







## HALAMAN PERSETUJUAN

### LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN IV BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR TAHUN 2024

#### DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Engelbertus Langi, A.Md.LLASDP, S.ST(TD)	Penyusun Rencana dan Pelaporan	20/01/2025	
2.	Diperiksa	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	20/01/2025	
3.	Disetujui	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	20/01/2025	
4.	Disetujui	Marta Anggoro, S.ST.	Kasi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan Dan Pengawasan	20/01/2025	
5.	Disetujui	Deddy Gusman, S.T., M.Sc	Kasi Sarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	20/01/2025	
6.	Disetujui	Musa Eliasar Thonak, S.H.	Kasi Prasarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	20/01/2025	

## 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 Triwulan IV Tahun 2024 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 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 tahun 2024.

Kupang, 20 Januari 2025

**KEPALA BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT  
KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR**



**ROBERT NAPON ISAK TAIL, S.S.I.T., M.M.**  
Pembina Tk. 1(IV/b)  
NIP. 19650117 199003 1 003

## RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2024 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur merupakan tolak ukur instansi pemerintah dalam pelaksanaan kegiatan di tahun 2024 yang bertujuan untuk meningkatkan pelaksanaan pemerintahan yang berdayaguna, bersih dan bertanggung jawab.

Laporan ini mencakup pelaksanaan program dan kegiatan sesuai dengan Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 dengan total jumlah Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebanyak 12 Indikator dari 5 Sasaran Kegiatan.

Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2024, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur telah melaksanakan dengan baik, seluruhnya telah mencapai target dengan capaian kinerja 106%.

Hasil rata-rata pengukuran pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) yaitu sebesar 102%, dapat disimpulkan bahwa kebijakan, program, sasaran, indikator kinerja utama dan kegiatan yang dilaksanakan sudah terlaksana dengan sangat baik 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 Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024.

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN .....	i
KATA PENGANTAR .....	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv
DAFTAR TABEL .....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
BAB I PENDAHULUAN .....	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Tugas Pokok dan Fungsi .....	1
I.2.2 Tupoksi Subbagian Tata Usaha.....	3
I.2.3 Tupoksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan .....	3
I.2.4 Tupoksi Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan .....	3
I.2.5 Tupoksi Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan .....	3
I.2.6 Kelompok Satuan Pelayanan .....	4
I.3 Sumber Daya Manusia .....	5
I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan.....	7
I.4.1 Kewenangan.....	7
1.4.2 Sumber Daya Manusia .....	7
1.4.3 Anggaran .....	7
1.4.4 Isu Strategis.....	8
1.4.5 Ruang Lingkup.....	8
I.5 Sistematika Penulisan .....	8
I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis .....	10
I.6.1 Uraian Singkat Rencana Kinerja Tahunan 2024.....	13
I.7 Uraian Singkat Perjanjian Kinerja Tahun 2024 .....	15
I.7.1 Uraian Perjanjian Kinerja Awal Tahun 2024 .....	15
I.7.2 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi I Tahun 2024 .....	16
I.7.3 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi II Tahun 2024.....	18
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA .....	20
II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja .....	20
II.1.1 Metode Pengukuran .....	20
II.1.2 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	21

II.2 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024 .....	25
II.2.1 Sasaran Kinerja I Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi .....	26
II.2.2 Sasaran Kinerja II Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat .....	42
II.2.3 Sasaran Kinerja IV Meningkatnya keselamatan transportasi darat .....	46
II.2.4 Sasaran Kinerja 5 Meningkatnya keselamatan transportasi darat .....	65
II.2.5 Sasaran Kinerja 1 Meningkatkan birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel .....	69
II.3 Realisasi Keuangan .....	72
II.3.1 Alokasi Anggaran .....	72
III 3.2 Realisasi Anggaran .....	79
III.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya .....	79
II.3.4 Hambatan Dan Kendala .....	81
BAB III PENUTUP .....	82
III.1 Ringkasan Capaian .....	82
III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab .....	83

## DAFTAR TABEL

Tabel I. 1	Pemetaan Sumber Daya Manusia BPTD NTT Tahun 2024.....	5
Tabel I.2	Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	10
Tabel I.3	Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Revisi Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	12
Tabel I.4	Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2024.....	13
Tabel I.5	Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	15
Tabel I.6	Revisi I Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	16
Tabel I.7	Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	18
Tabel II.1	Pengukuran Capaian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	22
Tabel II.2	Trayek Layanan Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024.....	27
Tabel II.3	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Keperintisan Angkutaan Jalan.....	29
Tabel II.4	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Operasional Terminal .....	33
Tabel II.5	Daftar Kapal Operasi dan Lintas Penyeberangan Perintis BPTD NTT Tahun Anggaran 2024.....	34
Tabel II.6	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Keperintisan Angkutan Penyeberangan.....	37
Tabel II.7	Daftar Pelabuhan Penyeberangan di Wilayah BPTD NTT Tahun 2024.....	38
Tabel II.8	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pelabuhan SDP Beroperasi.....	41
Tabel II.9	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan.....	45
Tabel II.10	Rekapitulasi Realisasi Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Perlengkapan Jalan Tahun 2024.....	49
Tabel II.11	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pemasangan Perlengkapan Keselamatan Jalan.....	50
Tabel II.12	Rekapitulasi Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di Satpel UPPKB Nun Baun Sabu Tahun 2024.....	53
Tabel II.13	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pelanggaran Di UPPKB.....	54
Tabel II.14	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan.....	57
Tabel II.15	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Masyarakat Peserta Pekan Keselamatan Jalan Nasional.....	61
Tabel II.16	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor.....	64
Tabel II.17	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Dukungan Teknis Perhubungan Darat.....	68
Tabel II.18	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Layanan Perkantoran.....	71
Tabel II.20	Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2024.....	72

Tabel II.21	Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2024.....	72
Tabel II.22	Rincian per Sumber Dana PAGU Akhir Tahun 2024.....	73
Tabel II.23	Rincian per Jenis Belanja PAGU Akhir Tahun 2024.....	73
Tabel II.24	Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2024.....	74
Tabel II.25	Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2024.....	75
Tabel II.26	Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2024.....	76
Tabel II.27	Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2024.....	77
Tabel II.28	Perbandingan PAGU dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2024.....	77
Tabel II.29	Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024.....	79
Tabel II.30	Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024.....	79
Tabel II.31	Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Tahun 2024.....	80
Tabel III.1	Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	84

## DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1	Struktur Organisasi BPTD NTT.....	2
Gambar II.1.	Grafik Capaian Persentase Pelaksanaan Keperinstisan Angkutan Jalan...	27
Gambar II.2.	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	30
Gambar II.3	Grafik Jumlah Terminal Tipe-A Terminal Barang Yang Beroperasi.....	31
Gambar II.4	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	33
Gambar II.5	Grafik Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2024	35
Gambar II.6	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024....	38
Gambar II.7	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	40
Gambar II.8	Grafik Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan.....	43
Gambar II.9	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pemenuhan SPM Pada Pelabuhan SDP Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	46
Gambar III.10	Grafik Persentase Pemasangan Perlengkapan Jalan Tahun 2024.....	48
Gambar II.11	Perbandingan Realisasi Kinerja Pengadaan Perlengkapan Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	50
Gambar II.12	Grafik Persentase Pelanggaran Pada UPPKB.....	51
Gambar II.13	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di UPPKB Hubdat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	55
Gambar II.14	Grafik Jumlah Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan.....	56
Gambar II.15	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	58
Gambar II.16	Grafik Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Keselamatan Jalan Tahun 2024.....	59
Gambar II.17	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Masyarakat Tersosialisasi Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	61
Gambar II.18	Grafik Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2024.....	62
Gambar II.19	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	65



Gambar II.20	Grafik Dukungan Teknis Perhubungan Darat Tahun 2024.....	66
Gambar II.21	Perbandingan Realisasi Kinerja Dukungan Teknis Perhubungan Darat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	68
Gambar II.22	Grafik Layanan Perkantoran Tahun 2024.....	69
Gambar II.23	Perbandingan Realisasi Kinerja Layanan Perkantoran Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024....	72
Gambar II.24	Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2024.....	78
Gambar II.25	Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2024.....	81

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I	DOKUMEN SAKIP 2024 (RENCANA KINERJA TAHUNAN, PERJANJIAN KINERJA, RENCANA AKSI)
LAMPIRAN II	SURAT KEPUTUSAN KEPALA BPTD NTT TAHUN 2024 TENTANG TIM IMPLEMENTASI DAN TIM EVALUASI ATAS IMPLEMENTASI SAKIP 2024
LAMPIRAN III	LAPORAN KEUANGAN TAHUN 2024
LAMPIRAN IV	PRODUKTIVITAS ANGKUTAN JALAN BERSUBSIDI TAHUN 2024
LAMPIRAN V	REKAPITULASI OPERASIONAL TERMINAL TAHUN 2024
LAMPIRAN VI	PRODUKTIVITAS ANGKUTAN PENYEBERANGAN 2024 (KOMERSIAL DAN PERINTIS)
LAMPIRAN VII	REKAPITULASI HASIL PEMERIKSAAN PEMENUHAN SPM PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN 2024
LAMPIRAN VIII	REKAPITULASI PENGADAAN DAN PEMASANGAN FASKES 2024
LAMPIRAN IX	REKAPITULASI OPERASIONAL SATUAN PELAYANAN UPPKB NUN BAUN SABU 2024
LAMPIRAN X	LAPORAN KEGIATAN PEKAN NASIONAL KESELAMATAN JALAN 2024
LAMPIRAN XI	REKAPITULASI KEGIATAN KALIBRASI DAN AKREDITASI UPUBKB 2024

