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021

H.7.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

H.8 IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja

- H.8.1. Definisi Indikator Kinerja

- H.8.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- H.8.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- H.8.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- H.8.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- H.8.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

II.3 Realisasi Keuangan

II.3.1 Alokasi Anggaran

II.3.2 Realisasi Anggaran

II.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya

II.3.4 Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III.1 Ringkasan Capaian

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

I.6. Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Saat ini Rencana Strategis BPTD NTT periode 2025-2029 belum ditetapkan dan masih dalam bentuk draft. Hal ini disebabkan karena adanya kebijakan efisiensi anggaran yang ditetapkan oleh pemerintah pusat di awal tahun 2025 sehingga terjadi perubahan kebijakan dan menyebabkan adanya perubahan signifikan dalam perencanaan untuk periode 2025-2029. Maka pada tahun 2025, dilakukan penetapan Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan masih menggunakan Rencana Strategis BPTD NTT 2020-2024, seperti pada Tabel I.2

Tabel I. 2 Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET S.D 2029
IKK 1.1 Jumlah Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Internasional Yang beroperasi	Lokasi	5
IKK 1.2 Persentase Keperintisan Angkutan Jalan	%	100
IKK 1.4 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi	Lokasi	29
IKK 1.5 Persentase Keperintisan Angkutan Penyeberangan	%	100
IKK 1.6 Jumlah Kapal SDP Perintis Yang Beroperasi	Unit	14
IKK 2.1 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe A	%	72
IKK 2.2 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP	%	96
IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Angkutan Umum Jalan	%	96

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET S.D 2029
IKK 2.4 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Angkutan SDP		%	96
IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal		%	1000
IKK 3.2 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Terpelihara dalam Kondisi Ideal		%	1000
IKK 3.3 Persentase Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal		%	25
IKK 3.4 Jumlah Ketersediaan Zona Aman Selamat Sekolah		Lokasi	2
IKK 3.5 Jumlah Ketersediaan Rute Aman Selamat Sekolah		Lokasi	2
IKK 3.6 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Batas Kecepatan Jalan		Lokasi	2
IKK 3.7 Persentase Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang di UPPKB		%	3
IKK 3.8 Persentase Implementasi SOP di UPPKB		%	75
IKK 3.11 Jumlah Masyarakat Yang Telah Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan		Orang	1700
IKK 3.12 Pembangunan Local Port Service Pada Pelabuhan SDP		Lokasi	15
IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat		%	90
IKK 6.1 Nilai AKIP		%	90

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

Selanjutnya pada bulan Juni 2025, telah ditetapkan Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan yang merupakan turunan dari Sasaran Progam dan Indikator Kinerja Progam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029, yang masih belum diresmikan sehingga masih dalam bentuk Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029, seperti pada Tabel 1.3.

Tabel I. 3 Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target					
			2025	2026	2027	2028	2029	Total
SK2	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 2.1	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan	Trayek	36	36	36	36

Sasaran Kegiatan		Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target					
					2025	2026	2027	2028	2029	Total
SK3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.1	Monitoring dan Evaluasi Layanan AKAP terhadap Terminal Tipe A	Kegiatan	1	1	1	1	1	1
		IKK 3.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	1	1				2
		IKK 3.3	Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN	Trayek	3	3	5	5	5	5
SK4	Meningkatnya rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang	IKK 4.1	Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	1	1		1	1	4
SK5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 5	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit		1	1			2
		IKK 6	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan ASDP	Trayek	10	10	10	10	10	10
SK7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Unit	0	3	1	0	0	4
		IKK 7.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit		5	4	1	1	11
		IKK 7.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Lokasi		3	1		1	5
		IKK 7.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Tahun	1	1	1	1	1	5

Sasaran Kegiatan		Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target					
					2025	2026	2027	2028	2029	Total
SK8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Unit		1		1		2
		IKK 8.2	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	Unit	23	23	23	23	23	23
SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Kegiatan	3	5	4	4	4	20
		IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	27	27	27	27	27	135
		IKK 10.3	Jumlah Pengadaan Kegiatan Pendukung Uji Kalibrasi	Kegiatan	0	1	0	0	0	1
		IKK 10.4	Jumlah Alat Pengujian berkala yang menerapkan blue full cycle	Kegiatan	13	13	13	13	13	13
SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dibangun dan dioperasionalkan sesuai dengan sesuai spesifikasi teknis	Unit	2704	2704	2704	2704	2704	13520
		IKK 11.2	Jumlah Lokasi LRK yang dilakukan intervensi penanganan sesuai pedoman	Lokasi	7	4	6	5	6	28
		IKK 11.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Lokasi	2	4	3	5	2	16

Sasaran Kegiatan		Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target					
					2025	2026	2027	2028	2029	Total
SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	200	200	200	200	200	1000
		IKK 12.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	50	50	50	50	50	250
SK4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan	IKK4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	3	3	3	3	3	15
		IKK4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	37	37	37	37	37	185
		IKK4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Kegiatan	2	2	2	2	2	10
		IKK4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	3124	3124	3124	3124	3124	15620
		IKK4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1	1	1	1	1	5
		IKK4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	23	19	21	15	16	94
		IKK4.7	Tingkat Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	7	7	7	7	7	35
		IKK4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	446	446	446	446	446	2230

Sasaran Kegiatan	Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target					
			2025	2026	2027	2028	2029	Total
	IKK4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	35	35	35	35	175
	IKK4.11	Kegiatan mendukung Pembangunan ZI	Kegiatan	2	2	2	2	10

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

I.6.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan

Pada awal tahun 2025, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa penetapan rencana kinerja masih menggunakan Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan dari Rencana Strategis 2020-2024, maka ditetapkan Rencana Kinerja Tahunan 2025 seperti pada Tabel I.4.

Tabel I. 4 Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2025

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2029
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	5
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	29
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	96

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2029
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	3
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	9
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	1700
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	86,48
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	90
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	90

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

Selanjutnya, karena telah ditetapkan Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029, maka dilakukan revisi Rencana Kinerja Tahunan 2025 seperti pada Tabel I.5.

Tabel I. 5 Revisi I Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2025

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
SK 2	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 2.1	Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan	Trayek	36
SK 3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	1
		IKK 3.3	Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN	Trayek	3
SK 4	Meningkatnya rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang	IKK 4.1	Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	2
SK 5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6	Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP	Trayek	10
SK 7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	lokasi	2
		IKK 7.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	lokasi	1
SK 8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	lokasi	23
SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>	IKK 10.2	Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	27
SK4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	3

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan			Satuan	Target
baik Kementerian Perhubungan		IKK4.2	Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat		Dokumen	37
		IKK4.3	Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan		Kegiatan	2
		IKK4.4	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat		Kegiatan	1.562
		IKK4.5	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan		Dokumen	1
		IKK4.6	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat		Dokumen	23
		IKK4.8	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)		Kegiatan	446
		IKK4.10	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja		Kegiatan	35

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

I.6.2 Uraian Perjanjian Kinerja 2025

Sama seperti penetapan Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025, maka penetapan Perjanjian Kinerja Tahun 2025 masih menggunakan Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan yang terdapat pada Rencana Strategis 2020-2024, yang dapat dilihat pada Tabel 1.6.

Tabel I. 6 Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK 1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional	%	100
		IKK 1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	3
		IKK 1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
		IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi		Lokasi	21
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	100
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK 3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
		IKK 3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	5,5
		IKK 3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	Lokasi	9
		IKK 3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	250
		IKK 7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	86,48
SK5	Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	IKK 5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100
SK1	Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

Selanjutnya karena telah ditetapkan Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan dalam Draft Rencana Stratrgis BPTD NTT Tahun 2025-2029, sehingga dilakukan revisi Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025, seperti pada Tabel I.7.

Tabel I. 7 Revisi I Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

NO.	SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
SK 2	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 2.1 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan	Trayek	36
SK 3	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	IKK 3.2 Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	1
		IKK 3.3 Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN	Trayek	3
SK 4	Meningkatnya rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang	IKK 4.1 Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	2
SK 5	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan penyeberangan	IKK 6 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP	Trayek	10
SK 7	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	lokasi	2
		IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	lokasi	1
SK 8	Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM	lokasi	23
SK 10	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>	IKK 10.2 Jumlah kegiatan terkait uji kalibrasi alat uji berkala di daerah	Kegiatan	27
SK4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang	IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	3

NO.	SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
	baik Kementerian Perhubungan	IKK4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	37
		IKK4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Kegiatan	2
		IKK4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1.562
		IKK4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1
		IKK4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	23
		IKK4.8 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	446
		IKK4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	35

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

Bab II Akuntabilitas Kinerja

Akuntabilitas Kinerja adalah pencapaian kinerja suatu Instansi pemerintah dikaitkan dengan sejauh mana organisasi tersebut telah melakukan upaya - upaya Strategis dan Operasional untuk mencapai sasaran dan tujuan dalam rangka pemenuhan Visi dan Misinya.

II.1 Pengukuran Kinerja

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja. Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *e-Performance* yang menyediakan fasilitas *Inputting, updating* dan monitoring pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan II mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ,dengan alamat <http://www.eperformance.dephub.go.id> dimana dengan menggunakan sistem aplikasi ini pelaksanaan monitoring dapat dilakukan secara intensif sehingga penyelenggaraan manajemen kinerja organisasi menjadi optimal.

Guna memudahkan penggunaan sistem aplikasi tersebut, terus dilakukan upaya penyempurnaan atas sistem aplikasi tersebut agar para operator pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat lebih mudah menggunakan sistem aplikasi, di samping itu diupayakan pula bagi setiap operator yang bertugas menjalankan/melaksanakan sistem aplikasi dapat diberikan reward atas hasil kerjanya dan penilaian unit kerja masing-masing. Melalui penggunaan aplikasi ini dapat dijadikan evaluasi rutin atas capaian kinerja secara periodik tiap bulannya, di mana hal ini menjadi salah satu materi yang direkomendasikan Tim Evaluator SAKIP dari Kementerian PAN dan RB, dimana gilirannya dapat meningkatkan nilai capaian hasil evaluasi SAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dimasa mendatang.

Metode Pengukuran

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

Presentase Pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, telah ditetapkan cara perhitungan Persentase capaian kinerja sebagai berikut:

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

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

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

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

Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

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 Program Tahun 2025;

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024, 2023,2022 dan 2021 Dalam draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.

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.

Hasil pengukuran kinerja BPTD NTT, diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing indikator kinerja yang terdiri dari 8 (delapan) Sasaran Kegiatan dan 16 (enam belas) Indikator Kinerja Kegiatan yang tertuang dalam dokumen Perjanjian Kinerja Revisi I BPTD NTT Tahun 2025 yang juga merupakan turunan dari Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025, terdapat 5 Sasaran Kegiatan (SK) dan dilamnya terdapat 12 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun dari 12 IKK tersebut, memiliki hasil capaian kinerja belum sepenuhnya mencapai target yang telah ditetapkan karena masih dalam tahun berjalan.

Tabel II. 1 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET PK TAHUN 2025	Capaian					
				Q1			Q2		
				T	R	%	T	R	%
	1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS JARINGAN TRANSPORTASI DTPK					100%			100%
1.	JUMLAH LAYANAN SUBSIDI TRANSPORTASI ANGKUTAN JALAN	Trayek	36	36	36	100%	36	36	100%
	2. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS JARINGAN TRAYEK ANTAR KOTA DENGAN TERMINAL, PUSAT KEGIATAN (KEK, KSN & KI), LINTAS NEGARA, DAN PEDESAAN ANTAR PROVINSI					100%			100%
2.	JUMLAH TERMINAL TIPE A YANG DIBANGUN DAN BEROPERASI UNTUK MENDUKUNG KONEKTIVITAS	Unit	1	1	1	100%	1	1	100%
3.	LAYANAN ANGKUTAN ANTARMODA WILAYAH KSPN	Trayek	3	3	3	100%	3	3	100%
	3. MENINGKATNYA RASIO KONEKTIVITAS LAYANAN ANGKUTAN BARANG DENGAN TERMINAL ANGKUTAN BARANG					50%			50%
4.	JUMLAH TERMINAL BARANG YANG DIBANGUN DAN BEROPERASI UNTUK MENDUKUNG KONEKTIVITAS	Unit	2	2	1	50%	2	1	50%
	4. MENINGKATNYA RASIO KONEKTIVITAS JARINGAN TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEGERANGAN					100%			100%
5.	JUMLAH LAYANAN SUBSIDI TRANSPORTASI ANGKUTAN ASDP	Trayek	10	10	10	100%	10	10	100%
	5. MENINGKATNYA PELAYANAN PUBLIK SEKTOR TRANSPORTASI JALAN					100%			100%
6.	JUMLAH OPERASIONAL LAYANAN TERMINAL TIPE A SESUAI SPM	Lokasi	2	2	2	100%	2	2	100%
7.	JUMLAH OPERASIONAL LAYANAN FASILITAS PENIMBANGAN KB SESUAI SPM	Lokasi	1	1	1	100%	1	1	100%
	6. MENINGKATNYA INDEKS KEPUASAN MASYARAKAT (IKM) TERHADAP PELAYANAN PUBLIK SEKTOR TRANSPORTASI ASDP					100%			100%
8.	JUMLAH OPERASIONAL LAYANAN PELABUHAN PENYEGERANGAN SESUAI SPM	lokasi	23	23	23	100%	23	23	100%
	7. MENINGKATNYA KUALITAS TATA KELOLA PEMERINTAHAN YANG BAIK KEMENTERIAN PERHUBUNGAN					42%			60%
9.	KEGIATAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT	Kegiatan	3	3	1	33%	3	2	67%
10.	KEGIATAN TERKAIT AKUNTABILITAS KINERJA (NILAI SAKIP) DITJEN PERHUBUNGAN DARAT	Dokumen	37	37	9	24%	37	13	35%
11.	KEGIATAN TERKAIT MATERITAS SPIP KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	Kegiatan	2	2	2	100%	2	2	100%
12.	KEGIATAN PENINGKATAN KINERJA PELAKSANAAN ANGGARAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT	Kegiatan	1562	1562	390	25%	1562	780	50%
13.	TINGKAT LANJUT REKOMENDASI AUDIT/PEMERIKSAAN	Dokumen	1	1	1	100%	1	1	100%

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET PK TAHUN 2025	Capaian					
				Q1			Q2		
				T	R	%	T	R	%
14.	KEGIATAN PENGELOLAAN ASET (SKOR) DITJEN PERHUBUNGAN DARAT	Dokumen	23	23	6	26%	23	13	57%
15.	KEGIATAN DIGITALISASI ARSIP (SKOR)	Kegiatan	446	446	112	25%	446	223	50%
16.	KEGIATAN PENGEMBANGAN SDM UNIT KERJA	Kegiatan	35	35	0	0%	35	9	26%

Rata-rata Capaian Sasaran Kegiatan	76,25%
Rata-rata Capaian Indikator Kinerja Kegiatan	77,12%
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Yang Lebih Besar Atau Sama Dengan 100% (IKK≥100%)	9
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Kurang Dari 100% (0%≤IKK<100%)	7

Sumber: Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

II.1.1 Sasaran Kinerja 2: Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2020 tentang Penetapan Daerah Tertinggal tahun 2020-2024 pasal 2 ayat (1), kriteria daerah tertinggal mencakup 4 poin, yaitu perekonomian masyarakat, sumber daya manusia, sarana dan prasarana, kemampuan keuangan daerah, aksesibilitas, serta karakteristik daerah. Di pasal yang sama ayat (3) disebutkan pula, ada indikator dan sub indikator yang digunakan untuk menentukan kriteria ketertinggalan. Indikator dan sub indikator tersebut diatur dengan Peraturan Menteri. Yang termasuk dalam poin perekonomian adalah tingkat kemiskinan, pendapatan per kapita, pertumbuhan ekonomi, dan indeks pembangunan manusia. Sementara untuk poin sumber daya manusia, ada tingkat kesehatan, kependudukan, pendidikan dan kearifan lokal. Kemudian, di poin sarana dan prasarana terdapat ketersediaan infrastruktur dasar, misalnya jalan, air bersih, listrik, telekomunikasi, serta transportasi. Pada poin kemampuan keuangan daerah, ada potensi pendapatan asli daerah, kemandirian fiskal, dan belanja modal.

Adapun dalam peraturan yang sama terdapat 13 Kabupaten di Provinsi NTT juga masuk dalam kategori wilayah tertinggal yaitu Kabupaten Kupang, Kabupaten Timor Tengah Selatan, Kabupaten Belu, Kabupaten Alor, Kabupaten Lembata, Kabupaten Rote Ndao, Kabupaten Sumba Tengah, Kabupaten Sumba Barat Daya, Kabupaten Manggarai Timur, Kabupaten Manggarai Timur, Kabupaten Sabu Raijua, dan Kabupaten Malaka. Oleh karena itu BPTD NTT sebagai perpanjangan tangan dari Kementerian Perhubungan juga mendukung Pembangunan Daerah Terpencil Tertinggal, Perbatasan dan Kepulauan Terluar (DTPK) melalui Pembangunan dan penyelenggaraan jaringan transportasi darat di daerah Provinsi NTT.

II.1.1.1 IKK 2.1: Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan

a. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Layanan angkutan jalan perintis adalah layanan transportasi darat yang diselenggarakan oleh pemerintah untuk membuka atau melayani rute-rute yang belum atau tidak dilayani oleh pihak swasta karena dinilai tidak menguntungkan secara komersial, tetapi sangat dibutuhkan oleh masyarakat, terutama di daerah terpencil, tertinggal, perbatasan, dan kepulauan (3TP).

Tujuan utama layanan ini adalah untuk menjamin keterhubungan (aksesibilitas) antarwilayah, mendorong pertumbuhan ekonomi lokal di daerah terpencil, mengurangi kesenjangan antarwilayah dalam hal akses transportasi, serta meningkatkan pelayanan publik di sektor transportasi.

Karakteristik layanan angkutan jalan perintis:

- Biasanya disubsidi oleh pemerintah (APBN atau APBD).
- Menjangkau wilayah yang sulit dijangkau oleh angkutan komersial.
- Dapat berupa angkutan orang maupun barang.
- Dikelola oleh operator yang ditunjuk melalui proses lelang atau penugasan.