# 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.

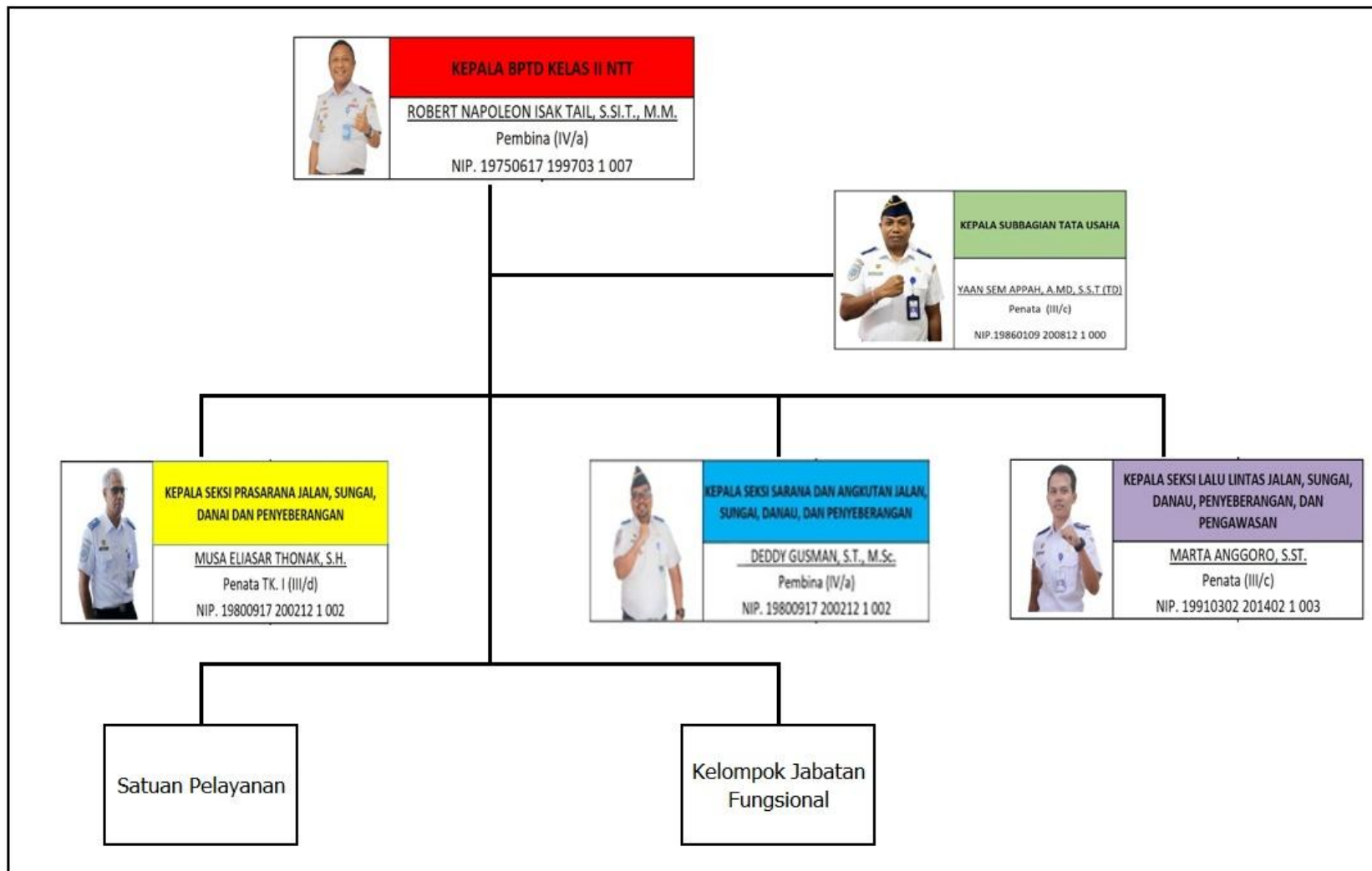
## I.2 Tugas Pokok dan Fungsi

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, yang selanjutnya diganti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, dengan perubahannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 12 Tahun 2024. BPTD NTT merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan 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 tipeA, 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.

Adapun 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 Struktur Organisasi BPTD NTT

### **I.2.2 Tupoksi Subbagian Tata Usaha**

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 mempunyai 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, pengerukan 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. 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:

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

### I.3 Sumber Daya Manusia

Pada tahun 2024, BPTD NTT telah memiliki pegawai sebanyak 330 pegawai dengan rincian 94 PNS, 44 CPNS, 4 PPPK dan 188 PPNP yang tersebar di kantor maupun di Satpel di lingkungan kerja BPTD NTT, sebagai berikut:

Tabel I. 1 Pemetaan Sumber Daya Manusia BPTD NTT Tahun 2024

No	Unit Kerja	PNS	CPNS	PPPK	PPNP	Sub Total
1	Kepala BPTD	1				1
2	Kepala Subbagian Tata Usaha	1				1
3	Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	1				1
4	Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	1				1
5	Kepala Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	1				1
6	Subbagian Tata Usaha	14			22	36
7	Seksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	11	1		6	18
8	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	11	1		5	17
9	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	10	1		4	15
10	Satuan Pelayanan UPPKB Nun Baun Sabu	3		1	30	34
11	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A Bimoku	1	3	2	29	35
12	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Kefamenanu	2			4	6
13	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Motaain	5		1	19	25
14	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bolok	3	1		6	10
15	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi	4			21	25
16	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo	2	1		5	8
17	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Naikliu	1	2		5	8
18	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bakalang	1			5	6
19	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Aimere	2	1		6	9
21	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Larantuka	3	1		2	6

No	Unit Kerja	PNS	CPNS	PPPK	PPNPN	Sub Total
22	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kewapante	1			4	5
23	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Waingapu	1			3	4
27	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Waikelo				2	2
28	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Nangekeo	3	2		5	10
29	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Lewoleba	1			3	4
30	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pantai Baru Rote	1			6	7
36	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Wini	1			1	2
37	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Seba	1	1		3	5
38	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Aimere	1	1		3	5
20	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Rote Ndao				1	1
24	Wilayah Kerja UPPKB Watualo				2	2
25	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Teluk Gurita	1			3	4
26	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Pamana				1	1
31	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Hansisi	1	1		1	3
32	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Baranusa	1			3	4
33	Wilayah Kerja Pelabuhan Penyeberangan Pulau Solor	1			1	2
34	Wilayah kerja Pelabuhan Penyeberangan Adonara	1			3	4
35	Wilayah Kerja telPelabuhan Penyeberangan Maropokot	1			1	2
<b>Total</b>		<b>94</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>215</b>	<b>330</b>

Sumber: BPTD NTT 2024



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

### **I.4.1 Kewenangan**

- a. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan:
  - 1. Terkait prasarana merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan;
  - 2. Terkait jalan merupakan kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum (sekarang bernama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat);
  - 3. Peraturan Pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009Berbagai peraturan pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009 telah dapat diselesaikan sebagai dasar pelaksanaan pekerjaan. Namun demikian masih terdapat Petunjuk Teknis yang masih harus diselesaikan di tahun-tahun mendatang.
- b. UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
  - 1. Pembagian urusan pemerintahan Bidang Perhubungan, untuk Pemerintah Pusat yaitu Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Pengalihan P3D (Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen);
  - 2. Komitmen Pemda dalam mendukung Pembangunan Prasarana Sub Sektor Perhubungan Darat, seperti ketersediaan/pembebasan lahan untuk jalan akses.
- c. PM No. 67 Tahun 2021  
Yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan dalam Transportasi Penyeberangan adalah sebagai berikut:
  - 1. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran TSDP;
  - 2. Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan, Pelabuhan, Perlindungan Lingkungan Maritim.

### **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 Peyeberangan pada Lintas Utama Mengikuti Perkembangan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan.

#### **1.4.5 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2024 adalah:

1. Rencana Strategis
2. Rencana Kinerja Tahunan
3. Perjanjian Kinerja
4. Indikator Kinerja Utama
5. Pengukuran Kinerja
6. Evaluasi Kinerja.

### **I.5 Sistematika Penulisan**

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2024 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
  - I.6.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024
- I.7 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024
  - I.7.1 Uraian Perjanjian Kinerja Awal Tahun 2024
  - I.7.2 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi I Tahun 2024

### I.7.3 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi II Tahun 2024

## **BAB II AKUNTABILITAS KINERJA**

### II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja

### II.2 Pengukuran Capaian Kinerja

#### II.2.1 SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda

##### II.2.1.1 IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan

##### II.2.1.2 IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi

##### II.2.1.3 IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan

##### II.2.1.4 IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi

#### II.2.2.1 SK 2 Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat

##### II.2.2.2 IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP

#### II.2.3 SK 4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

##### II.2.3.1 IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal

##### II.2.3.2 IKK 3.2 Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat

##### II.2.3.3 IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

##### II.2.3.4 IKK 3.5 Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan

##### II.2.3.5 IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

#### II.2.4 SK 5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

##### II.2.4.1 IKK 5.1 Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

#### II.2.5 SK 1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

##### II.2.5.1 IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

### 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**

Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur merupakan rencana yang disusun untuk memberikan gambaran tentang Visi, Misi, Tujuan Sasaran, Strategi, Kebijakan dan Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur dalam kurun waktu 2020 - 2024 sebagai masukan dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2020 - 2024 agar bersinergi dan mempunyai kesatuan arah dan tujuan pengembangan Ditjen Hubdat.

Dalam rangka menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, BPTD NTT berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Darat, mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat pada wilayah Provinsi NTT. Guna mencapai sasaran, maka sebagai acuan ukuran kinerja ditetapkan indikator kinerja program BPTD NTT sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020 - 2024, sebagaimana tabel berikut ini:

Tabel I.2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024

No.	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2024
1.	SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100
			IKK1.2	Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	58
			IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4
			IKK1.4	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	Lokasi	2
			IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
			IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	23
2.	SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal tipe-A	%	-

No.	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2024
			IKK2.2	Persentase penerapan SMART terminal tipe-A	%	-
			IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	70
3.	SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
			IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	0
			IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi	57
			IKK3.4	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi	-
			IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500
			IKK3.6	Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)*	unit	2
			IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	50
			IKK7b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	9
4.	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100

No.	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2024
	WA		PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN			
5.	SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	85,5

Sumber: BPTD NTT 2024

Selanjutnya pada tahun 2023 terdapat perubahan Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja Kegiatan saat penetapan dokumen Revisi Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024, dimana beberapa IKK yang memiliki target 0 dihapus, demi keselarasan antara kinerja dan target yang direncanakan.

Tabel I.3 Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Revisi Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2024
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100
		IKK1.2	Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	58
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4
		IKK1.4	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	Lokasi	2
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	23
SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	100
		IKK2.2	Persentase penerapan SMART terminal tipe-A	%	100
		IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	70
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2024
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	0
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi	57
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	50
		IKK7b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	9
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100
WA		PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN			
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	85.5

Sumber: BPTD NTT 2024

### I.6.1 Uraian Singkat Rencana Kinerja Tahunan 2024

Adapun dalam menjalankan tupoksinya pada tahun 2024, BPTD NTT juga telah menetapkan Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024 berdasarkan Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024, sebagaimana yang terdapat pada Tabel I.4 berikut ini.

Tabel I.4 Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2024

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
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	5

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	23
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	96
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	%	20
		IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	200
		IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	59
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: BPTD NTT 2024



## I.7 Uraian Singkat **Perjanjian Kinerja Tahun 2024**

Untuk memenuhi Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024 dan Rencana Strategis 2020-2024 yang telah ditetapkan sebelumnya, maka dibuatkan Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024, yang akan diuraikan pada bagian ini.

### I.7.1 Uraian Perjanjian Kinerja Awal Tahun 2024

Pada awal Januari 2024, telah ditetapkan Perjanjian Kinerja Kepala BPTD NTT Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel I.5 Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
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	5
		IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	23
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	96
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	%	20
		IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	200
		IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	59

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
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

#### Kegiatan

#### Anggaran

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	244.106.208.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	19.332.335.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	63.356.154.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	20.180.953.000
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	6.869.232.000
6. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	Rp.	8.715.283.000

### 1.7.2 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi I Tahun 2024

Selanjutnya pada bulan Juni 2024, dilakukan penyesuaian ulang untuk Perjanjian Kinerja 2024 untuk pertama kalinya (revisi I) karena terdapat perubahan anggaran pada Petunjuk Operasional Kegiatan (POK) Satuan Kerja BPTD NTT Tahun 2024. Berikut uraian Perjanjian Kinerja Revisi I 2024 yang dapat dilihat pada Tabel I.6.

Tabel I.6 Revisi I Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

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	2
		IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	23

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	96
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	%	20
		IKK 3.3 Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	2
		IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	200
		IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	59
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

#### Kegiatan

#### Anggaran

1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	232.426.945.000
2. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	19.332.355.000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	61.170.097.000
4. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	20.180.953.000
5. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	6.869.232.000
6. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	Rp.	8.715.283.000

### I.7.3 Uraian Perjanjian Kinerja Revisi II Tahun 2024

Selanjutnya pada bulan Desember 2024, dilakukan lagi perubahan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2024 (Revisi II) dengan rincian sebagai berikut:

Tabel I.7 Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

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	2
		IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	20
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	87
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	%	6
		IKK 3.3 Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	2
		IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	700
		IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	80
SK5	Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
SK1	Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1      Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100

#### Kegiatan

#### Anggaran

7. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	154.693.449.000
8. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	20.965.797.000
9. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	58.807.228.000
10. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	24.701.218.000
11. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	9.020.232.000
12. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	Rp.	13.312.588.000

## BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

### II.1 Tahapan Pengukuran 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. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja. Tahapan Pengukuran Kinerja dilakukan melalui sistem aplikasi berbasis web *e-Performance* yang menyediakan fasilitas Inputing, *updating* dan monitoring pengukuran kinerja per bulan maupun triwulan yang dapat dimanfaatkan unit kerja Eselon I, II dan III secara 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.

#### II.1.1 Metode Pengukuran

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

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

### II.1.2 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

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 2024 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Program Tahun 2024;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 Dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.

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. Untuk mewujudkan 3 (tiga) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam Renstra BPTD NTT 2020-2024, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Kegiatan (SK) yang ingin dicapai pada periode 2020-2024.

Adapun dalam menjalankan tupoksinya, BPTD NTT juga membangun koordinasi dan kerjasama dengan berbagai *stage holder* yang terkait dalam penyelenggaraan transportasi darat di wilayah Provinsi NTT seperti pihak:

1. Polda NTT (serta Polresta dan Polsek) dan TNI untuk bagian pengamanan, manajemen rekayasa lalu lintas, penegakan hukum di badan jalan dan data kecelakaan lalu lintas;
2. GAPASDAP NTT (PT. ASDP Indonesia Ferry, PD Flobamora) untuk pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan dan komersil;
3. Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota di NTT untuk penyalarsan rencana dan kebijakan penyelenggaran pengembangan transportasi darat di NTT.
4. Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional NTT untuk data jalan nasional dan koordinasi pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan.

Tabel II.1 Pengukuran Capaian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI Q1			REALISASI Q2			REALISASI Q3			REALISASI Q4		
				T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
<b>SK.1</b>	<b>MENINGKATNYA KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT DAN KETERPADUAN ANTARMODA TRANSPORTASI</b>					<b>60%</b>			<b>68%</b>			<b>78%</b>			<b>100%</b>
	IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan	%	100	100	9	9%	100	37,43	37%	100	56	56%	100	100	100%
	IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi	Lokasi	2	2	2	100%	2	2	100%	2	2	100%	2	2	100%
	IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	%	100	100	16	16%	100	35	35%	100	56	56%	100	100	100%
	IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi	lokasi	20	20	23	115%	20	20	100%	20	20	100%	20	20	100%
<b>SK.2</b>	<b>MENINGKATNYA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT</b>					<b>0%</b>			<b>0%</b>			<b>0%</b>			<b>100%</b>
	IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minumum (SPM) di Pelabuhan SDP	%	87	87	0	0%	87	0	0%	87	0	0%	87	87	100%
<b>SK. 4</b>	<b>MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT</b>					<b>55%</b>			<b>82%</b>			<b>113%</b>			<b>115%</b>



SASARAN KEGIATAN			SATUAN	TARGET	REALISASI Q1			REALISASI Q2			REALISASI Q3			REALISASI Q4		
					T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
	IKK 3.1	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	6	6	5,89	171%	6	8,19	171%	6	4,79	171%	6	4,79	171%
	IKK 3.2	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100	100	20	20%	100	97	97%	100	100	100%	100	100	100%
	IKK 3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	2	2	0	0%	2	1	50%	2	2	100%	2	2	100%
	IKK 3.6	Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)*	unit	700	700	1	0%	700	0	0%	700	745	106%	700	745	106%
	IKK 7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	80	80	68	85%	80	72	90%	80	72	90%	80	80	100%
<b>SK. 5</b>	<b>MENINGKATNYA KUALITAS PENYELENGGARAAN DUKUNGAN TEKNIS TRANSPORTASI DARAT</b>						25%			50%			75%			100%
	IKK 5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100	100	24,99	25%	100	49,95	50%	100	74,943	75%	100	100	100%
<b>SK. 1</b>	<b>MENINGKATNYA BIROKRASI DITJEN PERHUBUNGAN DARAT AKUNTABEL</b>						52%			50%			75%			100%

SASARAN KEGIATAN			SATUAN	TARGET	REALISASI Q1			REALISASI Q2			REALISASI Q3			REALISASI Q4		
					T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
	IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100	100	52	52%	100	49,95	50%	100	74,943	75%	100	100	100%

<b>Rata-rata Capaian Sasaran Kegiatan</b>	<b>103%</b>
<b>Rata-rata Capaian Indikator Kinerja Kegiatan</b>	<b>106%</b>
<b>Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Yang Lebih Besar Atau Sama Dengan 100% (IKK<math>\geq</math>100%)</b>	<b>12</b>
<b>Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Kurang Dari 100% (0%<math>\leq</math>IKK&lt;100%)</b>	<b>0</b>

Berdasarkan Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024, terdapat 5 Sasaran Kegiatan (SK) dan di dalamnya terdapat 12 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun dari 12 IKK tersebut, memiliki hasil capaian kinerja yang telah mencapai target yang telah ditetapkan.