Pada tahun anggaran 2025, BPTD NTT melaksanakan layanan keperintisan angkutan jalan pada 36 trayek di wilayah Provinsi NTT. Adapun daftar trayek yang dilayanai dapat dilihat pada

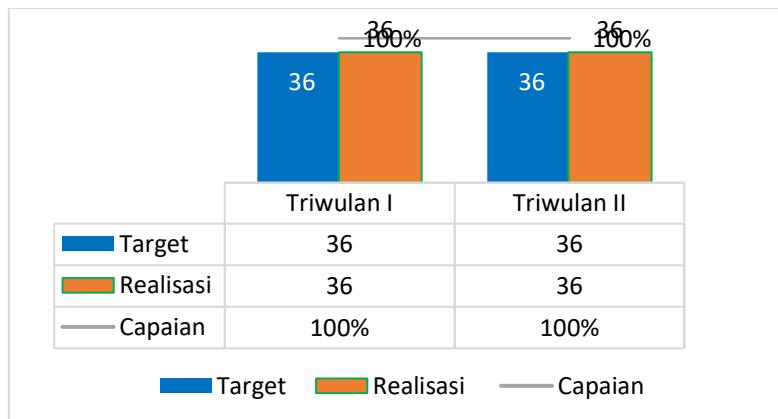
Tabel II. 2 Trayek Layanan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2025

No	Trayek
1	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Riung
2	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Nggela
3	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Wologai-Watunggere-Marilonga
4	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Wologai-Boafeo
5	Layanan Subsidi Perintis Trayek Labuan Bajo-Werang
6	Layanan Subsidi Perintis Trayek Terminal Wiri-Riang-Keroko
7	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Pemo-Kelimutu
8	Layanan Subsidi Perintis Trayek Ende-Marungela
9	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Noelelo-Oepoli-Napan
10	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Napan-Wini-Ponu
11	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Noemuti-Naob
12	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Maurisu
13	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Inbate
14	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Oekolo
15	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Sipi-Bokis
16	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kefa-Oepoli
17	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Naimata
18	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Tinis
19	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Raknamo-Fatumnasi
20	Layanan Subsidi Perintis Trayek Terminal Noelbaki-Manubelon
21	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Oemoro
22	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Oenlasi
23	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Ayotupas-Besikama
24	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Soe-Kapan-Eban-Oepoli
25	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Oekam-Besnam
26	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Lelogama
27	Layanan Subsidi Perintis Trayek Kupang-Kuanfatu
28	Layanan Subsidi Perintis Trayek Baa-Landuleko (Mulut Seribu)
29	Layanan Subsidi Perintis Trayek Baa-Inaoe
30	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Tabundung
31	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Kataka
32	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Tanarighu-Malata
33	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Tanarara-Kananggar
34	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Ngonggi
35	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Maubokul
36	Layanan Subsidi Perintis Trayek Waingapu-Manggili-Tamma

Sumber: BPTD NTT, 2025

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Target IKK ini adalah 36 trayek. Adapun realisasi IKK ini sejak Januari sampai dengan Juni 2025 juga telah melayani 36 trayek sesuai target, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah 100%.



Gambar II. 1 Grafik Capaian Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 5959 Tahun 2024 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025.
- **Kronologi Target**
Untuk target IKK ini mengalami perubahan pada satuan target dan besaran target, yang sebelumnya targetnya 100% menjadi 36 trayek.
- **Faktor Keberhasilan**
Adapun faktor yang mempengaruhi keberhasilan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:
 - 36 trayek terlayani dengan lancar;
 - Koordinasi dengan pihak operator bus yang intens sehingga kelancaran kegiatan pelaksanaan IKK ini berjalan dengan baik;
 - Ketersediaan anggaran yang cukup untuk menjalankan kegiatan ini.
- **Faktor Kegagalan**
Adapun faktor yang mempengaruhi kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:
 - kondisi jalan trayek yang sebagian besar belum layak untuk dilintasi bus;
 - kondisi bus yang kurang nyaman bagi penumpang pada beberapa trayek;
 - pelaporan data rekapitulasi ritase dari pihak operator yang kurang efisien dalam hal waktu yang menyebabkan proses pembayaran termin lebih lambat dari biasanya.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Dalam periode Januari sampai dengan Juni 2025, telah terlayani 36 trayek yang telah ditetapkan. Adapun rekapitulasi layanan angkutan jalan tersebut dapat dilihat pada bagian Lampiran IV dari laporan ini.
- **Perhitungan Capaian Kinerja**
Adapun perhitungan capaian kinerja untuk IKK ini adalah dengan membandingkan trayek terlayani dengan trayek yang ditargetkan.

$$\frac{\% \text{ Jumlah Layanan Subsidi Angkutan Jalan}}{\text{Jumlah Trayek Terlayani} - \frac{\text{Jumlah Trayek Yang Ditargetkan}}{100\%} X 100\%}$$

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa target IKK ini adalah 36 trayek dan telah terealisasi 36 trayek terlayani. Maka berdasarkan rumus perhitungan tersebut, analisa capaian kinerja IKK ini sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah Layanan Subsidi Angkutan Jalan}}{\text{Jumlah Trayek Terlayani} - \frac{\text{Jumlah Trayek Yang Ditargetkan}}{36 \text{ trayek}} X 100\%}$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah Layanan Subsidi Angkutan Jalan}}{\text{36 trayek} - \frac{\text{36 trayek}}{36 \text{ trayek}} X 100\%}$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah Layanan Subsidi Angkutan Jalan}}{= 100\%}$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**
Pada tahun 2025, telah dialokasikan anggaran untuk pelaksanaan layanan keperintisan angkutan jalan dalam PAGU BPTD NTT 2025 (Revisi 8) dengan nomenklatur **QAH.001 Layanan Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional)** dengan **Rp.9.002.530.000** dan telah terserap sebesar **Rp.1.752.252.747** atau **19,46%** dari total anggarannya.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan capaian kinerja IKK ini pada masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

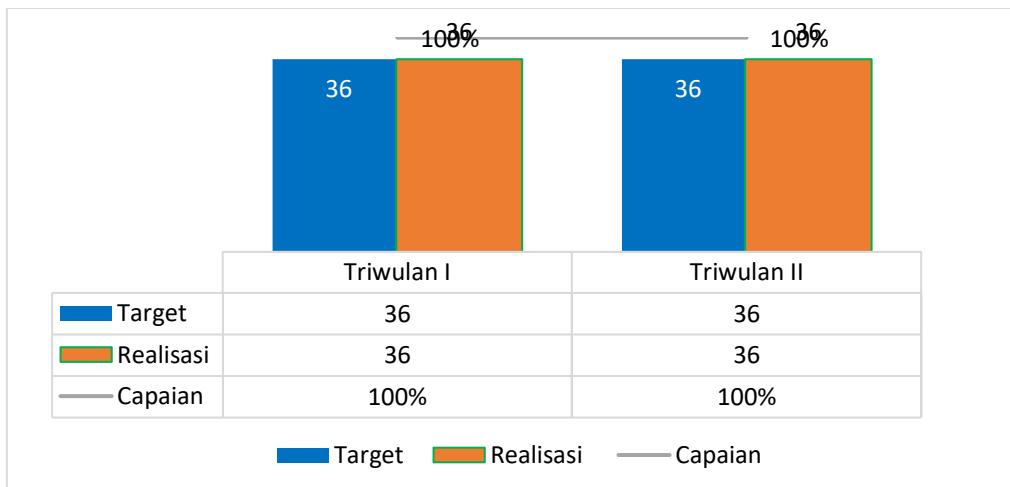
- Melakukan monitoring untuk evaluasi internal secara berkala;
- Meningkatkan ketepatan data dan kecepatan waktu dalam pelaporan terkait pelaksanaan pelayanan Damri pada setiap trayeknya masing-masing;
- Meningkatkan fasilitas yang terdapat pada bus yang beroperasi demi kenyamanan penumpang.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini memiliki target dan satuan yang berbeda dari tahun sebelumnya, dimana tahun ini memiliki satuan 'Trayek' dan pada tahun sebelumnya memiliki satuan 'Percentase', maka perbandingan realisasi kinerja untuk IKK ini tidak ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, IKK ini memiliki target 36 trayek dan telah terealisasi 36 trayek terlayani. Sedangkan pada Draft Rencana Strategis BPTD NTT 2025-2029 memiliki target 36 trayek. Sehingga dengan realisasi tersebut, capaian kinerja IKK ini adalah 100% terhadap target Draft Rencana Strategis.



Gambar II. 2 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.2 Sasaran Kegiatan 3: Meningkatnya Konektivitas Jaringan Trayek Antar Kota Dengan Terminal, Pusat Kegiatan (KEK, KSN & KI), Lintas Negara, Dan Pedesaan Antar Provinsi

Konektivitas transportasi berarti seberapa mudah dan lancar seseorang atau sesuatu (barang) bisa berpindah dari satu tempat ke tempat lain menggunakan moda transportasi tertentu (jalan, rel, laut, udara). Peningkatan konektivitas berarti mengurangi hambatan dan menambah keterhubungan antarwilayah melalui infrastruktur, trayek, dan layanan transportasi yang lebih baik.

Adapun untuk mendukung kegiatan perekonomian, sosial dan politik di suatu negara, harus didukung dengan konektivitas transportasi yang baik, yang dapat menghubungkan setiap simpul transportasi (bandar udara, pelabuhan, terminal) dan juga menghubungkan daerah-daerah Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan Kawasan Industri (KI) yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

II.1.2.1 IKK 3.2: Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas

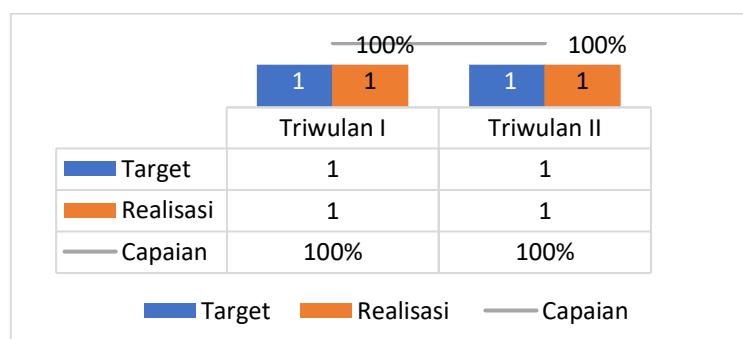
a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal Penumpang Tipe A adalah jenis terminal yang diselenggarakan oleh pemerintah untuk melayani angkutan penumpang antar kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan lintas batas negara (ALBN) yang memiliki standar fasilitas lebih lengkap dan lebih terorganisir dibandingkan terminal tipe lainnya. Terminal ini merupakan bagian dari sistem transportasi yang lebih besar yang memastikan mobilitas masyarakat antar wilayah berjalan dengan lancar dan teratur.

Pada tahun 2025, BPTD NTT telah menargetkan 1 (satu) terminal penumpang tipe A beroperasi di wilayah Provinsi NTT, yaitu Terminal Penumpang Tipe A Bimoku yang melayani angkutan antar negara Kupang-Dili (Indonesia-Timor Leste)

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, IKK ini memiliki target 1 lokasi. Saat ini telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe A Bimoku yang melayani trayek Kupang-Dili. Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%.



Gambar II. 3 Grafik Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

• Dasar Hukum

Landasan hukum untuk kegiatan IKK ini adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

• Kronologi Target

Karena ini adalah IKK baru, maka tidak ada perubahan target pada IKK ini Dimana target IKK ini adalah 1 lokasi.

• Faktor Keberhasilan

Hal-hal yang dapat meningkatkan keberhasilan IKK ini adalah:

- Ketersediaan anggaran yang cukup untuk operasional terminal;
- Ketersediaan SDM yang cukup dan memiliki kompetensi pada bidang operasional terminal;
- Monitoring dan evaluasi terhadap operasional terminal secara berkala;
- Perawatan fasilitas terminal secara berkala.

• Faktor Kegagalan

- Kurangnya biaya operasional terminal;

- Kurangnya jumlah SDM dan tidak memiliki kompetensi pada bidang operasional terminal;
 - Tidak pernah dilakukan monitoring dan evaluasi terminal;
 - Perawatan fasilitas terminal yang jarang.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Telah dijelaskan sebelumnya bahwa target dari IKK ini adalah 1 lokasi dan saat ini telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe A Bimoku. Sehingga realisasi IKK ini adalah 1 lokasi dengan capaian kinerja 100%. Adapun data produktivitas Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dapat dilihat pada bagian Lampiran V dari laporan ini.
 - **Perhitungan Capaian Kinerja**
Adapun perhitungan Analisa capaian kinerja IKK ini adalah dengan membandingkan terminal penumpang tipe A yang beroperasi dengan terminal penumpang tipe A yang ditargetkan untuk beroperasi, sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas}}{\% \text{ Jumlah Terminal Penumpang Tipe A Beroperasi}} = \frac{\text{Jumlah Terminal Penumpang Tipe A Beroperasi}}{\text{Jumlah Terminal Penumpang Tipe A Yang Ditargetkan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas}}{\% \text{ Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas}} = \frac{1 \text{ lokasi}}{1 \text{ lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas}}{\% \text{ Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas}} = 100\%$$

Maka capaian kinerja untuk IKK ini adalah 100%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**
Pada tahun 2025, telah dialokasikan anggaran untuk pelaksanaan operasional terminal penumpang tipe A dalam PAGU BPTD NTT 2025 (Revisi 8) dengan nomenklatur **CDP.040.051.0B. Operasional Terminal Tipe A Bimoku Kupang NTT** dengan anggaran **Rp.1.819.302.000** dan telah terserap sebesar **Rp.637.260.984** atau **35%** dari total anggarannya.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya untuk meningkatkan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

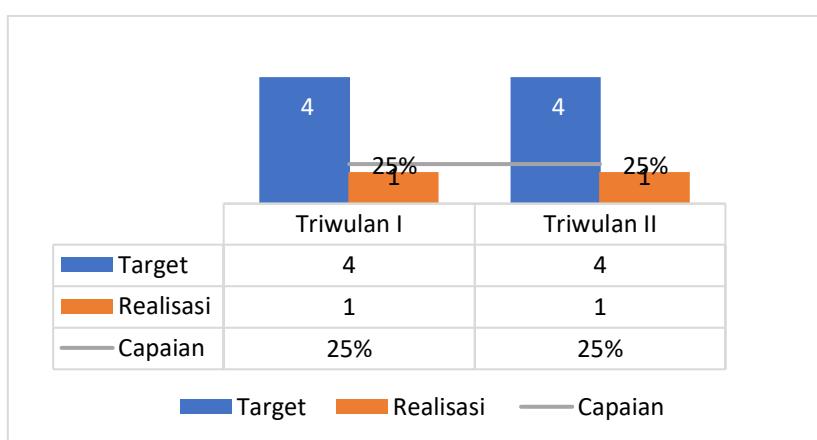
- Ketersediaan anggaran operasional yang cukup;
- Ketersediaan biaya pemeliharaan fasilitas yang cukup;

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini adalah IKK baru dan tidak terdapat pada tahun-tahun sebelumnya, sehingga perbandingan realisasi kinerja IKK ini tidak ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa IKK telah memiliki realisasi kinerja sebesar 1 lokasi yaitu Terminal Penumpang Tipe A Bimoku yang telah beroperasi. Sedangkan target IKK ini dalam Draft Rencana Strategis BPTD NTT 2025-2029 adalah sebesar 4 lokasi. Sehingga capaian realisasi kinerja IKK ini sebesar 25%.



Gambar II. 4 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.2.2 IKK 3.3: Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

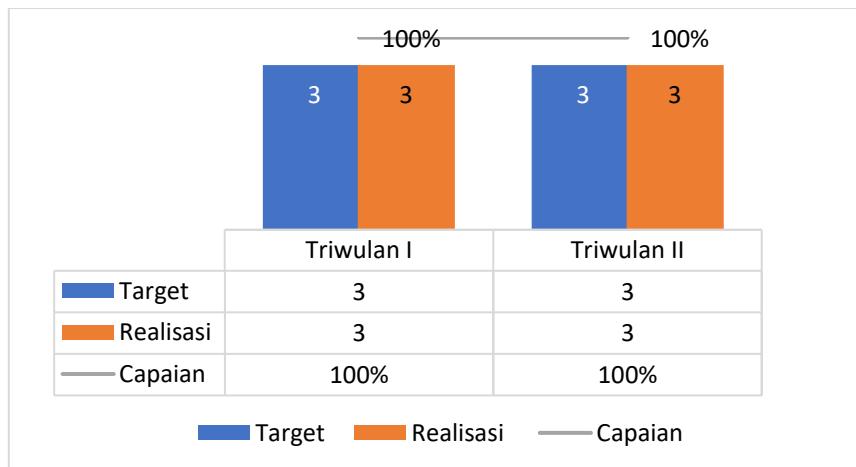
Layanan angkutan antarmoda adalah layanan transportasi yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi (seperti bus, kereta api, pesawat, kapal, dan lain-lain) untuk memudahkan perjalanan dari satu titik ke titik lainnya. Tujuan utama dari layanan ini adalah untuk mempermudah perpindahan penumpang atau barang dengan menghubungkan satu moda transportasi dengan moda lainnya, baik dalam satu wilayah, antarwilayah, atau bahkan antarnegara.

Adapun Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) adalah wilayah yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dengan tujuan untuk mengembangkan pariwisata secara khusus. Kawasan ini dipilih karena memiliki potensi besar untuk menarik wisatawan domestik maupun mancanegara dan berkontribusi pada perekonomian daerah serta nasional.

Adapun di Provinsi NTT telah ditetapkan Labuan Bajo sebagai daerah KSPN, sehingga BPTD NTT telah menyelenggarakan layanan angkutan antarmoda disana sebagai bentuk dukungan kegiatan pariwisata melalui bidang transportasi darat, khususnya angkutan jalan.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Target IKK ini untuk tahun 2025 adalah 3 trayek, sedangkan realisasi kinerja IKK ini juga 3 trayek yang dapat dilihat pada bagian Lampiran VI pada laporan ini.



Gambar II. 5 Grafik Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
Landasan hukum untuk kegiatan ini adalah sebagai berikut:
 - Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor 14 Tahun 2020 tentang Pengembangan Kawasan Pariwisata;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2018 tentang Penataan Angkutan Antarmoda
- **Kronologi Target**
Karena IKK ini adalah IKK baru, sehingga targetnya belum berubah dari 3 trayek untuk tahun 2025.
- **Faktor Keberhasilan**
Adapun faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan capaian kinerja IKK ini adalah:
 - Ketersediaan anggaran yang cukup;
 - Ketersediaan angkutan armada yang memenuhi kebutuhan pengguna jasa (kapasitas);
 - Operasional layanan angkutan antarmoda dengan jadwal teratur;
 - Kondisi armada yang memenuhi Standar Pelayanan Minimal sesuai ketentuan yang berlaku.
- **Faktor Kegagalan**
Adapun faktor yang dapat mempengaruhi kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah:
 - Ketersediaan anggaran yang tidak cukup;
 - Ketersediaan angkutan armada yang tidak memenuhi kebutuhan pengguna jasa (kapasitas);
 - Operasional layanan angkutan antarmoda dengan jadwal yang tidak teratur;
 - Kondisi armada yang tidak memenuhi Standar Pelayanan Minimal sesuai ketentuan yang berlaku.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
IKK ini memiliki target 3 trayek, sedangkan telah terlayani 3 trayek di Labuan Bajo. Adapun rekapitulasi operasional layanan angkutan antarmoda KSPN Labuan Bajo dapat dilihat pada Lampiran VII dalam laporan ini.

- Perhitungan Capaian Kinerja

Perhitungan capaian kinerja IKK ini dengan cara membandingkan trayek terlayani dengan trayek yang ditargetkan.

$$\frac{\% \text{Layanan angkutan}}{\begin{array}{l} \text{Antarmoda wilayah} \\ \text{KSPN} \end{array}} = \frac{\text{Trayek Terlayani}}{\text{Trayek Ditargetkan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Layanan angkutan}}{\begin{array}{l} \text{Antarmoda wilayah} \\ \text{KSPN} \end{array}} = \frac{3 \text{ trayek}}{3 \text{ trayek}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Layanan angkutan}}{\begin{array}{l} \text{Antarmoda wilayah} \\ \text{KSPN} \end{array}} = 100\%$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%

- PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan

Pada tahun 2025, telah dialokasikan anggaran untuk layanan angkutan antarmoda KSPN dalam PAGU BPTD NTT 2025 (Revisi 8) dengan nomenklatur **QAH.001.051. Pelayanan Angkutan Pemadu Moda/Antarmoda pada Kawasan Strategis pelabuhan, dan stasiun kereta api (Prioritas Nasional** dengan anggaran **Rp.1.002.087.000** dan telah terserap sebesar **Rp.69.299.010** atau **6,92%** dari total anggarannya.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

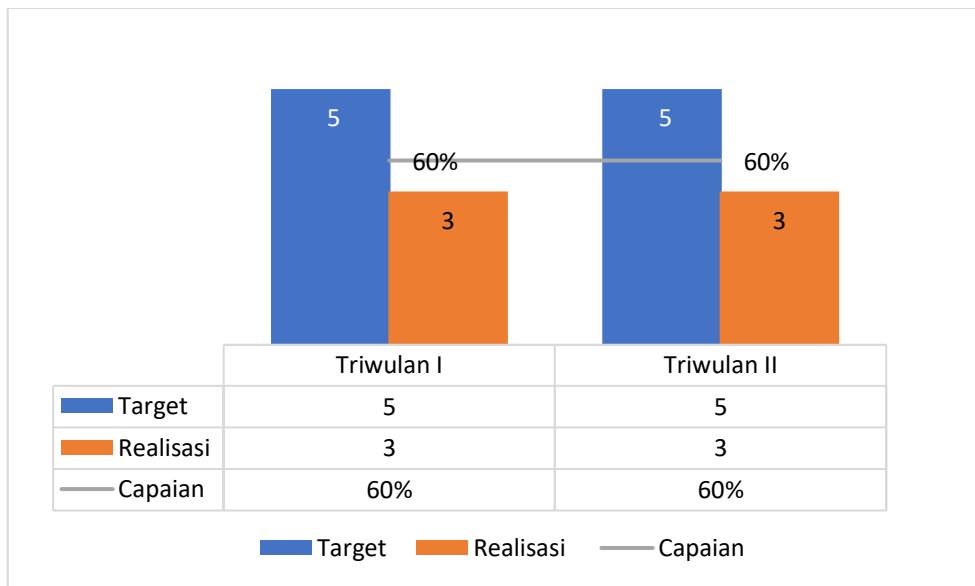
- Peningkatan fasilitas perlengkapan keselamatan jalan;
- Peningkatan infrastruktur jalan dan simpul transportasi;
- Monitoring dan evaluasi terhadap operasional layanan.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini merupakan IKK baru dengan satuan target baru sehingga perbandingan IKK ini tidak dapat ditampilkan

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa realisasi IKK ini adalah 3 trayek. Sedangkan pada Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 IKK ini memiliki target 5 trayek. Sehingga capaian kinerja IKK ini adalah 20%.



Gambar II. 6 Perbandingan Realisasi Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.3 Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya Rasio Konektivitas Layanan Angkutan Barang Dengan Terminal Angkutan Barang

Rasio Konektivitas Layanan Angkutan Barang dengan Terminal Angkutan Barang adalah ukuran yang menunjukkan sejauh mana sistem transportasi menghubungkan moda transportasi yang berbeda dengan terminal angkutan barang. Rasio yang baik akan mempercepat distribusi barang, menurunkan biaya logistik, dan meningkatkan daya saing ekonomi wilayah.

II.1.3.1 IKK 4.1: Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal Angkutan Barang adalah fasilitas atau tempat yang digunakan untuk penyimpanan, pemindahan, dan penyaluran barang dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya, baik itu darat, laut, atau udara. Terminal ini berfungsi sebagai titik penghubung untuk mendistribusikan barang ke berbagai tujuan, baik dalam wilayah nasional maupun internasional.

Adapun fungsi Utama Terminal Angkutan Barang adalah sebagai berikut:

- Penghubung Antar Moda Transportasi:

Terminal angkutan barang berfungsi untuk menghubungkan berbagai moda transportasi, seperti truk, kapal, kereta api, atau pesawat. Misalnya, barang yang dikirim melalui kapal

laut dapat dipindahkan ke truk atau kereta api untuk distribusi lebih lanjut ke tempat tujuan.

➤ Tempat Pemindahan Barang:

Barang yang datang dari moda transportasi tertentu (misalnya kapal) akan dipindahkan ke kendaraan lain (seperti truk atau kereta api) untuk diteruskan ke lokasi tujuan. Pemindahan ini bisa berupa pemuatan atau pembongkaran barang.

➤ Penyimpanan Barang:

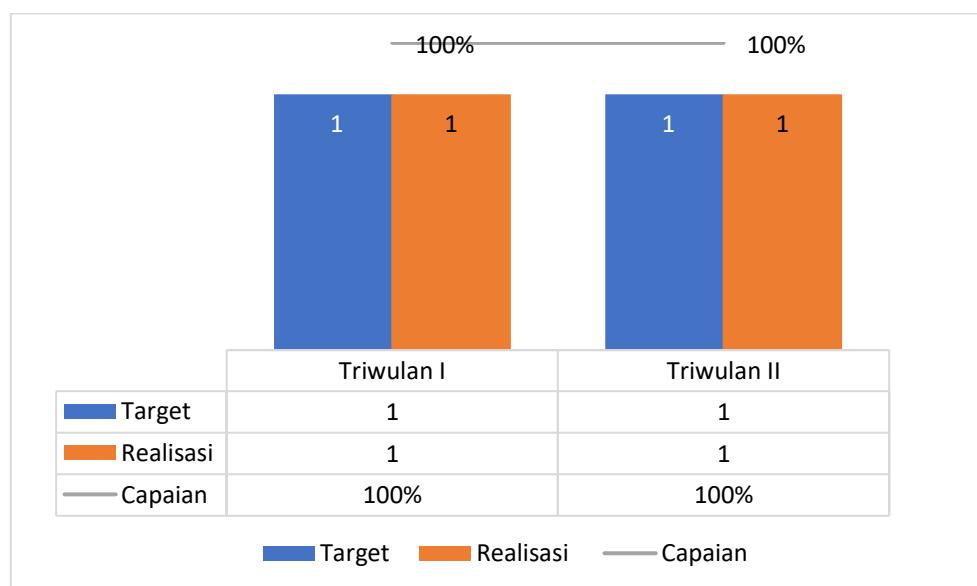
Terminal angkutan barang juga dapat berfungsi sebagai tempat penyimpanan sementara bagi barang yang baru tiba atau menunggu proses distribusi lebih lanjut. Beberapa terminal memiliki gudang atau area penyimpanan yang memungkinkan barang untuk disimpan beberapa waktu sebelum dikirim.

➤ Pengaturan dan Distribusi Barang:

Barang yang sampai di terminal akan diproses, dicatat, dan dipilah berdasarkan tujuan distribusinya. Proses ini memastikan bahwa barang yang tiba pada waktu tertentu dapat segera didistribusikan ke tujuan yang tepat sesuai dengan jadwal.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, IKK ini memiliki target 1 lokasi. Adapun saat ini telah beroperasi Terminal Barang Internasional Motaain. Sehingga realisasi IKK ini adalah 1 lokasi.



Gambar II. 7 Grafik Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Landasan hukum untuk pelaksanaan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 2016 tentang Penataan dan Pengelolaan Terminal Barang;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2019 tentang Pengelolaan dan Pengoperasian Terminal Barang;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2019 tentang Standar Layanan Angkutan Barang.
- **Kronologi Target**
IKK ini memiliki target 1 lokasi untuk tahun 2025 dan belum ada perubahan sama sekali untuk targetnya.
 - **Faktor Keberhasilan**
Adapun hal-hal yang menentukan keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:
 - Ketersediaan anggaran yang cukup;
 - Ketersediaan SDM yang cukup dan berkompeten dalam bidang operasional terminal barang;
 - Perencanaan yang matang untuk penentuan Lokasi terminal hingga Pembangunan dan pengoperasian terminal.
 - **Faktor Kegagalan**
Adapun hal-hal yang menentukan keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:
 - Ketersediaan anggaran yang tidak cukup;
 - Ketersediaan SDM yang tidak cukup dan tidak berkompeten dalam bidang operasional terminal barang;
 - Perencanaan yang tidak matang untuk penentuan Lokasi terminal hingga pembangunan dan pengoperasian terminal.
 - **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Perhitungan realisasi kinerja untuk IKK ini dapat dilihat pada telah dibangun Terminal Barang Internasional Motaain, sehingga realisasi kinerja IKK ini mencapai 1 lokasi. Adapun progress pembangunannya dapat dilihat pada Lampiran VIII dari laporan ini.
 - **Perhitungan Capaian Kinerja**
Adapun perhitungan capaian kinerja untuk IKK ini adalah dengan membandingkan realisasi terminal barang yang terbangun dengan target terminal yang akan terbangun.

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal} \\ \text{Barang yang} \\ \text{dibangun dan} \\ \text{beroperasi untuk} \\ \text{mendukung} \\ \text{konektivitas}}{=} \frac{\text{Trayek Terlayani}}{\text{Trayek Ditargetkan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal} \\ \text{Barang yang} \\ \text{dibangun dan} \\ \text{beroperasi untuk} \\ \text{mendukung} \\ \text{konektivitas}}{=} \frac{1 \text{ lokasi}}{1 \text{ trayek}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah terminal} \\ \text{Barang yang} \\ \text{dibangun dan}}{=} 100\%$$

*beroperasi untuk
mendukung
konektivitas*

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%

- [PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan](#)

Adapun dalam anggaran tahun 2025, telah dialokasikan anggaran untuk IKK ini dengan nomenklatur **RBP.019.052.0A Pembangunan Terminal Barang Internasional Lanjutan (Prioritas Nasional)** dan dengan anggaran sebesar **Rp.19.378.378.000** dan telah terserap **Rp.16.202.161.920** atau **83,61%**.

d. [Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang](#)

Selanjutnya guna meningkatkan capaian kinerja IKK ini di masa yang akan datang, dilakukan berbagai hal sebagai berikut:

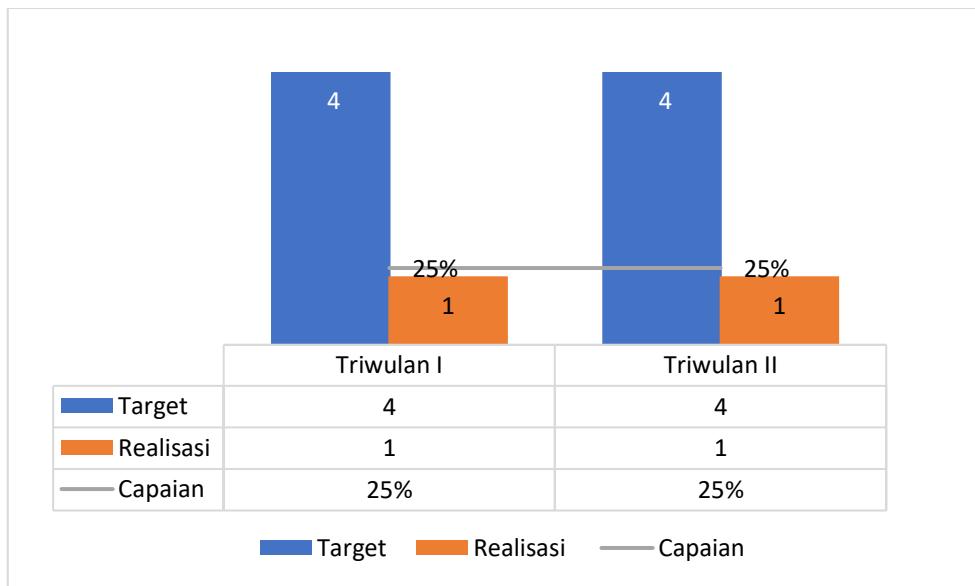
- Perencanaan yang matang dengan memperhatikan ketersediaan lahan, dan jaringan transportasi wilayah;
- Peningkatan koordinasi antar stage holder terkait dalam bidang logistik, guna sinergitas dalam penyelenggaraan angkutan barang.

e. [Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realiasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021](#)

Karena IKK ini merupakan IKK baru dengan satuan target baru sehingga perbandingan IKK ini tidak dapat ditampilkan.

f. [Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029](#)

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa realisasi IKK ini adalah 1 lokasi. Sedangkan untuk Draft Rencana Strategis BPTD NTT 2025-2029 ditetapkan target 4 lokasi untuk IKK ini. Sehingga capaian kinerja IKK ini berdasarkan target Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029 sebesar 25%.



Gambar II. 8 Perbandingan Realisasi Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.4 Sasaran Kegiatan 5: Meningkatnya Rasio Konektivitas Jaringan Transportasi Angkutan Penyeberangan

Meningkatnya Rasio Konektivitas Jaringan Transportasi Angkutan Penyeberangan merujuk pada peningkatan keterhubungan antarwilayah melalui layanan transportasi penyeberangan, seperti kapal ferry yang menghubungkan pulau-pulau atau wilayah yang dipisahkan oleh perairan. Rasio Konektivitas Jaringan adalah ukuran seberapa baik wilayah-wilayah terhubung satu sama lain melalui jalur transportasi. Dalam konteks angkutan penyeberangan, rasio ini bisa dilihat dari:

- Jumlah lintasan penyeberangan yang aktif
- Jumlah pelabuhan penyeberangan yang berfungsi
- Frekuensi layanan kapal
- Kapasitas angkut penumpang dan barang
- Aksesibilitas wilayah terpencil atau terluar

II.1.4.1 IKK 6: Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP

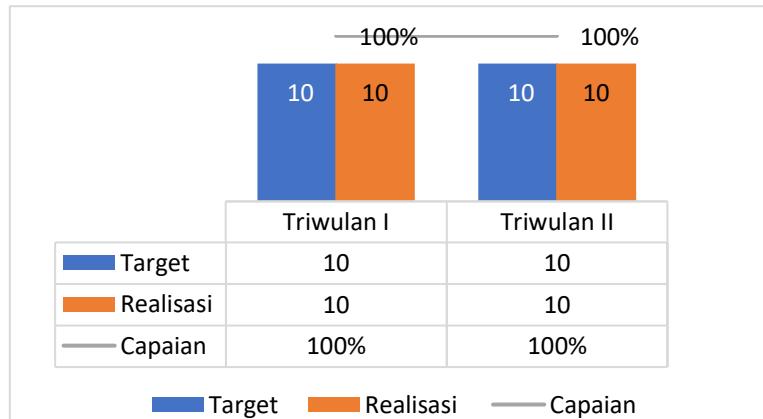
a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Layanan keperintisan angkutan penyeberangan adalah layanan transportasi penyeberangan (seperti kapal ferry) yang diselenggarakan oleh pemerintah untuk melayani daerah-daerah terpencil, terluar, tertinggal, atau belum layak secara komersial, dengan tujuan mendukung konektivitas, pemerataan pembangunan, dan kesejahteraan masyarakat.

Adapun BPTD NTT pada tahun 2025 juga telah menyelenggarakan layanan keperintisan angkutan penyeberangan di Provinsi NTT, guna mendukung kegiatan perekonomian Kawasan dan juga konektivitas antar pulai di NTT.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Adapun IKK ini merupakan IKK yang baru dengan satuan yang baru, sehingga target IKK ini tidak mengalami perubahan dan tetap 10 trayek.



Gambar II. 9 Grafik Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

• Dasar Hukum

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada peraturan sebagai berikut:

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation/PSO) untuk Angkutan Penyeberangan.

• Kronologi Target

Karena IKK ini memiliki satuan target yang baru, maka IKK ini belum ada perubahan target. Adapun target IKK ini adalah 10 trayek.

• Faktor Keberhasilan

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran yang cukup;
- Kondisi kapal operasi yang baik;
- Kondisi cuaca yang baik;
- Ketersediaan infranstruktur seperti Pelabuhan dan jalan sebagai akses lanjutan yang baik.