## II.2 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

BPTD NTT merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bawah Kementerian Perhubungan yang mempunyai peran strategis dalam mendorong pemangku kepentingan transportasi darat di wilayah Provinsi NTT untuk melaksanakan kebijakan dan strategi pembangunan di bidang transportasi darat yang dirumuskan dalam RPJMN dan Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024. Kegiatan pembangunan dan pelayanan BPTD NTT mengawal dan memastikan program-program prioritas pembangunan nasional direncanakan dan dilaksanakan, memiliki daya saing dan nilai tambah serta dapat memberikan manfaat pada kesejahteraan masyarakat Indonesia, khususnya di wilayah Provinsi NTT. Sehingga hasil pembangunan dan pelayanan BPTD NTT dapat dimanfaatkan oleh para pemangku kepentingan transportasi darat dalam IKK membangun wilayah NTT sesuai tugas dan wewenangnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan daerah dan negara. Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh BPTD NTT adalah dengan mewujudkan pelayanan transportasi darat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas dan peningkatan angkutan perkotaan di wilayah Provinsi NTT.

Pencapaian Sasaran Kinerja 1 diukur melalui 6 (enam) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan;
2. Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda;
3. Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi;
4. Jumlah Penyediaan Fasilitas Pendukung Dan Integrasi Moda;
5. Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan;
6. Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi.

Adapun dari 6 IKK tersebut, hanya akan 4 IKK yang dibahas dan dianalisa. Hal ini disebabkan karena untuk IKK Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda dan IKK Jumlah Penyediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda tidak memiliki target (target 0) dan dalam Dokumen Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dihapus kedua IKK tersebut. Selanjutnya untuk Analisa perbandingan *benchmark* nasional/internasional, dipilih capaian kinerja keseluruhan BPTD se-Indonesia.

### **II.2.1 Sasaran Kinerja I Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi**

BPTD NTT merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bawah Kementerian Perhubungan yang mempunyai peran strategis dalam mendorong pemangku kepentingan transportasi darat di wilayah Provinsi NTT untuk melaksanakan kebijakan dan strategi pembangunan di bidang transportasi darat yang dirumuskan dalam RPJMN dan Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024. Kegiatan pembangunan dan pelayanan BPTD NTT mengawal dan memastikan program-program prioritas pembangunan nasional direncanakan dan dilaksanakan, memiliki daya saing dan nilai tambah serta dapat memberikan manfaat pada kesejahteraan masyarakat Indonesia, khususnya di wilayah Provinsi NTT. Sehingga hasil pembangunan dan pelayanan BPTD NTT dapat dimanfaatkan oleh para pemangku kepentingan transportasi darat dalam IKK membangun wilayah NTT sesuai tugas dan wewenangnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan daerah dan negara. Untuk mendukung kebijakan tersebut strategi yang dilakukan oleh BPTD NTT adalah dengan mewujudkan pelayanan transportasi darat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas dan peningkatan angkutan perkotaan di wilayah Provinsi NTT.

Pencapaian Sasaran Kinerja 1 diukur melalui 6 (enam) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

7. Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan;
8. Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda;
9. Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi;
10. Jumlah Penyediaan Fasilitas Pendukung Dan Integrasi Moda;
11. Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan;
12. Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi.

Adapun dari 6 IKK tersebut, hanya akan 4 IKK yang dibahas dan dianalisa. Hal ini disebabkan karena untuk IKK Jumlah Simpul Transportasi Nasional Terlayani Subsidi Angkutan Antarmoda dan IKK Jumlah Penyediaan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda tidak memiliki target (target 0) dan dalam Dokumen Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dihapus kedua IKK tersebut.

#### **II.2.1.2 IKK 1.1 Persentase Pelayanan Angkutan Jalan**

##### **a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan**

Angkutan Jalan Perintis adalah angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor Umum yang menghubungkan wilayah tertentu yang tidak tersedia atau belum cukup tersedia moda transportasi darat. Adapun keperintisan angkutan jalan nasional yang dimaksud adalah penyelenggaraan penyediaan layanan angkutan umum DAMRI pada sejumlah trayek di wilayah daerah Nusa Tenggara Timur yang belum terdapat pelayanan angkutan umum disana. Maksud dari kegiatan ini adalah untuk mendukung kegiatan perekonomian warga pada trayek yang dilayani. Adapun data dukung terkait penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan tahun 2024 dapat dilihat pada **Lampiran IV** dari laporan ini. Berdasarkan data yang terdapat pada **Lampiran IV**, dapat ditunjukkan hasil realisasi ritase keperintisan angkutan jalan dari Januari sampai dengan September 2024 seperti pada Tabel II.2.

Tabel II.2 Trayek Layanan Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024

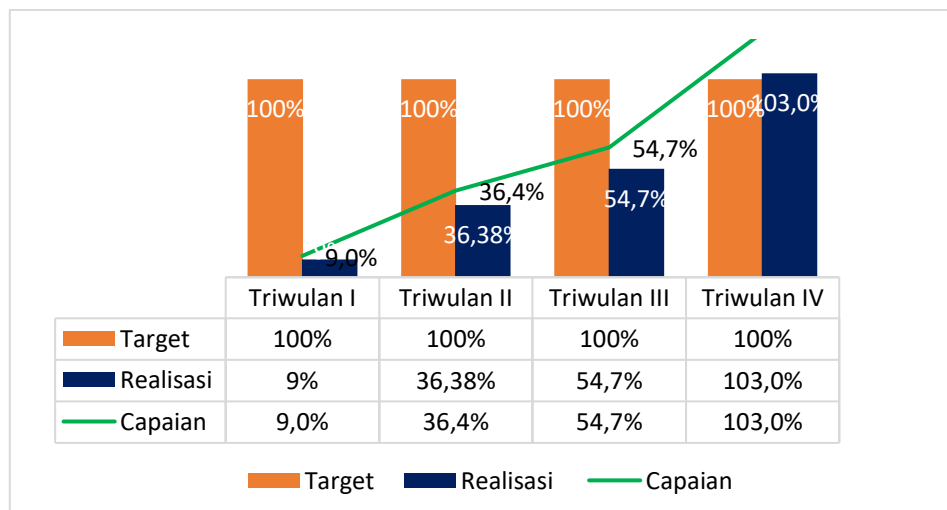
No	Cabang	Target Ritase	Realisasi Ritase	% Capaian Ritase	Load Factor
1	Ende	1.857	1.943	105%	13%
2	Waingapu	1.397	1.404	100%	16%
3	Kefamenanu	1.730	1.734	100%	19%
4	Kupang	2.233	2.324	104%	14%
Total		7.217	7.405	103%	15%

Sumber: BPTD NTT 2024

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Tabel II.2, dapat diketahui bahwa untuk Tahun Anggaran 2024, telah ditargetkan total 7.432 ritase. Namun pada bulan September terdapat addendum kontrak terkait target ritasenya demi efisiensi anggaran dan waktu yang tersisa untuk tahun 2024, sehingga target ritase diturunkan menjadi 7.217 ritase. Adapun secara keseluruhan dari total ritase (sesuai addendum kontrak) yang telah ditargetkan tersebut, telah terealisasi sebanyak 7.405 ritase atau 103% dari yang ditargetkan pada akhir tahun 2024 ini. Adapun data lengkap mengenai produktivitas keperintisan angkutan jalan tahun 2024 dapat dilihat pada bagian lampiran dari laporan ini.

## a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada akhir tahun 2024, capaian IKK ini telah mencapai 103%. Dimana dari 7.217 ritase yang ditargetkan untuk tahun 2024, telah terealisasi 7.405 ritase.



Gambar II.1. Grafik Capaian Persentase Pelaksanaan Keperinstisan Angkutan Jalan

## a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

### • Dasar Hukum

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 8317 Tahun 2023 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2024.

- **Kronologi Target**

Untuk IKK ini, target dari Perjanjian Kinerja Tahun 2024 masih tetap 100% dan tidak memiliki perubahan.

- **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**

Selanjutnya perhitungan realisasi kinerja IKK ini adalah dengan menjumlahkan ritase yang tercapai atau terealisasi pada tiap trayek yang dilayani selama Tahun Anggaran 2024. Perhitungan dilakukan berdasarkan data pada Tabel II.2, dan diperoleh bahwa dari 7.217 ritase telah tercapai 7.405 ritase pada akhir tahun 2024.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Berdasarkan rumus yang telah dipaparkan dan realisasi kinerja yang telah dipaparkan sebelumnya, maka perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \% \text{pelaksanaan} \\ \text{keperintisan} \\ \text{angkutan jalan} \end{array} = \frac{\text{Jumlah Ritase Tercapai}}{\text{Jumlah Ritase Ditargetkan}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{pelaksanaan} \\ \text{keperintisan} \\ \text{angkutan jalan} \end{array} = \frac{7.405}{7.217} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{pelaksanaan} \\ \text{keperintisan} \\ \text{angkutan jalan} \end{array} = 103\%$$

Sehingga berdasarkan perhitungan di atas, maka capaian kinerja IKK ini adalah 103%.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan kegiatan IKK ini menggunakan PAGU BPTD NTT TA 2024 revisi terakhir (ke-16) dengan nomenklatur **4637.QAH.001 Layanan Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional)** dan dengan nilai anggaran sebesar **Rp. 10.597.317.000** dan telah terserap sebesar **Rp.10.597.301.321** atau **99,99%** untuk pencapaian daya serap pada akhir tahun 2024.