• Faktor Kegagalan

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kegagalan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran yang kurang cukup;
- Kondisi kapal operasi yang rusak;
- Kondisi cuaca buruk;
- Ketersediaan infrastruktur Pelabuhan dan jalan sebagai akses lanjutan yang buruk atau kurang memadai.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Pada Triwulan II, telah terlayani 10 trayek yang ditargetkan. Adapun data rekapitulasi produktivitas angkutan penyeberangan perintis dapat dilihat pada bagian Lampiran IX.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Adapun telah dijelaskan bahwa realisasi kinerja IKK ini adalah 10 trayek. Sedangkan target dari IKK ini adalah 10 trayek. Selanjutnya untuk menghitung capaian kinerja IKK ini dapat menggunakan rumus perbandingan antara relaisasi dengan target, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}}{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}} = \frac{\text{Trayek Terlayani}}{\text{Trayek Ditargetkan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}}{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}} = \frac{10 \text{ Trayek}}{10 \text{ Trayek}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}}{\% \text{ Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP}} = 100\%$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Untuk tahun anggaran 2025, IKK ini mendapat alokasi anggaran dengan nomenklatur **QAH.008 Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional)** dan dengan anggaran sebesar **Rp.55.889.574.000** serta telah terserap **Rp.7.121.238.515** atau sebesar **12,74%** dari anggaran yang dialokasikan.

d. **Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya yang dapat dilakukan untuk peningkatan capaian kinerja di masa mendatang adalah sebagai berikut:

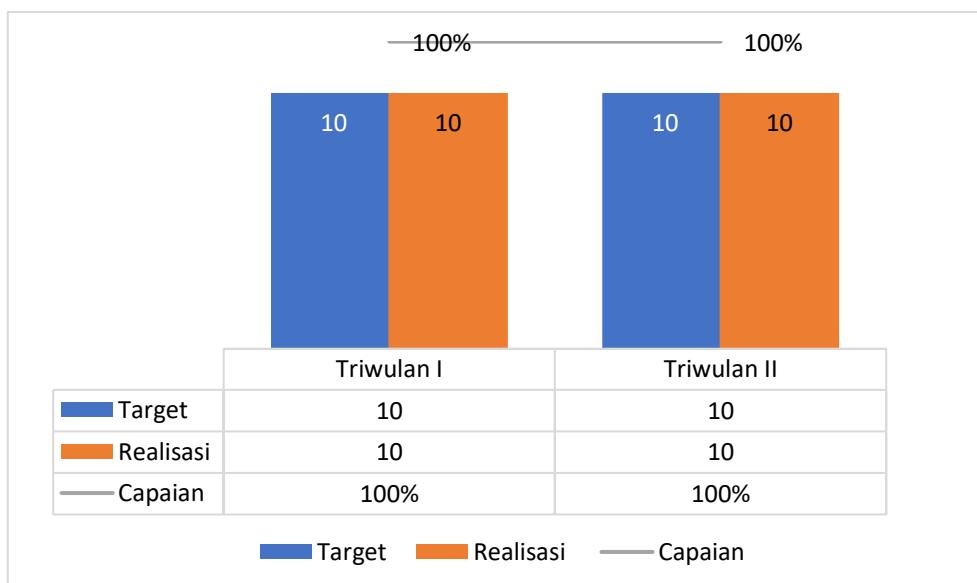
- Perencanaan yang matang dalam segi kebutuhan kapasitas dan jumlah trayek yang akan dilayani yang berimbang pada perencanaan kebutuhan anggaran;
- Koordinasi Bersama pihak operator kapal dan juga pihak operator pelabuhan serta pemerintah daerah setempat;
- Melibatkan petugas satuan pelayanan untuk membantu mengawasi operasional kapal.

e. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021**

Karena IKK ini merupakan IKK yang baru, sehingga perbandingan capaian IKK ini terhadap tahun-tahun sebelumnya tidak ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa realisasi kinerja IKK ini adalah 10 trayek. Sedangkan dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 ditargetkan 10 trayek. Ini berarti capaian kinerja IKK ini terhadap target draft Renstra tersebut telah mencapai 100%



Gambar II. 10 Perbandingan Realisasi Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.5 Sasaran Kegiatan 7: Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan

Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi jalan merujuk pada perbaikan dan peningkatan kualitas layanan yang diberikan kepada masyarakat dalam hal transportasi jalan, baik dari segi aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, ketepatan waktu, maupun efisiensi.

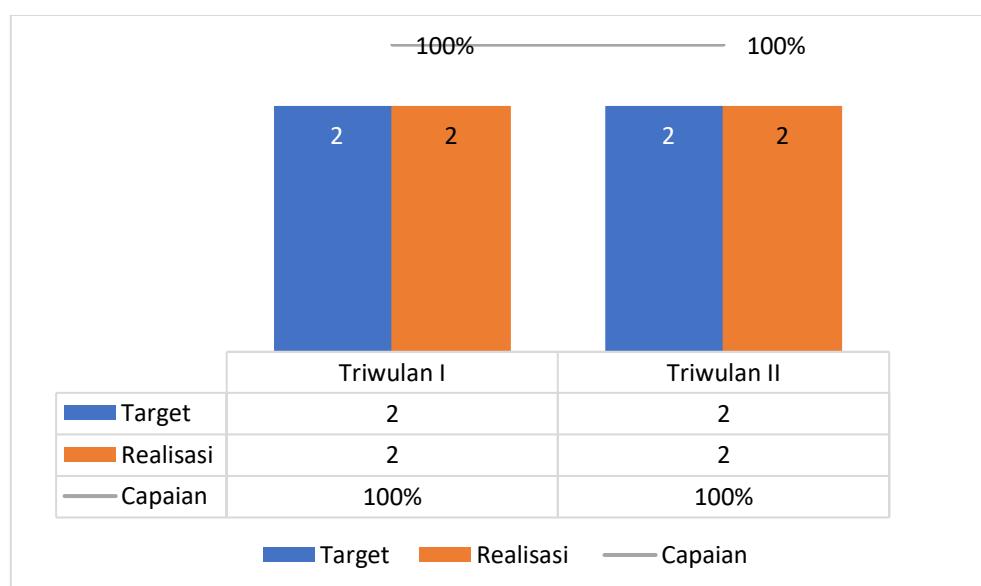
II.1.5.1 IKK 7.2: Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal Tipe A menurut Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah terminal penumpang angkutan jalan yang melayani kendaraan antar kota antar provinsi (AKAP), antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota, dan/atau angkutan pedesaan, serta dikelola oleh pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan). Adapun operasional **Terminal Tipe A** sesuai **Standar Pelayanan Minimal (SPM)** diatur agar pelayanan kepada masyarakat memenuhi standar **keselamatan, kenyamanan, ketertiban, dan keteraturan angkutan penumpang**.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Saat ini telah beroperasi 2 (dua) terminal tipe A di Provinsi NTT, yakni Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu yang telah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal. Adapun target IKK ini adalah 2 lokasi. Sehingga realisasi IKK ini adalah 100%.



Gambar II. 11 Grafik Terminal Tipe A Sesuai SPM

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Adapun landasan hukum pelaksanaan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

- Kronologi Target

Karena IKK ini merupakan IKK yang baru sehingga target IKK ini belum berubah yaitu 2 lokasi.

- **Faktor Keberhasilan**

Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran untuk operasional dan perawatan fasilitas yang cukup;
- Ketersediaan petugas sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan untuk pengoperasian terminal;
- Adanya penetapan Standar Operasional Prosedur pengoperasian terminal yang dipedomani.

- **Faktor Kegagalan**

Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kegagalan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran untuk operasional dan perawatan fasilitas yang tidak cukup;
- Ketersediaan petugas tidak sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan untuk pengoperasian terminal;
- Belum adanya penetapan Standar Operasional Prosedur pengoperasian terminal yang dipedomani.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa telah beroperasi 2 terminal yakni Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu, sehingga realisasi IKK ini adalah 2 lokasi.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Telah ketahui bahwa realisasi IKK ini adalah 2 lokasi. Sedangkan target IKK ini adalah 2 lokasi untuk tahun 2025. Selanjutnya untuk perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah dengan membandingkan realisasi jumlah lokasi dan target jumlah Lokasi, sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah} \\ \text{operasional layanan} \\ \text{terminal tipe A sesuai} \\ \text{SPM}}{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi} \\ \text{Target jumlah lokasi}} = \frac{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi}}{\% \text{ Target jumlah lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah} \\ \text{operasional layanan} \\ \text{terminal tipe A sesuai} \\ \text{SPM}}{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi} \\ \text{Target jumlah lokasi}} = \frac{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi}}{\% \text{ Target jumlah lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah} \\ \text{operasional layanan} \\ \text{terminal tipe A sesuai} \\ \text{SPM}}{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi} \\ \text{Target jumlah lokasi}} = \frac{\% \text{ Realisasi jumlah} \\ \text{lokasi}}{\% \text{ Target jumlah lokasi}} \times 100\%$$

Maka capaian kinerja untuk IKK ini adalah 100%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan IKK ini juga telah didukung dengan alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur **CDP.040 Terminal Penumpang Tipe-A dikelola**, dengan alokasi anggaran sebesar **Rp.3.934.960.000** dan telah terserap **Rp.1.520.723.470** atau sebesar **38,65%** dari alokasinya pada triwulan II.

d. **Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang**

Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang untuk IKK ini adalah:

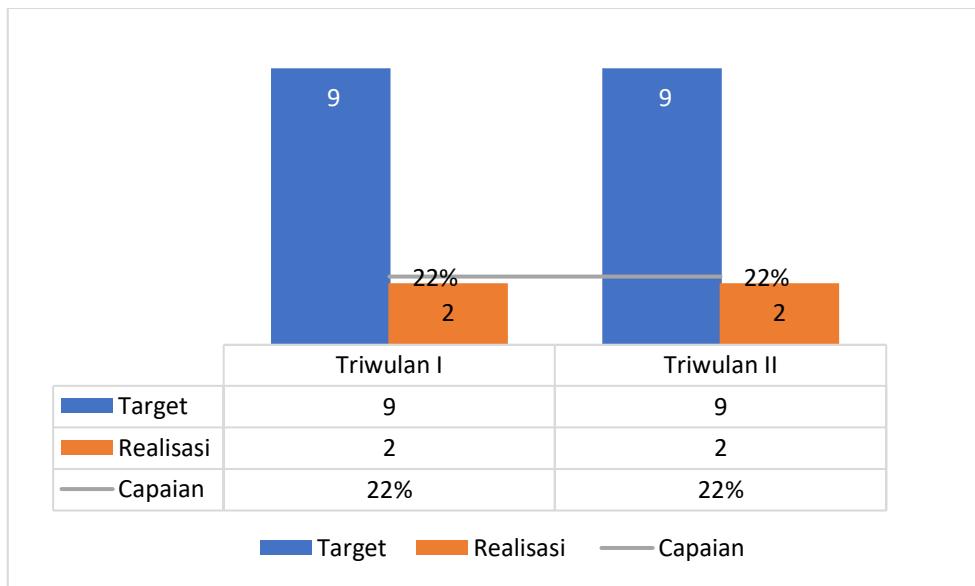
- Peningkatan layanan operasional terminal terhadap penumpang maupun angkutan sesuai dengan standar pelayanan minimal;
- Peningkatan kompetensi SDM petugas terminal melalui Diklat/Bimtek bidang operasional terminal;
- Penguatan koordinasi dengan pemerintah daerah setempat dan operator angkutan guna sinergitas layanan.

e. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021**

Karena IKK ini merupakan IKK baru, sehingga perbandingan kinerja IKK ini tidak dapat ditampilkan.

f. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029**

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa relasiasi IKK ini telah mencapai 2 lokasi. Sedangkan IKK ini memiliki target 9 lokasi dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029, sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap target draft renstra tersebut adalah 22%.



Gambar II. 12 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

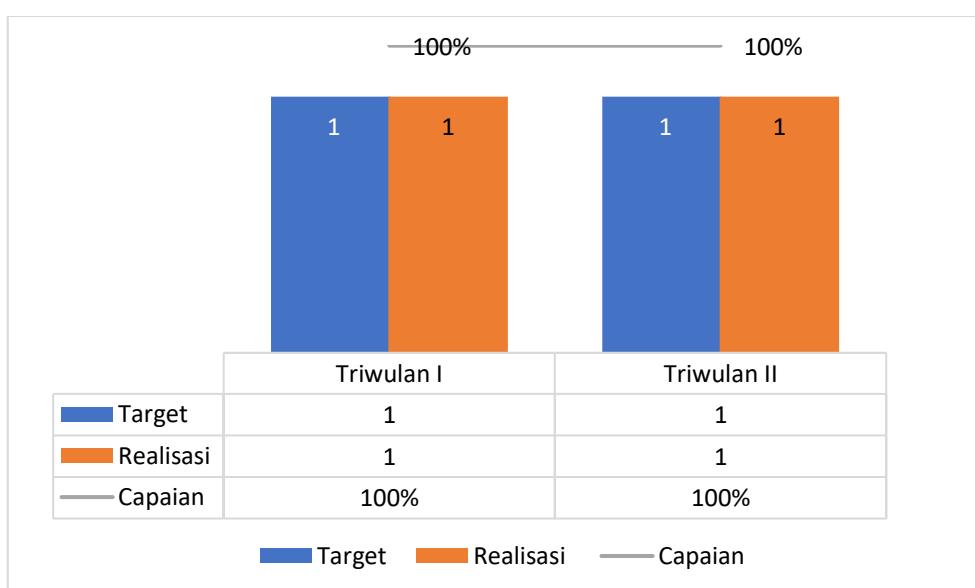
II.1.5.2 IKK 7.4: Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Penimbangan kendaraan bermotor adalah proses mengukur berat kendaraan, baik dalam kondisi kosong maupun bermuatan, untuk memastikan bahwa berat kendaraan tidak melebihi batas maksimal (bebannya terberat/BST) yang ditetapkan oleh pemerintah.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

- c. Saat ini telah beroperasi Satuan Pelayanan UPPKB Nun Baun Sabu. Hal ini menunjukkan bahwa realisasi IKK ini adalah 1 lokasi. Adapun rekapitulasi operasional Satpel UPPKB Nun Baun Sabu dapat dilihat pada bagian Lampiran X dari laporan ini.



Gambar II. 13 Grafik Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM

d. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Saat ini Dasar hukum operasional penimbangan kendaraan bermotor di Indonesia mengacu pada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas, angkutan jalan, dan muatan kendaraan. Berikut ini adalah dasar hukum utamanya:

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ);
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- Permenhub Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan;
- Permenhub Nomor 13 Tahun 2014: Tentang tata cara pengawasan dan penindakan pelanggaran ODOL;
- Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 5 Tahun 2020 Tentang Penertiban Kendaraan Bermotor yang Over Dimension dan Over Loading (ODOL);
- Standar Teknis & Manual Operasional Manual operasional jembatan timbang (dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan).

- **Kronologi Target**

Target dari IKK ini adalah 1 lokasi. Adapun karena ini adalah IKK baru dengan Draft Renstra 2025-2029 yang baru, sehingga IKK ini belum memiliki perubahan target.

- **Faktor Keberhasilan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran operasional yang cukup;
- Ketersediaan anggaran perawatan fasilitas yang cukup;
- Ketersediaan SDM yang cukup dan berkompetensi pada bidang operasional jembatan timbang.

- **Faktor Kegagalan**

Faktor-faktor yang mempengaruhi kegagalan kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran operasional yang tidak cukup;
- Ketersediaan anggaran perawatan fasilitas yang tidak cukup;
- Ketersediaan SDM yang tidak cukup dan tidak berkompetensi pada bidang operasional jembatan timbang.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Realisasi IKK ini telah dijelaskan telah mencapai 1 lokasi dengan beroperasinya Satpel UPPKB Nun Baun Sabu.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Selanjutnya perhitungan capaian kinerja IKK ini dengan membandingkan realisasi dengan targetnya. Adapun realisasi IKK ini adalah 1 lokasi dan target IKK ini adalah 1 lokasi juga. Sehingga perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional}}{\substack{\text{layanan Fasilitas} \\ \text{Penimbangan KB sesuai} \\ \text{SPM}}} = \frac{\text{Realisasi lokasi}}{\text{Target lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM}}{1 \text{ lokasi}} = \frac{1 \text{ lokasi}}{1 \text{ lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM}}{1 \text{ lokasi}} = 100\%$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Adapun alokasi anggaran ini telah terdapat dalam DIPA BPTD NTT Tahun 2025, dengan nomenklatur **CDP.077. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB Dikelola)** dengan anggaran **Rp.1.844.475.000** dan telah terserap sebesar **Rp.738.002.163** atau **40,01%**.

e. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun hal-hal yang dapat dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

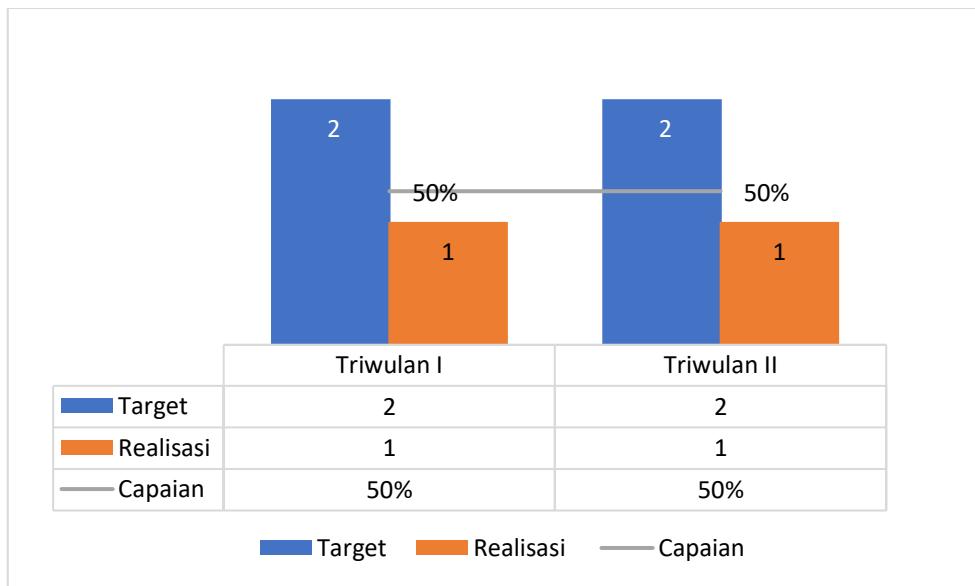
- Perencanaan operasional yang matang untuk penganggaranya;
- Menetapkan SOP operasional UPPKB;
- Mengirimkan petugas untuk mengikuti diklat/bimtek bidang operasional UPPKB untuk peningkatan kompetensi petugas;
- Sosialisasi bahaya ODOL yang massif.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini adalah IKK baru, sehingga tidak dapat dilakukan perbandingan dengan tahun sebelumnya, sesuai dengan periode Draft Renstra 2025-2029

g. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, kinerja IKK ini telah mencapai 1 lokasi. Sedangkan pada Draft Renstra BPTD NTT tahun 2025-2029, IKK ini memiliki target 2 lokasi, sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap target renstra adalah 50%.



Gambar II. 14 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.6 Sasaran Kegiatan 8: Meningkatnya Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap kinerja transportasi SDP adalah ukuran kuantitatif yang digunakan untuk menilai tingkat kepuasan masyarakat pengguna layanan transportasi terhadap pelayanan yang diberikan oleh unit penyelenggara transportasi, khususnya pada Sub Direktorat Pelayanan (SDP) atau unit serupa dalam lingkup Dinas Perhubungan atau instansi pemerintah yang menangani transportasi.

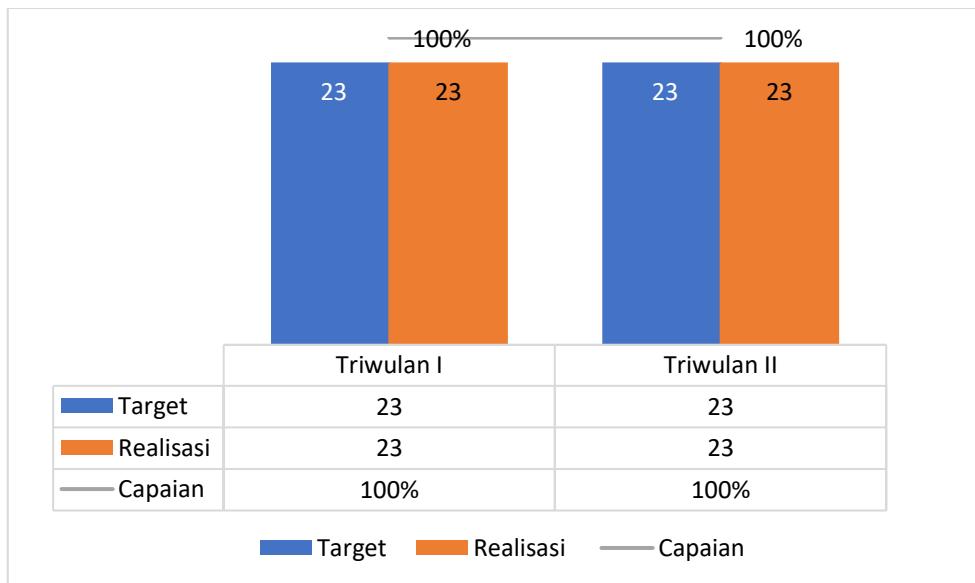
II.6.1 IKK 8.2: Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

a. Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

SPM (Standar Pelayanan Minimal) adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan hak setiap warga negara, yang wajib disediakan oleh pemerintah. Dalam konteks pelabuhan penyeberangan, SPM menjadi tolok ukur minimum layanan yang harus tersedia dan dapat diakses oleh publik, terutama dalam transportasi lintas air. Operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM (Standar Pelayanan Minimal) adalah pelaksanaan pelayanan di pelabuhan penyeberangan yang wajib memenuhi standar mutu pelayanan tertentu sebagaimana ditetapkan oleh pemerintah untuk menjamin pelayanan yang aman, nyaman, terjangkau, dan tepat waktu bagi masyarakat pengguna jasa angkutan penyeberangan.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Target dari IKK ini adalah 23 lokasi. Sedangkan realisasi kinerja IKK ini adalah 23 lokasi, dimana telah beroperasi 23 pelabuhan penyeberangan di wilayah NTT yang memenuhi SPM. Sehingga realisasi IKK ini telah mencapai target yang telah ditetapkan.



Gambar II. 15 Grafik Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Pelaksanaan IKK ini berdasarkan landasan hukum sebagai berikut:

- UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
- PP No. 96 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Kegiatan dalam Pelayanan Publik;
- Permenhub No. 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal pada Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

- Kronologi Target

Target IKK ini adalah 23 lokasi dan belum mengalami perubahan.

- Faktor Keberhasilan

Hal-hal yang mempengaruhi keberhasilan kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran yang cukup untuk operasional dan perawatan/perbaikan fasilitas Pelabuhan;
- Ketersediaan petugas yang cukup dan memiliki kompetensi pada bidang operasional Pelabuhan;
- Koordinasi yang kuat dengan pemerintah daerah untuk pengoperasian Pelabuhan yang sinergitas, terutama pada Pelabuhan yang merupakan milik pemerintah daerah.

- Faktor Kegagalan

Hal-hal yang mempengaruhi kegagalan kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Ketersediaan anggaran yang tidak cukup untuk operasional dan perawatan/perbaikan fasilitas Pelabuhan;
- Ketersediaan petugas yang tidak cukup dan tidak memiliki kompetensi pada bidang operasional Pelabuhan;
- Koordinasi yang tidak kuat dengan pemerintah daerah untuk pengoperasian Pelabuhan yang sinergitas, terutama pada Pelabuhan yang merupakan milik pemerintah daerah.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Telah beroperasi 23 pelabuhan penyeberangan di NTT. Hal ini menunjukan realisasi IKK ini adalah 23 lokasi. Adapun data rekapitulasi pengoperasian pelabuhan penyeberangan dapat dilihat pada bagian Lampiran XI dari laporan ini.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa realisasi IKK ini adalah 23 lokasi, sedangkan target dari IKK ini adalah 23 lokasi, maka perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah dengan membandingkan realisasi kinerja dengan target kinerjanya, sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM}}{\text{Realisasi lokasi}} = \frac{\text{Realisasi lokasi}}{\text{Target lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM}}{\text{Realisasi lokasi}} = \frac{23 \text{ lokasi}}{23 \text{ lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM}}{\text{Realisasi lokasi}} = 100\%$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Adapun pelaksanaan IKK ini mendapatkan alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT Tahun 2025 dengan nomenklatur **CDP.045 Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan dikelola** dengan alokasi anggaran sebesar **Rp.5.959.256.000** dan telah terserap sebesar **Rp.2.392.345.839** atau **40,15%** pada triwulan II.

d. **Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang**

Adapun Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

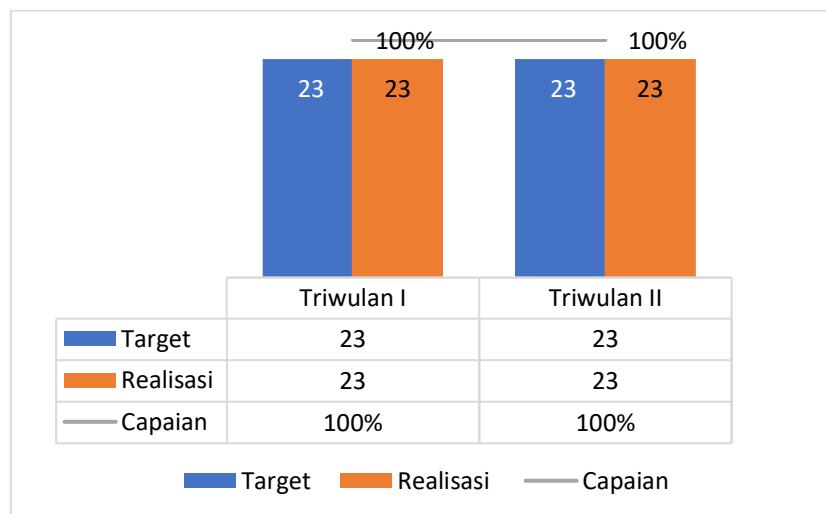
- Perencanaan jaringan transportasi SDP yang baik;
- Penempatan petugas yang telah memiliki kompetensi bidang Pelabuhan;
- Kerjasama dan koordinasi dengan pihak BMKG untuk pengawasan kondisi cuaca;
- Monitoring dan evaluasi secara rutin terhadap operasionalnya.

e. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021**

Karena IKK ini adalah IKK yang baru, sehingga tidak dapat dilakukan perbandingan realisasi kinerja pada tahun-tahun sebelumnya.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, IKK ini memiliki realisasi 23 lokasi. Sedangkan pada Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 IKK ini memiliki target 23 lokasi, sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap target renstra adalah 100%.



Gambar II. 16 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.7 Sasaran Kegiatan 10: Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi *active* dan *passive safety*

Active Safety (Keselamatan Aktif) merupakan sistem atau fitur pada kendaraan yang berfungsi untuk mencegah terjadinya kecelakaan, seperti Rem anti-lock (*Anti-lock Braking System/ABS*), Sistem kontrol traksi (*Traction Control System*), Electronic Stability Control (ESC), Lampu, klakson, wiper, ban yang sesuai, Sabuk pengaman yang berfungsi dengan baik (juga termasuk fitur ganda), Sistem kamera atau sensor parkir dan Sistem blind spot warning atau lane departure warning. Kepatuhan terhadap active safety berarti kendaraan memenuhi dan merawat semua fitur ini secara berkala agar tetap berfungsi optimal.

Passive Safety (Keselamatan Pasif) merupakan sistem atau desain pada kendaraan yang berfungsi untuk mengurangi dampak atau cedera ketika kecelakaan sudah terjadi, seperti Airbag (kantung udara), Struktur bodi yang tahan tumbukan (*crumple zones*), Sabuk pengaman (juga bagian dari active safety dalam penggunaan), Headrest untuk mencegah cedera leher, Material interior yang tidak tajam dan Kursi anak (*child restraint system*). Kepatuhan terhadap passive safety berarti kendaraan memenuhi desain dan spesifikasi keselamatan minimum yang ditentukan pabrikan atau regulasi dan tidak dimodifikasi secara sembarangan.

Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor dalam memenuhi *active* dan *passive safety* mengacu pada peningkatan kesadaran dan kepatuhan para pemilik, pengemudi, dan produsen kendaraan terhadap standar keselamatan aktif dan pasif yang diwajibkan oleh regulasi atau direkomendasikan untuk keselamatan lalu lintas.

II.1.8 Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia adalah lembaga pemerintah yang bertugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi, meliputi transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Adapun dalam mewujudkan tugas pokok dan fungsinya, Kementerian Perhubungan juga memiliki salah satu sasaran strategis dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam upaya mewujudkan birokrasi yang akuntabel, transparan, efisien, dan melayani publik secara profesional, sesuai dengan prinsip Good Governance.

BPTD NTT sebagai salah satu Unit Pelaksana Teknis Kementerian Perhubungan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat) juga melaksanakan peningkatan kualitas layanan melalui birokrasi yang akuntabel, transparan, efisien, dan melayani publik secara profesional, sesuai dengan prinsip Good Governance.

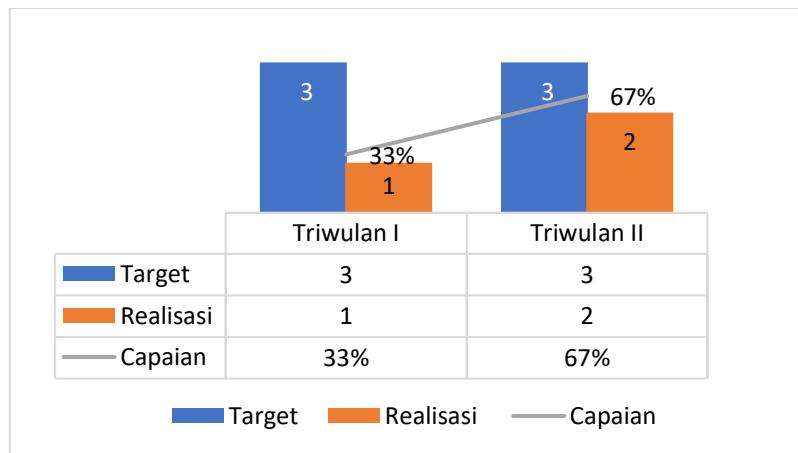
II.1.8.1 IKK 4.1: Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Kegiatan Perencanaan Pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) merupakan serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat untuk menyusun arah, strategi, dan program pembangunan infrastruktur serta pelayanan transportasi darat di seluruh Indonesia agar sesuai dengan kebijakan nasional, kebutuhan daerah, dan perkembangan transportasi masa depan. Adapun yang dimaksudkan dari IKK ini adalah kegiatan penyusunan rencana dan anggaran untuk tahun mendatang.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Target dari IKK ini adalah 3 kegiatan, sedangkan realisasi IKK ini pada triwulan II sebanyak 2 kegiatan, yakni kegiatan pembahasan dan penyusunan anggaran tahun 2026.



Gambar II. 17 Grafik Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.
- **Kronologi Target**
Target IKK ini adalah 3 kegiatan dan belum mengalami perubahan.
- **Faktor Keberhasilan**
Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:
 - Koordinasi dan sinergitas yang baik antar unit kerja di BPTD NTT;
 - Perencanaan dan justifikasi yang matang.
- **Faktor Kegagalan**
Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kegagalan IKK ini adalah sebagai berikut:
 - Koordinasi dan sinergitas yang buruk antar unit kerja di BPTD NTT;
 - Perencanaan dan justifikasi yang tak matang.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Realisasi IKK ini telah mencapai 2 kegiatan, yaitu pembahasan rencana kebutuhan anggaran untuk tahun anggaran 2026 (satuan 1 dan satuan 2).
- **Perhitungan Capaian Kinerja**
Selanjutnya dengan realisasi 2 kegiatan dan target IKK ini sebesar 3 kegiatan, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

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

%Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Target kegiatan
%Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	$= \frac{2 \text{ kegiatan}}{3 \text{ kegiatan}} \times 100\%$
%Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	= 67%

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Adapun pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur FAE .923 0A Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat dengan alokasi anggaran Rp.71.906.000 dan telah terserap sebesar Rp.71.903.500 atau 100% pada triwulan II.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun hal-hal yang dapat meningkatkan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

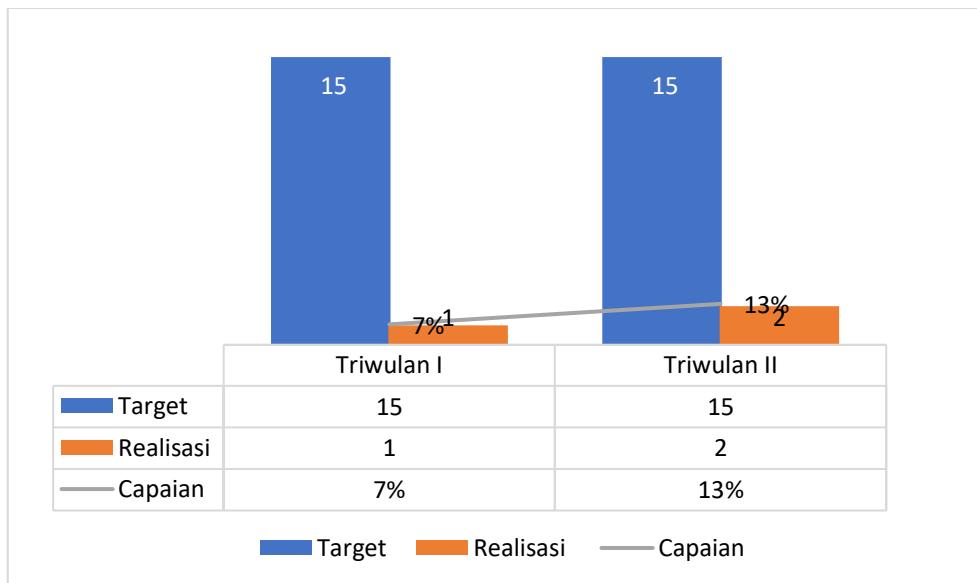
- Perencanaan yang matang disertai dengan data dukung dan justifikasi yang memadai;
- Koordinasi yang baik antara tim perencanaan yang ada di lingkungan kerja.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini merupakan IKK yang baru, sehingga tidak terdapat pada tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan untuk IKK ini tidak ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa realisasi IKK ini adalah 2 kegiatan. Sedangkan dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 ditargetkan 15 kegiatan. Sehingga capaian kinerja IKK ini untuk target renstra adalah 13%.



Gambar II. 18 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

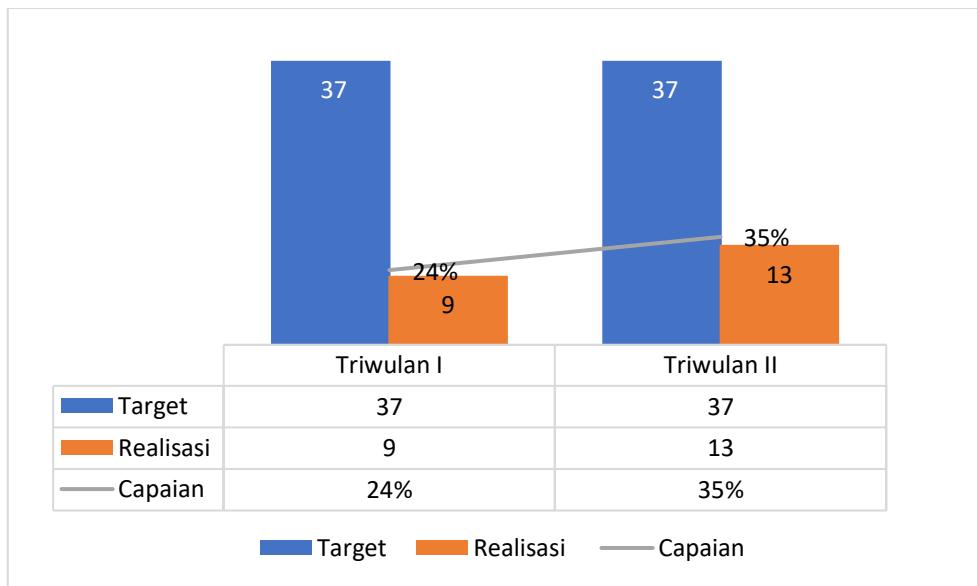
II.1.8.2 IKK 4.2: Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Akuntabilitas Kinerja adalah kewajiban instansi pemerintah, termasuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat), untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan atau kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang dibiayai oleh APBN, secara terbuka, sistematis, dan terukur. Dalam konteks ini, SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) adalah alat ukur resmi yang digunakan pemerintah untuk menilai seberapa baik instansi seperti Ditjen Hubdat merencanakan, melaksanakan, memantau, dan mengevaluasi kinerjanya. BPTD NTT sebagai UPT di lingkungan Ditjen Hubdat juga telah melanjutkan SAKIP sebagai bentuk dukungan akuntabilitas Ditjen Hubdat.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Pada triwulan II, realisasi IKK ini telah mencapai 13 dokumen dari 37 dokumen yang ditargetkan.



Gambar II. 19 Grafik Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- Dasar Hukum

Dasar hukum pelaksanaan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Permenpan-RB No. 88 Tahun 2021 tentang Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
- Perpres No. 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

- Kronologi Target

Target IKK ini adalah 37 dokumen dan belum mengalami perubahan.

- Faktor Keberhasilan

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Perencanaan yang matang;
- Sinkronisasi data dan pelaporan antara setiap seksi teknis dan subbagian;
- Pelaporan yang tepat waktu;
- Dibentuknya tim satuan kerja implementasi SAKIP.