#### a. 4 Upaya Untuk 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.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut akan dipaparkan grafik capaian kinerja IKK ini dari tahun 2020 hingga tahun 2024, sebagai berikut:

Tabel II.3 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Keperintisan Angkutaan Jalan

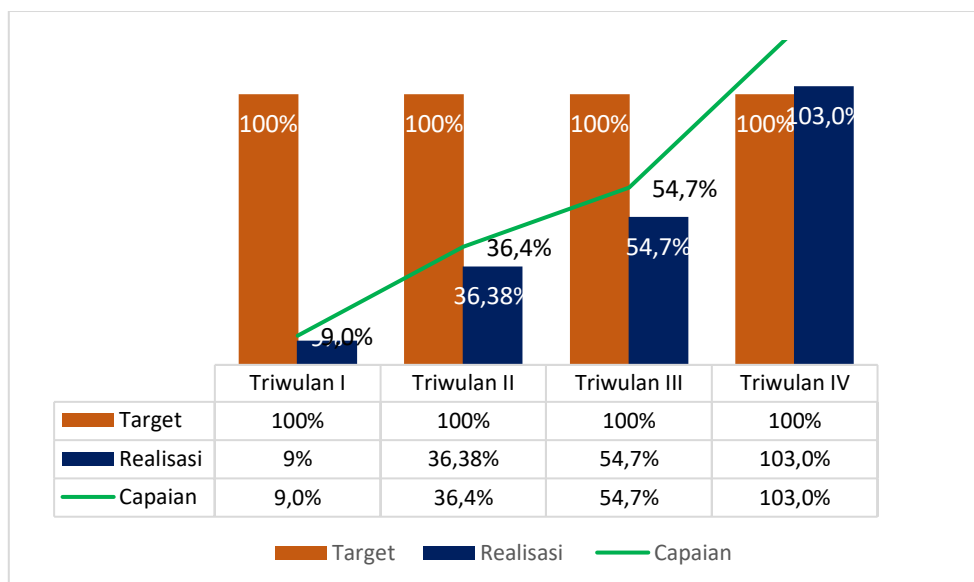
SK1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK1.4c	100	100	100%	0
2.	2021	IKK1.1	100	100	100%	Tetap
3.	2022	IKK1.1	100	100	100%	Tetap
4.	2023	IKK 1.1	100	100	100%	Tetap
5.	2024	IKK 1.1	100	103	103%	Naik

Sumber: BPTD NTT 2024

Berdasarkan data pada Tabel II.3 di atas, dapat dilihat bawah dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 capaian IKK ini selalu memenuhi target.

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Realisasi kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan tahun 2024 sebesar 103% jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Rencana Strategis BPTD NTT 2020-2024 sebesar 100% maka capaian kinerja mencapai 103%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar II.2. Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.



Gambar II.2. Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.1.2 IKK 1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Adapun untuk wilayah kerja BPTD NTT, telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe-A dan Terminal Barang Internasional saat ini. Terminal Penumpang Tipe-A berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), dan atau angkutan lalu lintas batas antar Negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades). Adapun Terminal Barang berfungsi sebagai prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi. Selanjutnya maksud dari IKK ini adalah untuk mengetahui berapa jumlah terminal yang telah beroperasi di bawah naungan BPTD NTT pada tahun 2024.

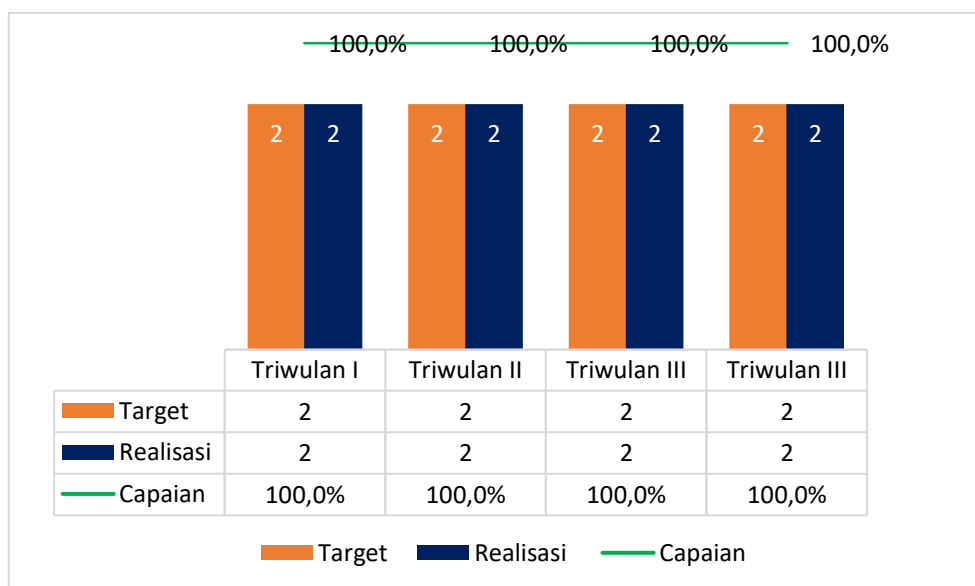
Pada tahun 2024, telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu. Adapun IKK ini memiliki target 2 lokasi. Berikut rumus yang digunakan untuk perhitungan capaian kinerja IKK ini:

$$\text{\%Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi} = \frac{\text{Lokasi Terealisasi}}{\text{Lokasi Yang Ditarget}} \times 100\%$$



## a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

IKK ini memiliki target 2 lokasi pada tahun 2024. Adapun pada tahun 2024 juga telah beroperasi terminal pada 2 lokasi yaitu Terminal Penumpang Tipe-A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu, sehingga capaian kinerja IKK ini adalah 100%.



Gambar II.3 Grafik Jumlah Terminal Tipe-A Terminal Barang Yang Beroperasi

## a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

### • Dasar Hukum

Dasar hukum pelaksanaan IKK ini adalah sebagai berikut:

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 102 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Terminal Barang.

### • Kronologi Target

Untuk target dari IKK ini mengalami perubahan target dari yang awalnya 5 lokasi menjadi 2 lokasi. Hal ini disebabkan 3 terminal yang masih dalam tahap pembangunan diperkirakan belum selesai pada tahun 2024, sehingga direncanakan akan beroperasi pada tahun 2025 mendatang.

### • Faktor Keberhasilan

Adapun factor yang mempengaruhi keberhasilan capaian IKK ini adalah sebagai berikut:

- Proses pelelangan dan pembangunan terminal yang berjalan lancar;
- Ketersediaan SDM yang cukup dan memiliki kompetensi dalam bidang operasional terminal;
- Ketersediaan anggaran operasional.

### • Faktor Kegagalan

- Pekerjaan berjalan lambat;

- Kurangnya biaya operasional dan pemeliharaan terminal;
- Proses lelang yang berjalan lambat dan telat dari jadwal yang seharusnya.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, IKK ini memiliki target 2 lokasi. Adapun untuk tahun 2024, telah beroperasi 2 terminal, yakni Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefa (**Lampiran V**).

- **Perhitungan capaian kinerja**

Berdasarkan realisasi kinerja, maka perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}}{100} = \frac{\text{Lokasi Terealisasi}}{\text{Lokasi Yang Ditarget}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}}{100} = \frac{2 \text{ Lokasi}}{2 \text{ Lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}}{100} = 100\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan dalam PAGU BPTD NTT TA 2024 dengan 3 mata anggaran yaitu:

- **CDP.040 Terminal Tipe-A Dikelola** dengan alokasi anggaran **Rp.5.653.339.000** dan telah terserap **Rp. 5.631.829.005** atau sebesar **99,62%**;
- **CBP.016 Terminal Penumpang Tipe A** dengan alokasi anggaran **Rp.19.840.685.000** dan telah terserap **Rp.19.840.022.563** atau sebesar **99,9%**;
- **CBP.018 Terminal Barang Internasional** dengan alokasi anggaran **Rp. 17.477.489.000** dan telah terealisasi sebesar **Rp.17.184.901.050** atau **98,33%**.

Adapun secara keseluruhan total anggaran yang teralokasi untuk IKK ini adalah **Rp.42.971.513.000** dan telah terserap sebesar **Rp.42.656.752.618** atau **99,27%** pada triwulan IV.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Demi meningkatkan capaian kinerja di masa yang akan datang, maka perlu dilakukan beberapa langkah sebagai berikut:

- Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu dengan:
- mempercepat proses pelelangan agar segera dapat dikerjakan dan selesai sesuai dengan target waktu yang telah direncanakan;
- mengoptimalkan waktu pekerjaan agar sesuai dengan target yang telah ditetapkan;

- melakukan monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan pekerjaan tersebut.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut adalah perbandingan capaian kinerja untuk IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024, pada Tabel II.4.