- Faktor Kegagalan

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kegagalan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Perencanaan yang tidak matang;
- Belum ada sinkronisasi data dan pelaporan antara setiap seksi teknis dan subbagian;
- Pelaporan yang tidak tepat waktu;
- Belum dibentuknya tim satuan kerja implementasi SAKIP.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Realisasi IKK ini telah mencapai 13 dokumen SAKIP seperti Draft Renstra, Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi dan dokumen lainnya, yang dapat dilihat pada Lampiran I dari laporan ini.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Realisasi IKK ini adalah 13 dokumen, sedangkan target dari IKK ini adalah 37 dokumen. Maka capaian kinerja IKK ini dapat dihitung dengan membandingkan realisasi dokumen dengan target dokumen, sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan terkait} \\ \text{Akuntabilitas Kinerja} \\ (\text{Nilai SAKIP}) \text{ Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = \frac{\text{Realisasi Dokumen}}{\text{Target Dokumen}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan terkait} \\ \text{Akuntabilitas Kinerja} \\ (\text{Nilai SAKIP}) \text{ Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = \frac{13 \text{ Dokumen}}{13 \text{ Dokumen}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan terkait} \\ \text{Akuntabilitas Kinerja} \\ (\text{Nilai SAKIP}) \text{ Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = 100\%$$

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan **FAE.923 0A Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

d. **Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya peningkatan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

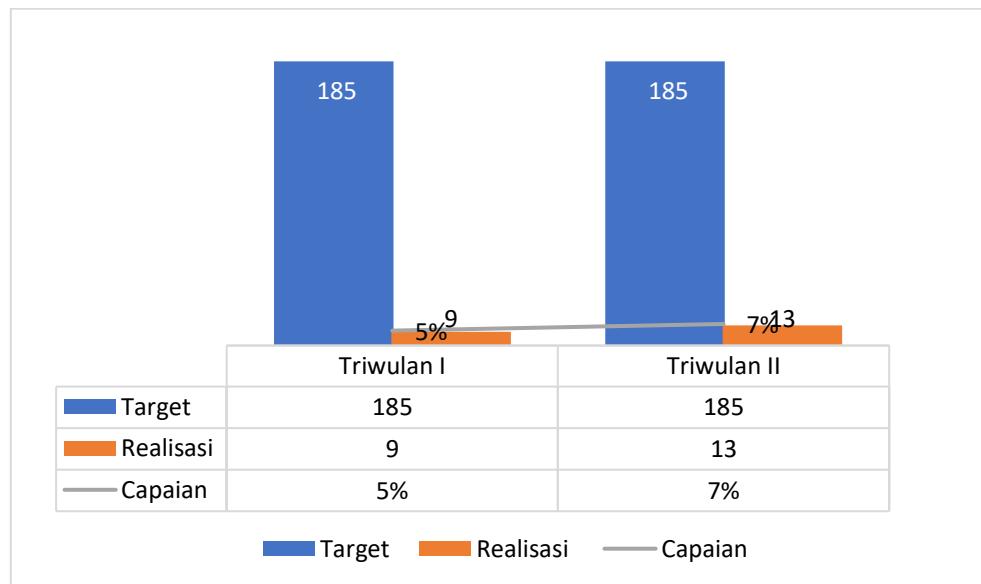
- Kerjasama dan sinergitas antar unit kerja di lingkungan kerja BPTD NTT;
- Pembentukan tim implementasi SAKIP;
- Ketepatan waktu penyerahan data dukung capaian kinerja;

e. **Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021**

Karena ini adalah IKK yang baru di tahun 2025 dan belum pernah digunakan di tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan realisasi IKK ini tidak dapat dilakukan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi IKK ini adalah 13 dokumen untuk triwulan II 2025, sedangkan targetnya dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 adalah 185 dokumen, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah 7% berdasarkan target renstra tersebut.



Gambar II. 20 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

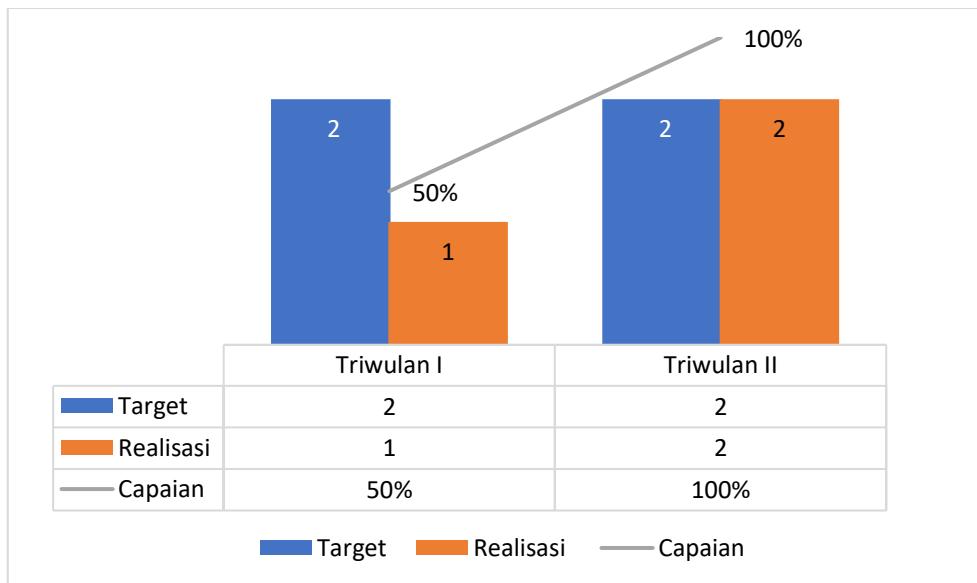
II.1.8.3 IKK 4.3: Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

SPIP adalah singkatan dari Sistem Pengendalian Intern Pemerintah, yaitu sistem yang disusun secara menyeluruh dan terpadu dalam rangka memberikan jaminan yang memadai atas tercapainya tujuan organisasi melalui kegiatan yang efisien, efektif, andal, taat terhadap peraturan, dan bebas dari penyimpangan.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Adapun target dari IKK ini adalah 2 kegiatan dan telah teralisisasi 2 kegiatan. Sehingga realisasi IKK ini telah mencapai targetnya.



Gambar II. 21 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dasar hukum untuk pelaksanaan IKK ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 472 Tahun 2020 tentang Tim Pengelola SPIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan

- **Kronologi Target**

Target dari IKK ini adalah 2 kegiatan dan belum direvisi sama sekali.

- **Faktor Keberhasilan**

- Dibentuknya tim implementasi SPIP di BPTD;
- Adanya kegiatan diklat/bimtek SPIP setiap tahun;
- Pelaporan yang tepat waktu dan handal

- **Faktor Kegagalan**

- Belum terbentuknya tim implementasi SPIP di BPTD;
- Tidak danya kegiatan diklat/bimtek SPIP setiap tahun;
- Pelaporan yang tidak tepat waktu dan handal

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Telah dijelaskan bahwa realisasi kinerja IKK ini adalah 2 kegiatan, berupa kegiatan rapat zoom dan juga pembentukan tim implementasi SPIP yang dapat dilihat pada bagian Lampiran XII dari laporan ini.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Dengan realisasi kinerja IKK ini adalah 2 kegiatan dan target IKK ini juga 2 kegiatan, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan terkait} \\ \text{Maturitas SPIP} \\ \text{Kemeterian} \\ \text{Perhubungan} \end{array} = \frac{\text{Realisasi kegiatan}}{\text{Target kegiatan}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{%% Kegiatan terkait} \\ \text{Maturitas SPIP} \\ \text{Kementerian} \\ \text{Perhubungan} \end{array} = \frac{2 \text{ kegiatan}}{2 \text{ kegiatan}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{%% Kegiatan terkait} \\ \text{Maturitas SPIP} \\ \text{Kementerian} \\ \text{Perhubungan} \end{array} = 100\%$$

Maka capaian kinerja IKK ini adalah 100%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan **FAE.923 OA Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya yang dapat dilakukan untuk peningkatan di masa mendatang adalah sebagai berikut:

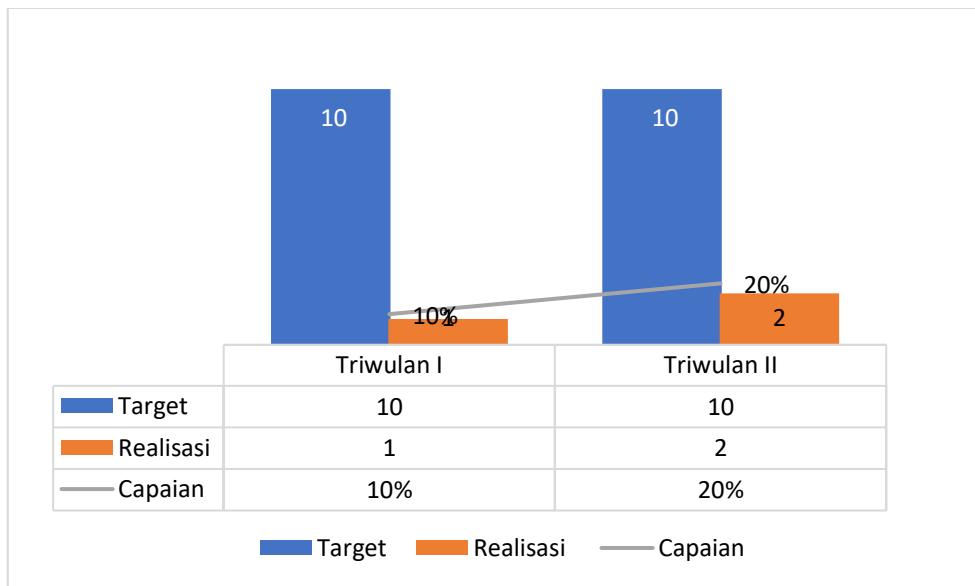
- Adanya kepemimpinan yang menjadi teladan bagi semua pegawai;
- Adanya tim implementasi SPIP dan dibina langsung oleh pemimpin;
- Adanya SOP pemenuhan tupoksi organisasi.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini merupakan IKK baru dan tidak terdapat pada tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan realisasi IKK ini tidak dapat dilakukan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa IKK ini telah memiliki realisasi 2 kegiatan, sedangkan target IKK ini dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 sebanyak 10 kegiatan. Maka capaian kinerja IKK ini terhadap target renstra adalah 20%.



Gambar II. 22 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

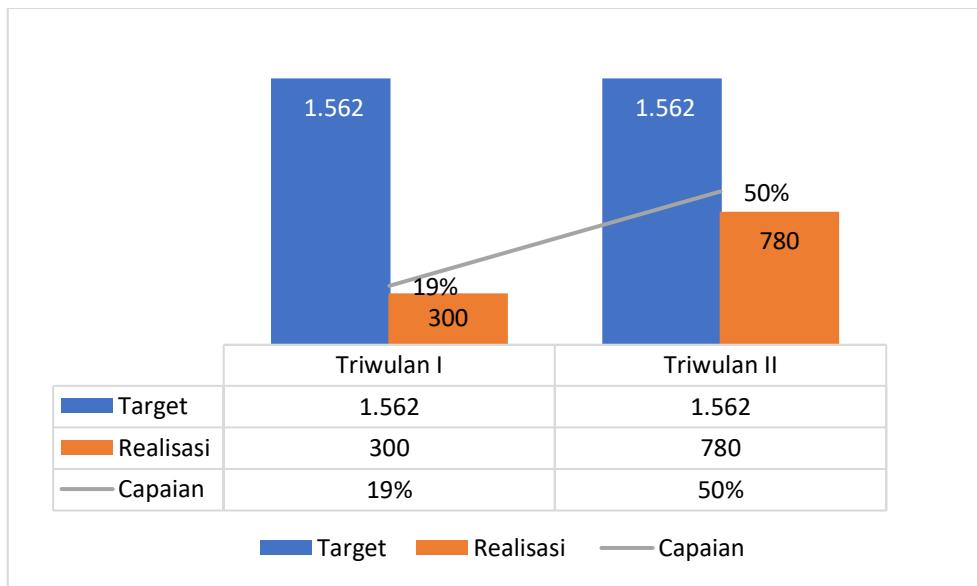
II.1.8.4 IKK 4.4: Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Peningkatan kinerja pelaksanaan anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) merupakan bagian dari upaya memastikan bahwa setiap rupiah yang dialokasikan dari APBN digunakan secara efektif, efisien, tepat waktu, dan akuntabel, guna mendukung program prioritas transportasi darat.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Target IKK ini adalah 1.562 kegiatan, dan telah tercapai 780 kegiatan pada triwulan II, sehingga realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 780 kegiatan, yang dibuktikan dengan rekapitulasi Surat Perintah Menbayar (SPM) dan Surat Perintah Pencairan Dana (SP2D) yang terdapat pada Lampiran XIII dari laporan ini.



Gambar II. 23 Grafik Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

- **Kronologi Target**
 Target IKK ini adalah 1.562 kegiatan dan belum mengalami perubahan sama sekali.

- **Faktor Keberhasilan**
 - Dokumen pembayaran dan tagihan dari pihak ketiga yang lengkap;
 - Data yang akurat;
 - Ketersediaan anggaran yang cukup.

- **Faktor Kegagalan**
 - Dokumen pembayaran dan tagihan dari pihak ketiga yang tidak lengkap;
 - Data yang tidak akurat;
 - Ketersediaan anggaran yang tidak cukup.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
 Telah dijelaskan bahwa realisasi IKK ini pada triwulan II adalah 780 kegiatan.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**
 Adapun perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah dengan membandingkan realisasi dengan targetnya, sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan} \\ \text{Peningkatan Kinerja} \\ \text{Pelaksanaan} \\ \text{Anggaran Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = \frac{\text{Realisasi kegiatan}}{\text{Target kegiatan}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan} \\ \text{Peningkatan Kinerja} \\ \text{Pelaksanaan} \\ \text{Anggaran Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = \frac{780 \text{ kegiatan}}{1.562 \text{ kegiatan}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Kegiatan} \\ \text{Peningkatan Kinerja} \\ \text{Pelaksanaan} \\ \text{Anggaran Ditjen} \\ \text{Perhubungan Darat} \end{array} = 100\%$$

- PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan
Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur **FAE.923 OA Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang dapat dilakukan untuk peningkatan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

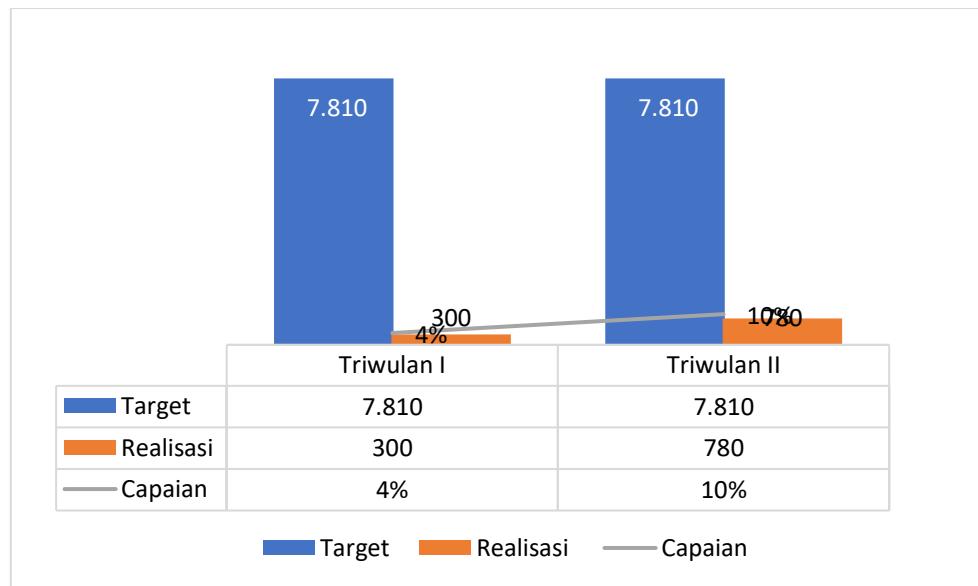
- Perencanaan dan penganggaran yang baik;
- Koordinasi yang baik kantar unit kerja dan eksternal (pihak ke-3);

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini adalah IKK yang baru dan tidak terdapat pada tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan kinerja IKK ini tidak dapat dilakukan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi kinerja IKK ini adalah 780 kegiatan. Sedangkan target IKK ini dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 adalah 7.810 kegiatan. Sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap target renstra adalah 10%.



Gambar II. 24 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.8.5 IKK 4.5: Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan

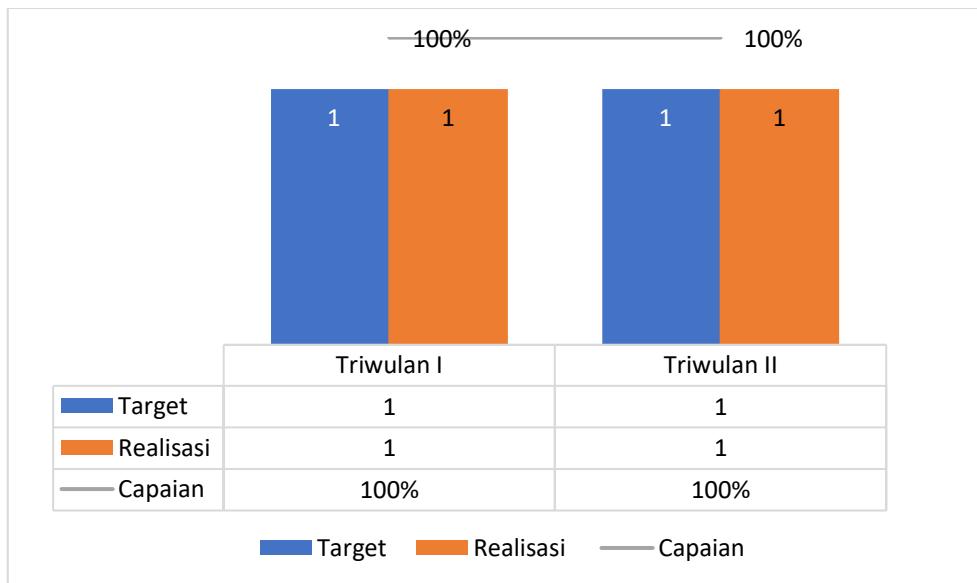
a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Tingkat lanjut rekomendasi audit/pemeriksaan adalah persentase atau status penyelesaian atas tindak lanjut yang dilakukan oleh instansi pemerintah (dalam hal ini, misalnya Kementerian Perhubungan atau Ditjen Perhubungan Darat) terhadap rekomendasi yang diberikan oleh lembaga pemeriksa, seperti:

- BPK (Badan Pemeriksa Keuangan);
- Itjen (Inspektorat Jenderal) Kemenhub;
- BPKP (Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan);
- APIP internal lainnya.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Realisasi IKK ini adalah 1 kegiatan. Adapun hal ini telah sesuai dengan targetnya yakni 1 kegiatan untuk tahun 2025. Kegiatan yang dimaksud adalah tindak lanjut atas temuan BPK pada tahun 2024.



Gambar II. 25 Grafik Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

- **Kronologi Target**
Target IKK ini adalah 1 kegiatan dan belum mengalami revisi.

- **Faktor Keberhasilan**
 - Perencanaan dan pelaporan yang terdokumentasi dengan baik;
 - Kesesuaian antara realisasi anggaran dengan rencana anggaran;
 - Kesesuaian antara realisasi pekerjaan dengan yang telah dikerjakan.

- **Faktor Kegagalan**
 - Perencanaan dan pelaporan yang tidak terdokumentasi dengan baik;
 - Ketidaksesuaian antara realisasi anggaran dengan rencana anggaran;
 - Ketidaksesuaian antara realisasi pekerjaan dengan yang telah dikerjakan.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Realisasi IKK ini adalah 1 kegiatan.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**
Berikut perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\% \text{ Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan} = \frac{\text{Realisasi kegiatan}}{\text{Target kegiatan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan} = \frac{\text{1 kegiatan}}{\text{1 kegiatan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan} = 100\%$$

- PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan

Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur **FAE.923 0A Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Upaya yang dapat dilakukan untuk peningkatan di masa mendatang:

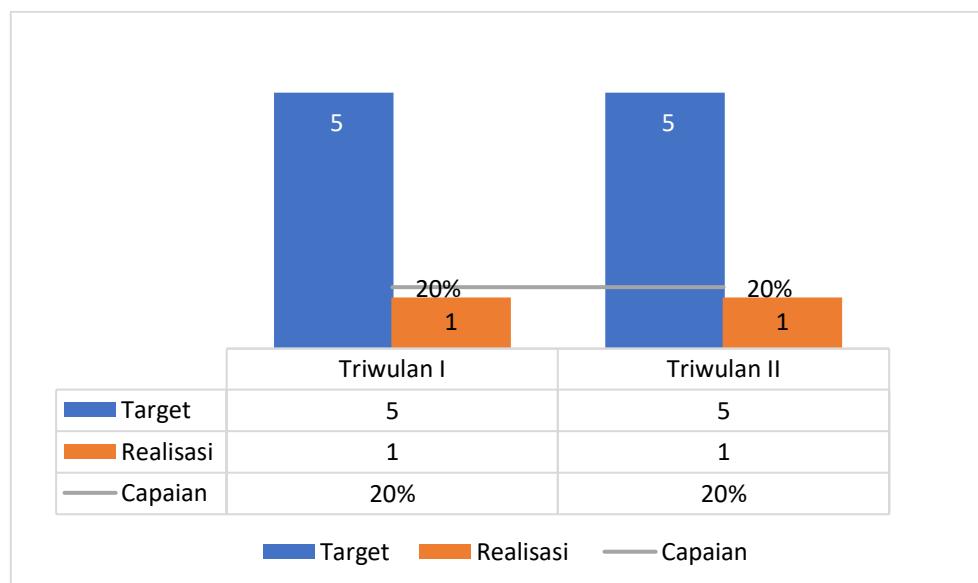
- Perencanaan anggaran yang baik;
- Koordinasi antar unit kerja yang baik;
- Perencanaan adan pelaporan kegiatan yang terdokumentasi dengan baik.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini adalah IKK yang baru dan belum digunakan pada tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan realisasi IKK ini tidak dapat ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi IKK ini adalah 1 kegiatan, sedangkan target IKK ini dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 adalah 5 kegiatan. Maka capaian kinerja IKK ini adalah 20% dari target renstranya.



Gambar II. 26 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

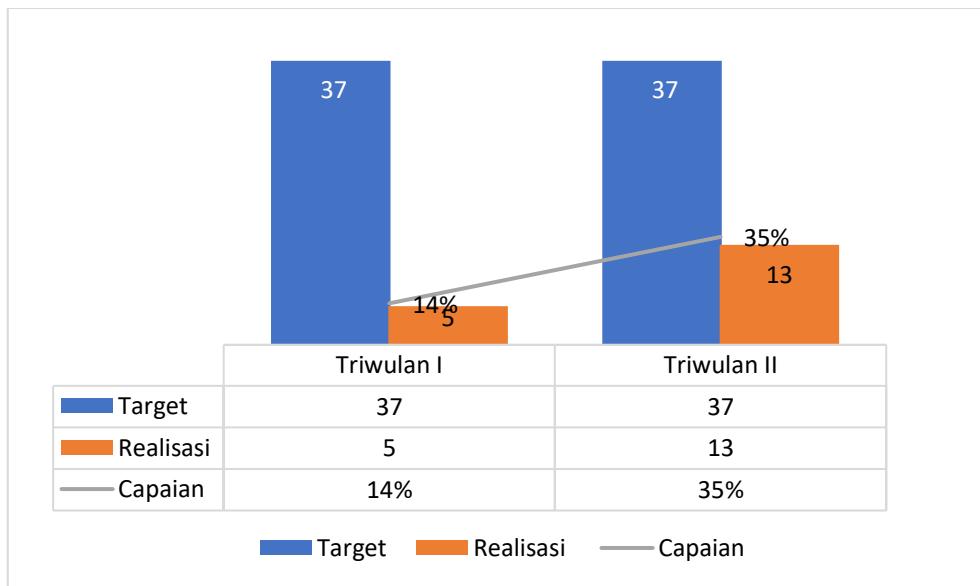
II.1.8.6 IKK 4.6: Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

kegiatan pengelolaan aset BMN (Barang Milik Negara) adalah serangkaian proses perencanaan, pengadaan, pemanfaatan, pemeliharaan, pencatatan, pengamanan, dan penghapusan aset milik pemerintah pusat yang dibeli atau diperoleh dari APBN. Dalam konteks Kementerian/Lembaga seperti Kementerian Perhubungan (termasuk Ditjen Perhubungan Darat), pengelolaan aset BMN dilakukan untuk memastikan bahwa aset negara digunakan secara optimal, aman, tercatat akurat, dan memberikan nilai manfaat maksimal bagi pelayanan publik.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Realisasi IKK ini pada triwulan II adalah 13 dokumen laporan BMN yang dilaporkan dari Januari s.d Juni 2025 yang terdapat pada Lampiran XIV dari laporan ini. Sedangkan target IKK ini adalah 23 dokumen.



Gambar II. 27 Grafik Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Dasar pelaksanaan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Undang-Undang No. 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara;
- Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah;
- Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 83 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan BMN.

- **Kronologi Target**

Target IKK ini adalah 37 dokumen dan belum mengalami revisi.

- **Faktor Keberhasilan**

- Pengeloaan yang akuntabel terkait realisassi pencataan BMN;
- Kepatuhan pengelolaan BMN sesuai perundang-undangan yang berlaku;
- Pengawasan dan pengendalian BMN yang handal.

- **Faktor Kegagalan**

- Pengeloaan yang akuntabel terkait realisassi pencataan BMN;
- Kepatuhan pengelolaan BMN sesuai perundang-undangan yang berlaku;
- Pengawasan dan pengendalian BMN yang handal.

- **Perhitungan Realisasi Kinerja**

Realisasi IKK ini pada triwulan II adalah 13 dokumen laporan BMN yang dilaporkan dari Januari s.d Juni 2025 yang terdapat pada Lampiran XIV dari laporan ini. Sedangkan target IKK ini adalah 23 dokumen.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Adapaun perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Skor} &= \frac{\text{Realisasi dokumen}}{\text{Target dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= \frac{13 \text{ dokumen}}{37 \text{ dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= 35\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor} &= \frac{\text{Realisasi dokumen}}{\text{Target dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= \frac{13 \text{ dokumen}}{37 \text{ dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= 35\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor} &= \frac{\text{Realisasi dokumen}}{\text{Target dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= \frac{13 \text{ dokumen}}{37 \text{ dokumen}} \times 100\% \\ \text{Skor} &= 35\% \end{aligned}$$

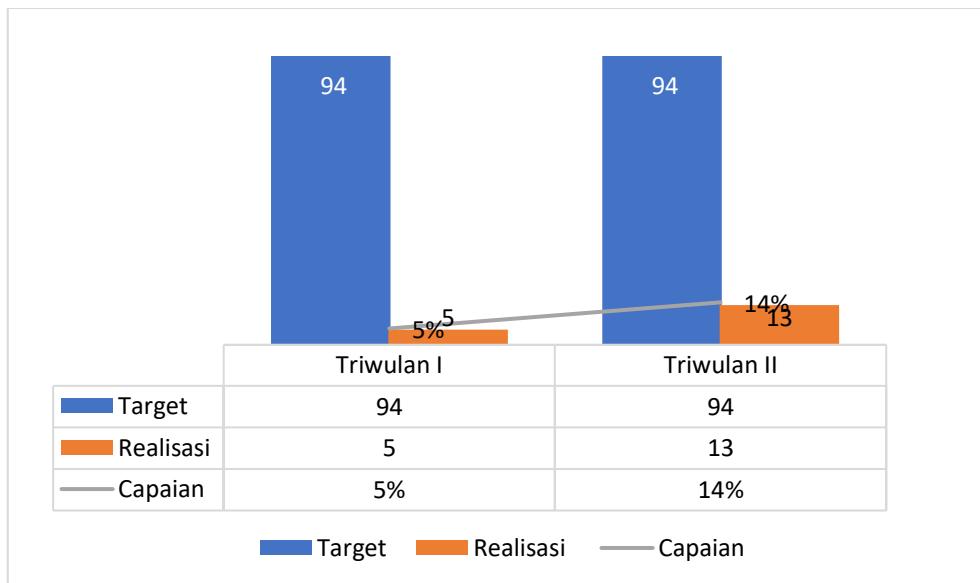
Maka capaian kinerja IKK ini adaah 35% pada triwulan II.

- PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan
Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur **FAE.923 0A Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

- d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang
 - Pengelolaan yang akuntabel terkait realisasi pencataan BMN;
 - Kepatuhan pengelolaan BMN sesuai perundang-undangan yang berlaku;
 - Pengawasan dan pengendalian BMN yang handal.
- e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021
Karena IKK ini merupakan IKK yang baru dan tidak terdapat pada tahun sebelumnya, maka perbandingan capaian kinerja IKK ini tidak dapat dilakukan.

- f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Telah dijelaskan bahwa realisasi kinerja IKK ini adalah 13 dokumen, sedangkan target IKK ini pada Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029 adalah 94 dokumen. Sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap renstra adalah 13%.



Gambar II. 28 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

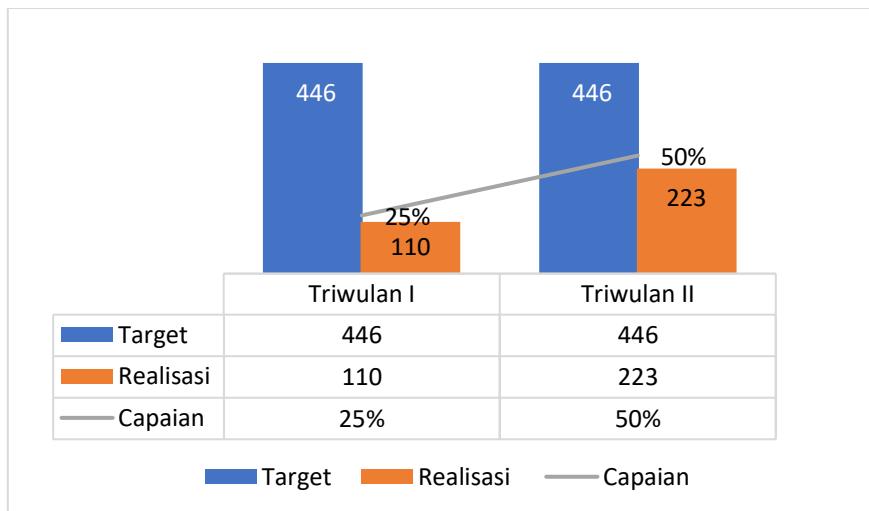
II.1.8.7 IKK 4.8: Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Kegiatan digitalisasi arsip merupakan segala macam kegiatan layanan perkantoran yang dilaksanakan sebagai penunjang pemenuhan tupoksi BPTD NTT, seperti pengadaan barang dan jasa, sewa mess, pengadaan ATK, operasional kendaraan dinas, operasional kantor dan lain sebagainya. Adapun segala kegiatan layanan perkantoran tersebut dilaporkan secara digitalisasi melalui aplikasi pelaporan.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Realisasi IKK ini adalah 223 kegiatan pada triwulan II, sedangkan target untuk tahun anggaran 2025 adalah 446 kegiatan.



Gambar II. 29 Grafik Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.
- **Kronologi Target**
Target dari IKK ini adalah 446 kegiatan untuk tahun 2025 dan belum direvisi.
- **Faktor Keberhasilan**
 - Ketersediaan anggaran yang cukup;
 - Perencanaan yang baik;
 - Pelaksanaan rencana kerja dan pelaporan yang akuntabel.
- **Faktor Kegagalan**
 - Ketersediaan anggaran yang tidak cukup;
 - Perencanaan yang kurang matang;
 - Pelaksanaan rencana kerja dan pelaporan yang tidak akuntabel.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Telah dijelaskan sebelumnya, realisasi IKK ini telah mencapai 223 kegiatan untuk tahun 2025. Hal ini dapat dilihat pada Lampiran II dari laporan ini.
- **Perhitungan Capaian Kinerja**
Dengan target 446 kegiatan dan realisasi 223 kegiatan, maka perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Kegiatan}}{\text{Digitalisasi Arsip} \\ (\text{Skor})} = \frac{\text{Realisasi kegiatan}}{\text{Target kegiatan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Kegiatan Digitalisasi Arsip} \text{ (Skor)}}{=} \frac{223 \text{ kegiatan}}{446 \text{ kegiatan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Kegiatan Digitalisasi Arsip} \text{ (Skor)}}{=} 100\%$$

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan IKK ini didukung dengan alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT Tahun 2025 dengan nomenklatur **EBA.994 Layanan Perkantoran** dan dengan alokasi anggaran **Rp.3.431.243.000** dan telah terserap sebesar **Rp.1.791.921.718** atau sebesar **50%**.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang dapat dilaksanakan untuk meningkatkan capaian di masa mendatang adalah sebagai berikut:

- Perencanaan yang matang dengan melibatkan seksi teknis dan subbagian dalam penyusunan rencana kegiatan;
- Inventarisasi asset BMN yang tercatat dengan baik;
- Pelaporan yang tepat waktu dan terdigitalisasi dalam system pelaporan.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini merupakan IKK baru dan tidak terdapat pada tahun-tahun sebelumnya, maka perbandingan realisasi kinerja IKK ini tidak dapat dilakukan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi IKK ini untuk triwulan II 2025 adalah 223 kegiatan, sedangkan target IKK ini dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah 2.230 kegiatan. Sehingga capaian kinerja IKK ini terhadap target renstranya adalah 10%.



Gambar II. 30 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

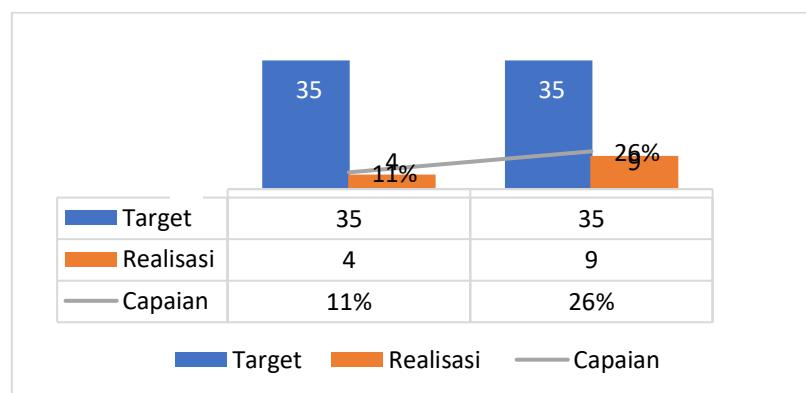
II.1.8.8 IKK 4.10: Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja

a. Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Kegiatan Pengembangan SDM di Unit Kerja Perhubungan Darat difokuskan pada peningkatan kompetensi teknis, manajerial, dan pelayanan publik yang berkaitan langsung dengan sektor transportasi darat. Tujuannya adalah untuk mendukung kelancaran operasional transportasi darat yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

b. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Realisasi IKK ini pada triwulan II adalah 9 kegiatan. Dari Januari s.d Juni 2025, telah terdapat 9 kegiatan diklat/bimtek yang diikuti oleh staf BPTD NTT.



Gambar II. 31 Grafik Kegiatan Pengembangan SDM

c. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat;
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.
- **Kronologi Target**
Target IKK ini adalah 35 kegiatan dan belum direvisi sama sekali.

- **Faktor Keberhasilan**
 - Ketersediaan anggaran yang cukup;
 - Koneksi internet yang stabil
- **Faktor Kegagalan**
 - Ketersediaan anggaran yang cukup;
 - Koneksi internet yang stabil.
- **Perhitungan Realisasi Kinerja**
Realisasi IKK ini telah mencapai 9 kegiatan.
- **Perhitungan Capaian Kinerja**
Dengan realisasi 9 kegiatan dan dengan target 35 kegiatan, maka perhitungan IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{ Kegiatan}}{\text{Pengembangan SDM}} = \frac{\text{Realisasi kegiatan}}{\text{Target kegiatan}} \times 100\%$$

Unit Kerja

$$\frac{\% \text{ Kegiatan}}{\text{Pengembangan SDM}} = \frac{9 \text{ kegiatan}}{35 \text{ kegiatan}} \times 100\%$$

Unit Kerja

$$\frac{\% \text{ Kegiatan}}{\text{Pengembangan SDM}} = 26\%$$

Unit Kerja

Maka capaian kinerja IKK ini pada triwulan II adaah 26%.

- **PAGU, Realisasi Dan Capaian Keuangan**
Pelaksanaan IKK ini mendapat alokasi anggaran dalam DIPA BPTD NTT 2025 dengan nomenklatur **FAE.923 OA Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat** dengan alokasi anggaran **Rp.71.906.000** dan telah terserap sebesar **Rp.71.903.500** atau **100%** pada triwulan II.

d. Upaya Meningkatkan Capaian Di Masa Yang Akan Datang

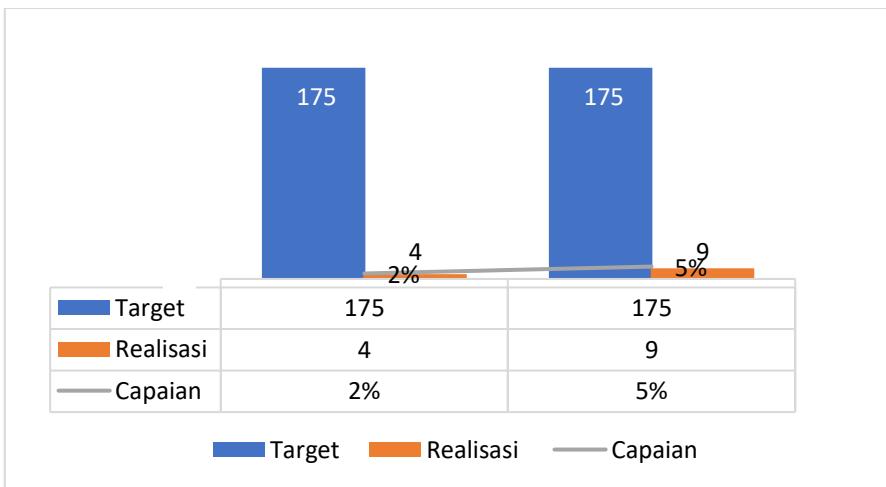
- Menyusun Analisa beban kinerja dan Analisa jabatan (Anjab/ABK);
- Mengalokasikan anggaran untuk kegiatan diklat/bimtek pegawai.

e. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 dengan Realiasasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Karena IKK ini merupakan IKK baru, maka perbandingan kinerja dengan tahun sebelumnya tidak dapat ditampilkan.

f. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi kinerja IKK ini adalah 9 kegiatan, sedangkan target IKK ini dalam Draft Renstra BPTD NTT adalah 175 kegiatan. Maka capaian kinerja IKK ini terhadap target renstranya adalah 5%.