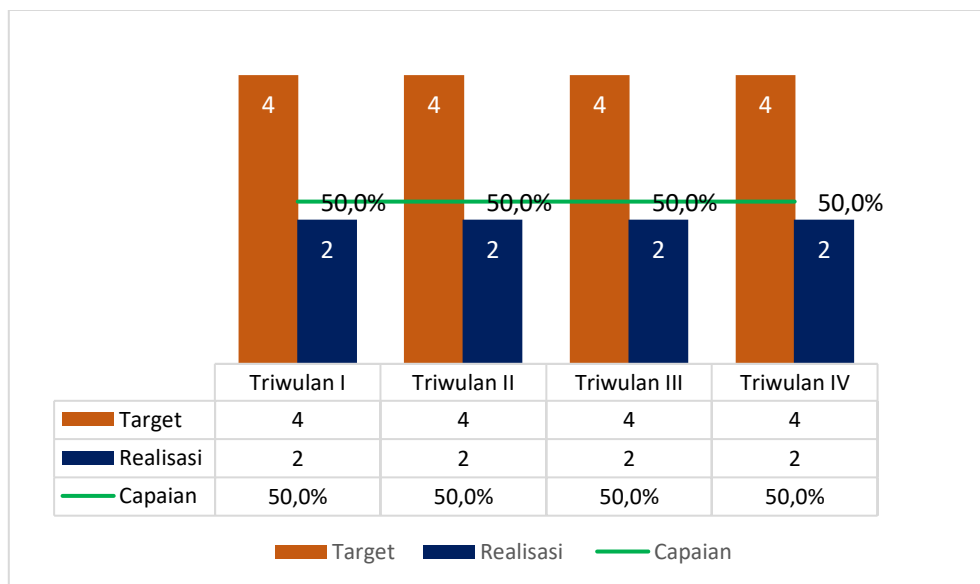
Tabel II.4 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Operasional Terminal

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK.1a	1	1	100%	0
2.	2021	IKK1.3	2	2	100%	Tetap
3.	2022	IKK1.3	2	2	100%	Tetap
4.	2023	IKK 1.3	2	2	100%	Tetap
5.	2024	IKK 1.3	2	2	100%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Pada tahun 2024 telah ditargetkan 2 terminal beroperasi dan memiliki capaian kinerja 100%. Sedangkan untuk target dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 ditargetkan 4 lokasi terminal beroperasi. Maka perbandingan realisasi kinerja IKK ini pada tahun 2024 dengan target kinerja pada Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 masih mencapai 50%.



Gambar II.4 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.1.3 IKK 1.5 Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan adalah pelayanan angkutan penyeberangan bersubsidi guna membangun konektivitas antar pulau di Nusa Tenggara Timur. Pelayanan angkutan penyeberangan perintis menggunakan kapal ferry dari perusahaan PT.ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang dan PD Flobamora. Kegiatan ini berguna untuk mendukung kegiatan perekonomian serta sosial politik masyarakat di wilayah Nusa Tenggara Timur. Berikut nama-nama kapal yang beroperasi di trayek lintas penyeberangan Tahun Anggaran 2024 pada Tabel II.5.

Tabel II.5 Daftar Kapal Operasi dan Lintas Penyeberangan Perintis BPTD NTT Tahun Anggaran 2024

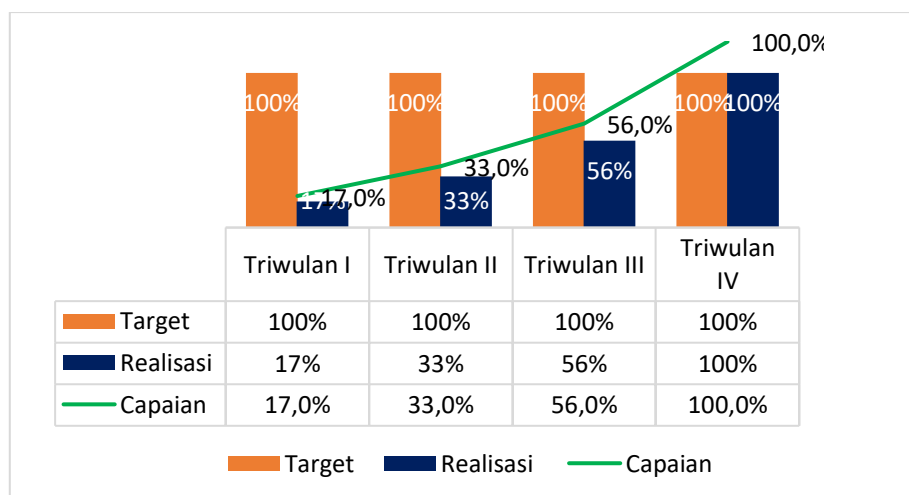
No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas Muat		Lintasan	Jarak Lintasan (Mil)
			Pnp	Kend		
1	KMP. Sirung	102 9	196	25	Kupang - Ende Ende - P. Ende	150 6.5
2	KMP. Pulau Sabu	160 4	224	25	Kupang – Naikliu Naikliu – Wini Wini – Teluk Gurita Teluk Gurita – P. Wetar (Ilwaki) P. Wetar (Ilwaki) – P. Kisar (Wonreli) P. Kisar (Wonreli) – Moa	52 48 23 126 92 50
3	KMP. Namparnos	167	54	12	Kalabahi – Pulau Pura Pulau Pura – Teluk Gurita Teluk Gurita – Maritaing	10 57 49
4	KMP. Uma Kalada	881	289	22	Waingapu – Raijua Raijua – Sabu	118 20
5	KMP. Ile Labalekan	895	215	25	Sabu - Ende	100
6	KMP. Ile Mandiri	533	400	22	Larantuka - Solor Solor - Lewoleba Adonara (Deri) - Baranusa Baranusa - Bakalang	16 22 60 36

No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas Muat		Lintasan	Jarak Lintasan (Mil)
			Pnp	Kend		
					Bakalang - Kalabahi	25
7	KMP. Cakalang II	702	218	25	Pantai Baru - Ndao	40
8	KMP. Ile Ape	673	318	22	Kewapante – Palue	38
					Kewapante – Pemana	19
					Pemana – Pulau Besar	5
					Palue – Marapokot	30
9	KMP. Cucut	530	250	20	Waingapu – Labuan Bajo	161
10	KMP. Komodo	265	80	0	Labuan Bajo – Pulau Rinca	12

Sumber: BPTD NTT Tahun 2024

## a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, target trip yang awalnya sebanyak 2.731 trip mengalami perubahan dalam addendum kontrak kerja menjadi 1.952 trip. Hal ini disebabkan adanya waktu yang terbuang akibat adanya cuaca buruk, sehingga pada triwulan III dilakukan penyesuaian target trip berdasarkan ketersediaan anggaran dan sisa waktu pada tahun 2024 yang berjalan. Adapun dengan adanya penyesuaian ulang target trip tersebut, maka perhitungan Analisa persentase capaian trip dan capaian kinerja IKK ini harus disesuaikan ulang. Selanjutnya berdasarkan target trip terbaru, maka capaian kinerja IKK ini telah mencapai 54%, dimana 26 lintas penyeberangan dengan total 1.952 trip telah terealisasi 1.952. Adapun data rekapitulasi keperintisan angkutan penyeberangan tahun 2024 dapat dilihat pada bagian **Lampiran VI** dalam laporan ini.



Gambar II.5 Grafik Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2024

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

- **Kronologi Target**

Untuk target IKK ini sejak Januari sampai Desember 2024 tidak mengalami perubahan targetnya, dengan target tetap sebesar 100%.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan anggaran yang cukup;
- Koordinasi yang baik antara pihak Seksi penanggung jawab dengan pihak operator kapal;
- Pemenuhan pelaporan pelaksanaan yang handal.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Kapal yang beroperasi di lintas perintis juga memiliki jadwal untuk lintas yang lain, sehingga pemenuhan ritase dapat terganggu.
- Kondisi cuaca yang buruk;
- Kondisi kapal yang rusak dan tidak dapat beroperasi.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang ada pada Lampiran VI, maka diketahui bahwa total trip yang tercapai adalah 1.952 trip.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya dengan menggunakan realisasi kinerja, rumus perhitungan dan olahan data pada Lampiran V, maka Analisa perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \% \text{Pelaksanaan Pelayanan} \\ \text{Keperintisan Angkutan} \\ \text{Penyeberangan} \end{array} = \frac{\text{Realisasi Trip}}{\text{Trip Yang Ditarget}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{Pelaksanaan Pelayanan} \\ \text{Keperintisan Angkutan} \\ \text{Penyeberangan} \end{array} = \frac{1.952 \text{ trip}}{1.952 \text{ trip}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{Pelaksanaan Pelayanan} \\ \text{Keperintisan Angkutan} \\ \text{Penyeberangan} \end{array} = 100\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk kegiatan IKK ini telah dialokasikan dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2024 dengan nomenklatur **4637.QAH.008 Layanan Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional)** dengan nilai **Rp. 49.696.571.000** dan telah terserap sebesar **Rp.49.583.013.634** atau **99,77%**.

**a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- dengan menambah anggaran untuk penambahan jumlah lintas penyeberangan perintis yang akan dilayani;
- melakukan penambahan jumlah kapal operasi agar memperlancar penyelenggaraan kegiatan ini;
- berkoordinasi dengan pihak BMKG setempat terkait pemantauan cuaca demi memastikan keselamatan pelayaran.