Gambar II. 32 Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor) Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.2 Realisasi Keuangan

II.2.1 Alokasi Anggaran

II.2.1.1 Jenis Pagu Anggaran

PAGU Awal DIPA TA. 2025 sebesar **Rp 187.383.773.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II. 3 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2025

· RM	Rp 160.811.926.000	86%
·PNBP	Rp 26.571.847.000	14%
Total	Rp 180.690.773.000	100%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 4 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2025

Belanja Pegawai	Rp 14.572.160.000	8%
Belanja Barang	Rp 101.167.066.000	54%
Belanja Modal	Rp 71.644.547.000	38%
Total	Rp 180.690.773.000	100%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Selanjutnya hingga akhir Juni 2025, telah dilakukan 8 (delapan) kali revisi anggaran, sehingga rincian alokasi per jenis belanja dan sumber dana dapat dilihat pada Tabel II.5 dan Tabel II.6.

Tabel II. 5 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2025

· RM	Rp 160.811.926.000	86%
·PNBP	Rp 26.571.847.000	14%
Total	Rp 180.690.773.000	100%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 6 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2025

Belanja Pegawai	Rp 14.572.160.000	8%
Belanja Barang	Rp 101.167.066.000	54%
Belanja Modal	Rp 71.644.547.000	38%
Total	Rp 180.690.773.000	100%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

II.2.1.2 PAGU Anggaran

Tabel II. 7 Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2025

	SUMBER DANA			JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	
PAGU AWAL	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-1	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-2	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-3	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-4	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-5	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-6	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-7	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000
REVISI KE-8	160.811.926.000,00	26.571.847.000,00		187.383.773.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 8 Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2025

	JENIS BELANJA			JUMLAH
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-1	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-2	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-3	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-4	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-5	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-6	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-7	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000
REVISI KE-8	14.572.160.000,00	101.167.066.000,00	71.644.547.000,00	187.383.773.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 9 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2025

PAGU AWAL		PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN II
Belanja Pegawai	14.572.160.000,00	-	14.572.160.000,00	-	14.572.160.000,00
Belanja Barang	101.266.966.000,00	-	101.266.966.000,00	-	101.266.966.000,00
· RM	100.600.619.000	-	100.600.619.000	-	100.600.619.000
· PNBP	666.347.000	-	666.347.000	-	666.347.000
Belanja Modal	71.544.647.000,00	-	71.544.647.000,00	-	71.544.647.000,00
· RM	45.639.147.000	-	45.639.147.000	-	45.639.147.000
· PNBP	25.905.500.000	-	25.905.500.000	-	25.905.500.000
· SBSN		-		-	
TOTAL	187.383.773.000	-	187.383.773.000	-	187.383.773.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II. 10 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI TRIWULAN I	REALISASI TRIWULAN I			PAGU ALOKASI TRIWULAN II	REALISASI TRIWULAN II	
		Rp	Rp	%		Rp	Rp	%
1	Rupiah Murni	160.811.926.000	16.398.617.791	10,20%		160.811.926.000,00	36.921.191.461,00	22,96%
2	PNBP	26.571.847.000	9.934.386.320	37,39%		26.571.847.000,00	17.610.061.920,00	66,27%
3	SBSN	-	-	-				
TOTAL		187.383.773.000,00	26.333.004.111,00	14,05%		187.383.773.000,00	54.531.253.381,00	29,10%

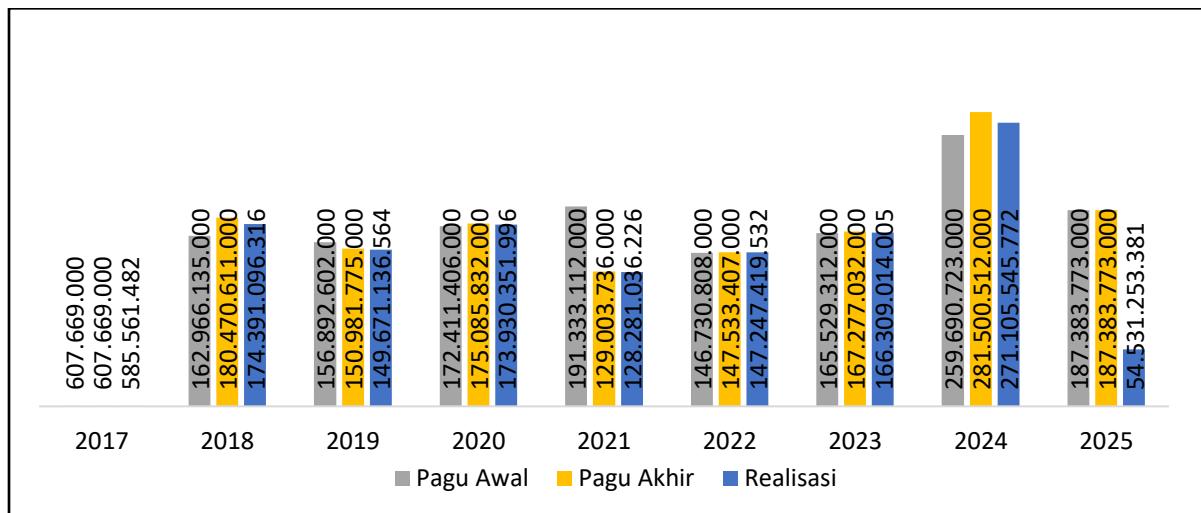
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Adapun data perbandingan PAGU dan realisasi dari tahun 2017-2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II.11 di bawah ini (untuk tahun 2025):

Tabel II. 11 Perbandingan PAGU dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2025

No	Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	
		Rp.	Rp.	Rp.	%
1	2017	607.669.000	607.669.000	585.561.482	96,36%
2	2018	162.966.135.000	180.470.611.000	174.391.096.316	96,63%
3	2019	156.892.602.000	150.981.775.000	149.671.136.564	99,13%
4	2020	172.411.406.000	175.085.832.000	173.930.351.996	99,34%
5	2021	191.333.112.000	129.003.736.000	128.281.036.226	99,44%
6	2022	146.730.808.000	147.533.407.000	147.247.419.532	99,81%
7	2023	165.529.312.000	167.277.032.000	166.309.014.005	99,42%
8	2024	259.690.723.000	267.609.252.000	146.047.095.653	96,31%
9	2025	187.383.773.000	187.383.773.000	54.531.253.381	29%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat



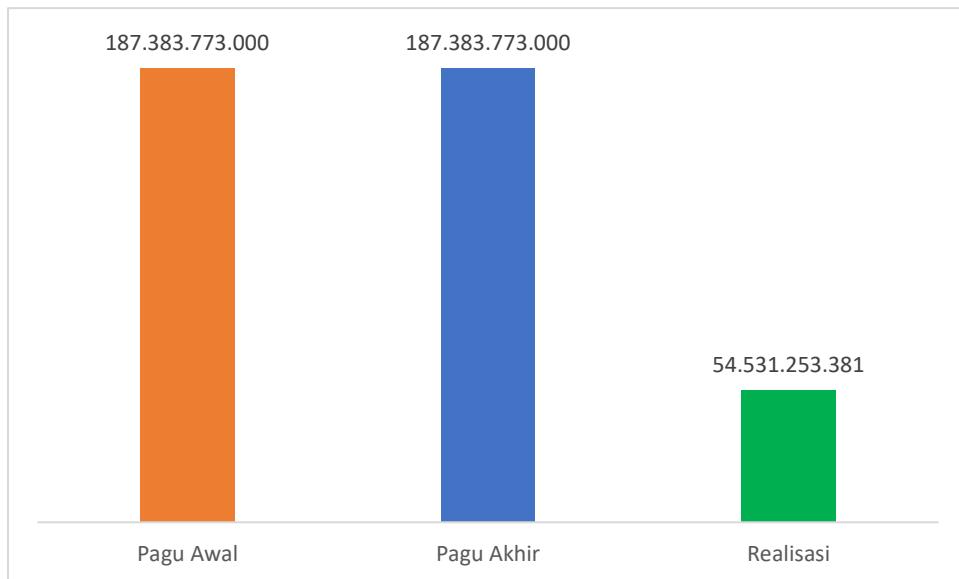
Gambar II. 33 Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2025

Berdasarkan data di atas dapat diketahui bahwa untuk anggaran tahun 2025 sebesar Rp.187.383.773.000 telah terserap Rp atau sebesar 29% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.

II.2.2 Realisasi Anggaran

II.2.2.1 Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2025

PAGU tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian pada Tabel II.11 (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi) dimana dari alokasi anggaran sebesar Rp.187.383.773.000 telah terserap Rp.54.531.253.381 atau sebesar 29% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.



Gambar II. 34 Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2025

II.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya

Adapun analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran kinerja per Tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dengan rincian pada Tabel II.12.

II.4 Hambatan dan Kendala

Adapun dalam melaksanakan kinerja dan pemenuhan tupoksi selama tahun 2025, BPTD NTT menghadapi beberapa hambatan sebagai berikut:

- Luasnya wilayah kerja yang berupa kepulauan memberikan dampak rentang kendali yang cukup memakan waktu yang lama;
- Beberapa anggaran dan kegiatan yang diusulkan untuk tahun 2025 tidak sepenuhnya terealisasi, sehingga pemenuhan tupoksi menjadi terbatas;
- Pada tahun 2025 terdapat kebijakan efisiensi anggaran sehingga beberapa kegiatan Pembangunan infrastruktur dan perjalanan dinas tidak dapat dilakukan;
- Beberapa wilayah terpencil di NTT belum memiliki jaringan internet yang baik, sehingga mempengaruhi lambatnya pelaporan dan koordinasi baik internal maupun eksternal.

Tabel II. 12 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Tahun 2025

No	Sasaran Kegiatan	Triwulan II		
		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan II)
1	Meningkatnya Konektivitas Jaringan Transportasi Dtpk	100%	19%	81%
2	Meningkatnya Konektivitas Jaringan Trayek Antar Kota Dengan Terminal, Pusat Kegiatan (Kek, Ksn & Ki), Lintas Negara, Dan Pedesaan Antar Provinsi	100%	39%	61%
3	Meningkatnya Rasio Konektivitas Layanan Angkutan Barang Dengan Terminal Angkutan Barang	50%	80%	-30%
4	Meningkatnya Rasio Konektivitas Jaringan Transportasi Angkutan Penyeberangan	100%	13%	87%
5	Meningkatnya Pelayanan Publik Sektor Transportasi Jalan	25%	25%	0%
6	Meningkatnya Indeks Kepuasan Masyarakat (Ikm) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Asdp	100%	40%	60%
7	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Kementerian Perhubungan	60%	58%	2%
Rata-Rata		76,42%	39,14%	37,28%

Bab III Penutup

III.1 Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggung jawaban pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD NTT serta Pengelolahan Sumber Daya dan Pelaksanaan Kebijakan dan Program, Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I ini perlu disusun secara berkala sebagai salah satu alat pendorong terwujudnya pemerintahan yang bersih dan berwibawa.

Sebagai penutup dari Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2025 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Terjadi Revisi Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025 (Revisi I) pada pertengahan bulan Juni 2025, dimana seluruh SK dan IKK yang lama diganti dengan SK dan IKK baru yang tertuang dalam Draft Renstra BPTD NTT 2025-2029;
2. Adapun berdasarkan capaian kinerja triwulan II tahun 2025, dapat disampaikan bahwa terdapat 9 (sembilan) IKK yang telah mencapai 100% yaitu:
 - a. IKK 2.1 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan jalan dengan target 36 trayek dan telah terealisasi 36 trayek dengan capaian kinerja 100%;
 - b. IKK 3.2 Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas dengan target 1 lokasi dan telah terealisasi 1 lokasi, dengan capaian kinerja 100%;
 - c. IKK 3.3 Layanan angkutan Antarmoda wilayah KSPN dengan target 3 trayek dan telah terealisasi 3 trayek, dengan capaian kinerja 100%;
 - d. IKK 6 Jumlah layanan subsidi transportasi angkutan ASDP dengan target 10 trayek dan telah terealisasi 10 trayek, dengan capaian kinerja 100%;
 - e. IKK 7.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM dengan target 2 lokasi dan telah terealisasi 2 lokasi, dengan capaian kinerja 100%;
 - f. IKK 7.4 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM dengan target 1 lokasi dan telah terealisasi 1 lokasi, dengan capaian kinerja 100%;
 - g. IKK 8.2 Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai SPM dengan target 23 lokasi dan telah terealisasi 23 lokasi, dengan capaian kinerja 100%;
 - h. IKK 4.3 Kegiatan terkait Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan dengan target 2 kegiatan dan telah terealisasi 2 kegiatan, dengan capaian kinerja 100%;
 - i. IKK 4.5 Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan dengan target 1 kegiatan dan telah terealisasi 1 kegiatan, dengan capaian kinerja 100%;
3. Selanjutnya terdapat 7 (tujuh) IKK yang capaian kinerjanya belum mencapai 100% yaitu:
 - a. IKK 4.1 Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas dengan target 2 lokasi dan telah terealisasi 1 lokasi, dengan capaian kinerja 50%;
 - b. IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat dengan target 3 kegiatan dan telah terealisasi 2 kegiatan, dengan capaian kinerja 67%;

- c. IKK 4.2 Kegiatan terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat dengan target 37 dokumen dan telah terealisasi 13 dokumen, dengan capaian kinerja 35%;
 - d. IKK 4.4 Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat dengan target 1.582 kegiatan dan telah terealisasi 780 kegiatan dengan capaian kinerja 50%;
 - e. IKK 4.6 Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat dengan target 23 dokumen dan telah terealisasi 13 dokumen, dengan capaian kinerja 50%;
 - f. IKK 4.10 Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja dengan target 35 kegiatan dan telah terealisasi 9 kegiatan dengan capaian kinerja 26%.
4. PAGU BPTD NTT untuk tahun 2025 adalah senilai Rp.187.383.773.000 (revisi terakhir) dan telah terserap sebesar Rp. 54.531.253.381 dengan persentase daya serap mencapai 29%;
5. Dengan adanya efisiensi anggaran, menyebabkan beberapa pemenuhan tupoksi tidak dapat dilaksanakan dan mempengaruhi daya serap anggaran;
6. Untuk meningkatkan capaian kinerja di tahun selanjutnya, BPTD NTT akan melakukan proses yang lebih selektif terhadap pengusulan target renstra dengan menerapkan skala prioritas untuk peningkatan pembangunan sarana dan prasarana serta penyelenggaraan transportasi darat dengan pertimbangan ketersediaan anggaran BPTD NTT;
7. BPTD NTT juga akan meningkatkan koordinasi dengan melakukan monitoring keselamatan dan keamanan transportasi darat dan penyeberangan agar dapat lebih meningkatkan kinerja menuju *zero accident*.

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

Adapun hasil evaluasi, rekomendasi dan unit kerja penanggung jawab dijabarkan pada Tabel III.1 sebagai berikut:

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

NO	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target PK Tahun 2025	Capaian Kinerja	Capaian Anggaran	Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
IKK 2.1	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	36	100%	19%	Sedang dilaksanakan	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan
IKK 3.2	Jumlah Terminal Tipe A Yang Dibangun Dan Beroperasi Untuk Mendukung Konektivitas	Unit	1	100%	35%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Praarana dan Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan
IKK 3.3	Layanan Angkutan Antarmoda Wilayah Kspn	Trayek	3	100%	7%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan
IKK 4.1	Jumlah Terminal Barang Yang Dibangun Dan Beroperasi Untuk Mendukung Konektivitas	Unit	2	50%	84%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Praarana dan Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan
IKK 6	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Asdp	Trayek	10	100%	13%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan Sungai Danau dan Penyeberangan
IKK 7.2	Jumlah Operasional Layanan Terminal Tipe A Sesuai Spm	Lokasi	2	100%	39%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Lalu Lintas Jalan Sungai Danau Penyeberangan dan Pengawasan
IKK 7.4	Jumlah Operasional Layanan Fasilitas Penimbangan Kb Sesuai Spm	Lokasi	1	100%	40%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Lalu Lintas Jalan Sungai Danau Penyeberangan dan Pengawasan
IKK 8.2	Jumlah Operasional Layanan Pelabuhan Penyeberangan Sesuai Spm	lokasi	23	100%	40%	Operasional berjalan lancar	Akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Lalu Lintas Jalan Sungai Danau Penyeberangan dan Pengawasan
IKK 10.2	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	3	67%	100%	Sedang dilaksanakan	Akan dilanjutkan dengan pembahasan satuan 3	Subbagian Tata Usaha

NO	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target PK Tahun 2025	Capaian Kinerja	Capaian Anggaran	Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
IKK 4.1	Kegiatan Terkait Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	37	35%	100%	Sedang dilaksanakan	Akan terus diusahakan untuk monitoring dan pelaporan kinerjanya	Subbagian Tata Usaha
IKK4.2	Kegiatan Terkait Maturitas Spip Kementerian Perhubungan	Kegiatan	2	100%	100%	Telah selesai dilaksanakan	Dilanjutkan dengan implementasi SPIP di lingkungan kerja BPTD NTT	Subbagian Tata Usaha
IKK4.3	Kegiatan Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	1562	50%	100%	Sedang dikerjakan	Akan diusahakan untuk selesai sesuai target	Subbagian Tata Usaha
IKK4.4	Tingkat Lanjut Rekomendasi Audit/Pemeriksaan	Dokumen	1	100%	100%	Telah selesai dilaksanakan	Dihadirkan bahan evaluasi untuk kinerja mendatang	Subbagian Tata Usaha
IKK4.5	Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen	23	57%	100%	Sedang dikerjakan	Sedang dikerjakan penyewaan BMN untuk Terminal Penumpang Tipe A Bimoki dan Terminal Barang Internasional Motaain	Subbagian Tata Usaha
IKK4.6	Kegiatan Digitalisasi Arsip (Skor)	Kegiatan	446	50%	52%	Sedang dikerjakan	Layanan perkantoran akan terus dilanjutkan sampai akhir tahun sesuai target kerja	Subbagian Tata Usaha
IKK4.8	Kegiatan Pengembangan SDM Unit Kerja	Kegiatan	35	26%	100%	Sedang dikerjakan	Akan diusahakan selesai sesuai targetnya sebelum akhir tahun	Subbagian Tata Usaha