**a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.6.

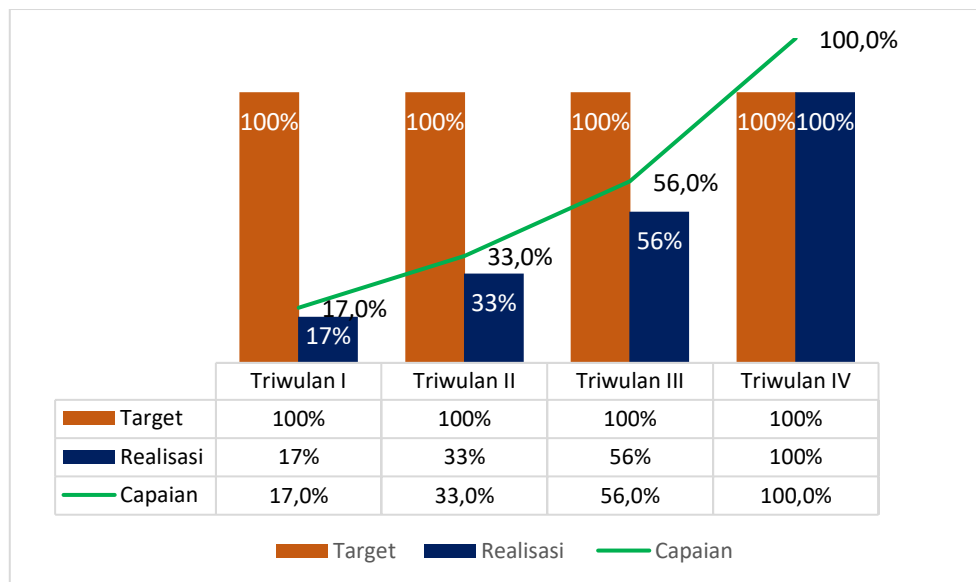
Tabel II.6 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Keperintisan Angkutan Penyeberangan

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK.7d	7	7	100	0
2.	2021	IKK1.5	8	8	100%	Tetap
3.	2022	IKK1.5	23	23	100%	Tetap
4.	2023	IKK1.5	2.706	2.706	100%	Tetap
5.	2024	IKK1.5	1.952	1.952	100%	Tetap

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

**a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024**

Pada tahun 2024, kinerja IKK ini mencapai 100%. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 adalah juga sebesar 100%. Maka Capaian IKK ini baru mencapai 100% untuk triwulan IV bila dibandingkan dengan target yang terdapat pada Reviu Renstra.



Gambar II.6 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

#### II.2.1.4 IKK 1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi

##### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Pelabuhan Penyeberangan merupakan simpul dari lintas penyeberangan yang menghubungkan dua tempat melalui perairan berupa laut, selat maupun teluk. Pelabuhan Penyeberangan berfungsi untuk melayani penumpang dan juga kapal penyeberangan. Terdapat 23 Pelabuhan Penyeberangan yang beroperasi di wilayah NTT seperti yang dipaparkan pada Tabel II.7. Adapun data operasional pelabuhan penyeberangan dapat dilihat pada bagian Lampiran V dari laporan ini.

Tabel II.7 Daftar Pelabuhan Penyeberangan di Wilayah BPTD NTT Tahun 2024

No.	Pelabuhan Penyeberangan
1	Pelabuhan Penyeberangan Bolok
2	Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi
3	Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo
4	Pelabuhan Penyeberangan Naikliu
5	Pelabuhan Penyeberangan Bakalang
6	Pelabuhan Penyeberangan Aimere
7	Pelabuhan Penyeberangan Rote
8	Pelabuhan Penyeberangan Larantuka
9	Pelabuhan Penyeberangan Kewapante
10	Pelabuhan Penyeberangan Waingapu
11	Pelabuhan Penyeberangan Teluk Gurita



No.	Pelabuhan Penyeberangan
12	Pelabuhan Penyeberangan Pamana
13	Pelabuhan Penyeberangan Waikelo
14	Pelabuhan Penyeberangan Nangekeo
15	Pelabuhan Penyeberangan Lewoleba
16	Pelabuhan Penyeberangan Ndao
17	Pelabuhan Penyeberangan Hansisi
18	Pelabuhan Penyeberangan Baranusa
19	Pelabuhan Penyeberangan Pulau Solor
20	Pelabuhan Penyeberangan Adonara
21	Pelabuhan Penyeberangan Maropokot
22	Pelabuhan Penyeberangan Wini
23	Pelabuhan Penyeberangan Seba

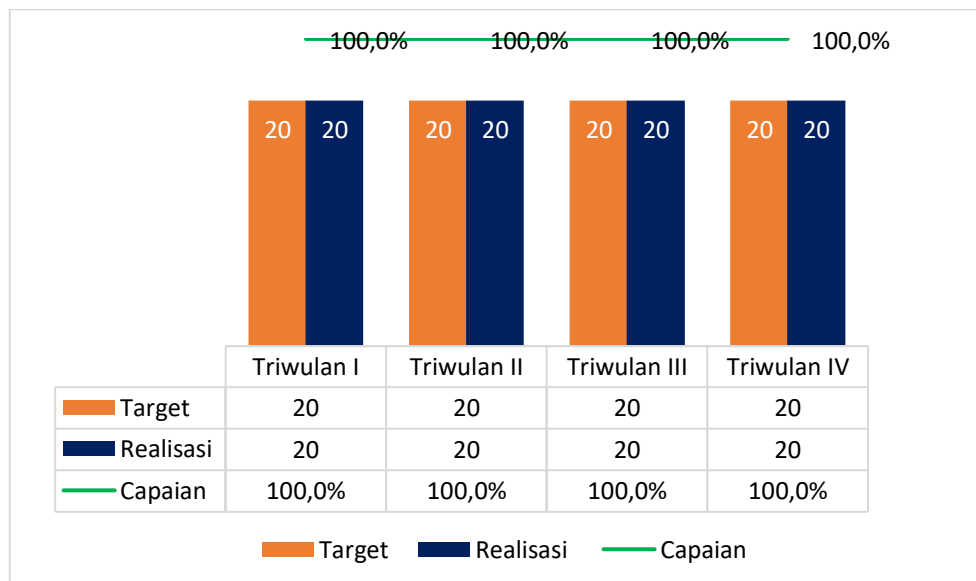
Sumber: BPTD NTT Tahun 2024

Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\% \text{Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi} = \frac{\text{Pelabuhan SDP Beroperasi}}{\text{Target Pelabuhan SDP Beroperasi}} \times 100\%$$

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, realisasi kinerja IKK ini mencapai 100%, dari 20 pelabuhan yang ditargetkan beroperasi pada tahun 2024, telah beroperasi semuanya dengan jadwal operasionalnya masing-masing.



Gambar II.7 Grafik Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

- **Kronologi Target**

Pada awal tahun 2024, IKK ini ditargetkan 23 pelabuhan SDP beroperasi. Namun pada triwulan III, IKK ini mengalami perubahan target menjadi 20 pelabuhan SDP beroperasi. Hal ini dikarenakan terdapat 3 pelabuhan SDP yang tidak beroperasi yaitu Pelabuhan Penyeberangan Waikelo (rusak berat), Pelabuhan Penyeberangan Raijua (pengembangan lanjutan) dan Pelabuhan Penyeberangan Seba (pembangunan DAK). Sehingga hanya 20 pelabuhan SDP yang dapat beroperasi sampai akhir tahun 2024.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Pengawasan pelabuhan penyeberangan dibantu oleh petugas Satpel Pelabuhan Penyeberangan yang telah tersebar;
- Ketersediaan anggaran yang cukup;
- Koordinasi operator pelabuhan dengan pihak Seksi penanggung jawab serta pihak operator kapal yang lancar.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Adanya cuaca buruk yang sering terjadi pada periode tahun 2024 ini, membuat pengoperasian pelabuhan sering terhambat;
  - Jumlah personil di Satpel Pelabuhan Penyeberangan masih kurang memadai;
- Adanya kapal yang rusak sehingga terjadi ketiadaan pelayanan pada pelabuhan.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Realisasi kinerja IKK ini dapat dilihat pada rekapitulasi operasional Pelabuhan penyeberangan yang terdapat pada bagian **Lampiran VI** dalam laporan ini. Dalam Lampiran V tersebut dapat diketahui bahwa 20 pelabuhan SDP beroperasi dengan lancar.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya dengan menggunakan realisasi kinerja, rumus perhitungan dan olahan data pada Lampiran V, maka Analisa perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\text{\%Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi} = \frac{\text{Pelabuhan SDP Beroperasi}}{\text{Target Pelabuhan SDP Beroperasi}} \times 100\%$$

$$\text{\%Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi} = \frac{20 \text{ Pelabuhan SDP}}{20 \text{ Pelabuhan SDP}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi}}{100\%} = 100\%$$

• **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini, dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2024 telah dialokasikan anggaran dengan nomenklatur **CDP.045 Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan dikelola** sebesar **Rp.9.054.548.000** dan telah terserap sebesar **Rp. 9.017.912.180** atau sebesar **99,6%** pada akhir triwulan IV tahun 2024.

**a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Penambahan jumlah kapal SDP yang beroperasi di NTT guna pemberian layanan yang lebih handal
- Kepastian jadwal operasi kapal kepada pengguna jasa
- melakukan monitoring terkait pengoperasian pelabuhan penyeberangan.

**a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.8.

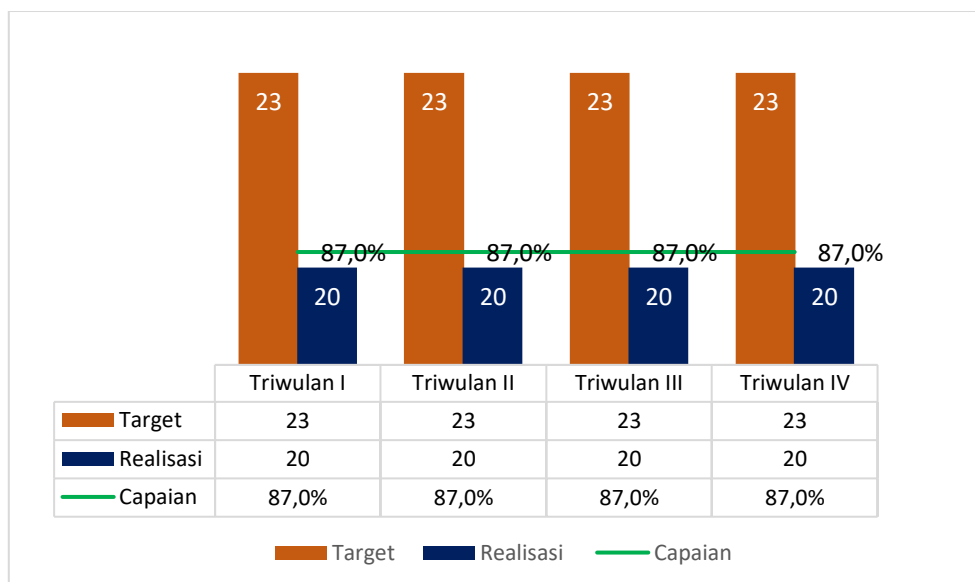
Tabel II.8 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pelabuhan SDP Beroperasi

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK.7b	3	3	100	0
2.	2021	IKK1.6	5	5	100%	Tetap
3.	2022	IKK1.6	22	22	100%	Tetap
4.	2023	IKK 1.6	23	23	100%	Tetap
5.	2024	IKK 1.6	20	20	100%	Tetap

Sumber: BPTD NTT 2024

**a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024**

Pada tahun 2024, IKK ini memiliki target 20 pelabuhan SDP beroperasi dengan capaian kinerja 100%. Sedangkan dalam Reviu Renstra BPTD NTT 2020-2024, IKK ini memiliki target 23 pelabuhan SDP beroperasi, sehingga capaian kinerja IKK ini mencapai kinerja IKK ini mencapai 87,0%.



Gambar II.7 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

## II.2.2 Sasaran Kinerja II Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat

Dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya di wilayah NTT, BPTD NITT juga berusaha untuk memberikan pelayanan transportasi darat yang handal bagi masyarakat NTT, guna mendukung perekonomian di kawasan tersebut. Peningkatan pelayanan transportasi darat baik berupa terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum baik di terminal barang dan terminal penumpang serta pelabuhan penyeberangan. Selain itu juga dilakukan penerapan teknologi terkini guna mendukung kegiatan pelayanan kepada masyarakat baik di sarana maupun prasarana transportasi darat. Pencapaian Sasaran Kegiatan II dapat dihitung berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

1. IKK 2.1 :Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Terminal Tipe-A;
2. IKK 2.2: Persentase Penerapan SMART Terminal Tipe-A;
3. IKK 2.3: Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP.

Adapun untuk SK II ini hanya akan dibahas IKK 2.3 saja, karena IKK 2.1 dan IKK 2.2 sudah tidak dimasukkan kedalam Reviu Renstra 2020-2024.

### II.2.2.1 IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Standar Pelayanan Minimal, yang selanjutnya disingkat SPM adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap Warga Negara secara minimal. Pelabuhan Penyeberangan sebagai tempat pelayanan jasa angkutan penyeberangan, wajib juga memenuhi SPM yang telah ditentukan dalam ketentuan perundangan yang berlaku guna memastikan kenyamanan dan keamanan pengguna jasa.

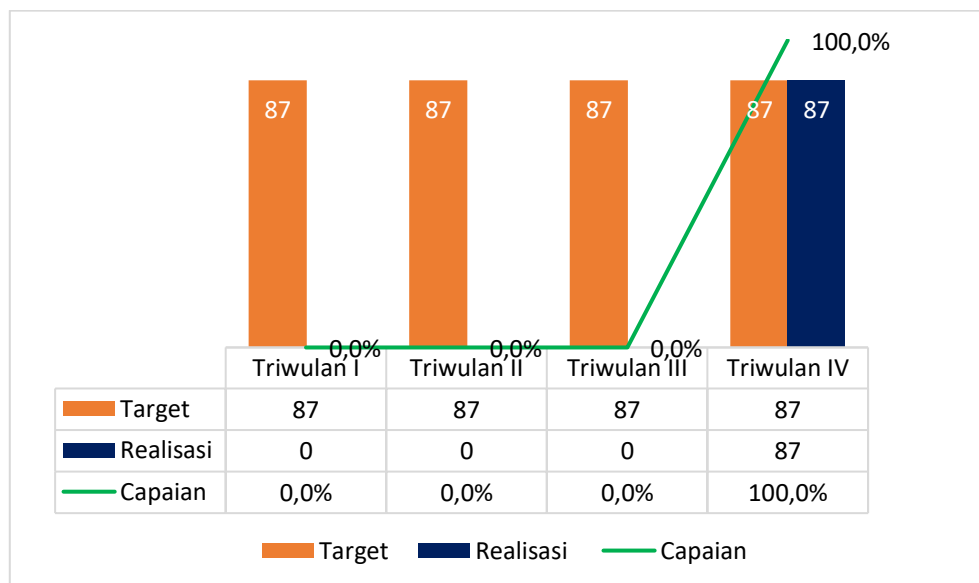
Adapun BPTD NTT sebagai pengawas pemenuhan SPM di Pelabuhan SDP juga bersinergi dengan para operator Pelabuhan SDP yang ada di wilayah NTT untuk memeriksa dan mengevaluasi pemenuhan SPM pada pelabuhan-pelabuhan SDP yang ada di wilayah NTT tersebut.

Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\%pelaksanaan}} \\ \text{\textit{standar pelayanan}} \\ \text{\textit{minimum (SPM) di}} \\ \text{\textit{Pelabuhan SDP}} \end{array} = \frac{\text{\textit{Jumlah Pelabuhan SDP yang diperiksa}}}{\text{\textit{Jumlah Pelabuhan SDP yang ada}}} \times 100\%$$

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Untuk tahun 2024, IKK ini memiliki target 87%. Adapun capaian IKK ini telah mencapai targetnya pada triwulan IV dan memiliki capaian kinerja 100%.



Gambar II.8 Grafik Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan.

- **Kronologi Target**

Pada awal tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target sebesar 96%. Namun target IKK ini mengalami perubahan pada revisi ke-2 Perjanjian Kinerja Kepala BPTD NTT Tahun 2024 menjadi 87%. Hal ini disebabkan adanya 3 pelabuhan SDP yang tidak dapat beroperasi.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Fasilitas pelabuhan penyeberangan yang memadai dan dalam kondisi baik serta terawat;
- Anggaran operasional dan anggaran pemeliharaan fasilitas pelabuhan tersedia;
- Ketersediaan petugas yang cukup dan memiliki kompetensi dalam bidang operasional pelabuhan sehingga fasilitas pelabuhan dapat diperhatikan.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Rusaknya fasilitas pelabuhan;
- Kurangnya anggaran pemeliharaan dan perbaikan fasilitas pelabuhan;
- Kurangnya jumlah personil untuk perawatan fasilitas di pelabuhan.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Realisasi kinerja IKK ini dapat dilihat pada rekapitulasi pemeriksaan SPM pelabuhan SDP pada bagian **Lampiran VII** dari laporan ini. Dari 23 pelabuhan SDP yang ada di wilayah NTT, hanya 20 pelabuhan SDP yang beroperasi pada tahun 2024. Adapun pada triwulan IV dilakukan kegiatan pemeriksaan pemenuhan SPM pada 20 pelabuhan SDP tersebut, sehingga capaian realisasi IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\%pelaksanaan}} \\ \text{\textit{standar pelayanan}} \\ \text{\textit{minimum (SPM) di}} \\ \text{\textit{Pelabuhan SDP}} \end{array} = \frac{\text{\textit{Jumlah Pelabuhan SDP yang diperiksa}}}{\text{\textit{Jumlah Pelabuhan SDP yang ada}}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\%pelaksanaan}} \\ \text{\textit{standar pelayanan}} \\ \text{\textit{minimum (SPM) di}} \\ \text{\textit{Pelabuhan SDP}} \end{array} = \frac{\text{\textit{20 Pelabuhan SDP}}}{\text{\textit{23 Pelabuhan SDP}}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\%pelaksanaan}} \\ \text{\textit{standar pelayanan}} \\ \text{\textit{minimum (SPM) di}} \\ \text{\textit{Pelabuhan SDP}} \end{array} = 87\%$$

- **Perhitungan capaian kinerja**

Telah dijelaskan bahwa target IKK ini adalah 87% dan telah dipaparkan juga bahwa realisasi IKK ini adalah 87%. Maka capaian kinerja IKK ini telah mencapai 100% karena realisasinya telah mencapai target.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini, dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2024 telah dialokasikan anggaran dengan nomenklatur **923.0D Monitoring Pengelolaan dan Pengendalian Prasarana** sebesar **Rp.949.695.000** dan telah terserap sebesar **Rp.945.412.248** atau 99,55% pada akhir Triwulan IV.

**a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Penambahan jumlah kapal SDP yang beroperasi di NTT guna pemberian layanan yang lebih handal;
- Kepastian jadwal operasi kapal kepada pengguna jasa;
- melakukan monitoring terkait pengoperasian pelabuhan penyeberangan.

**a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.9.

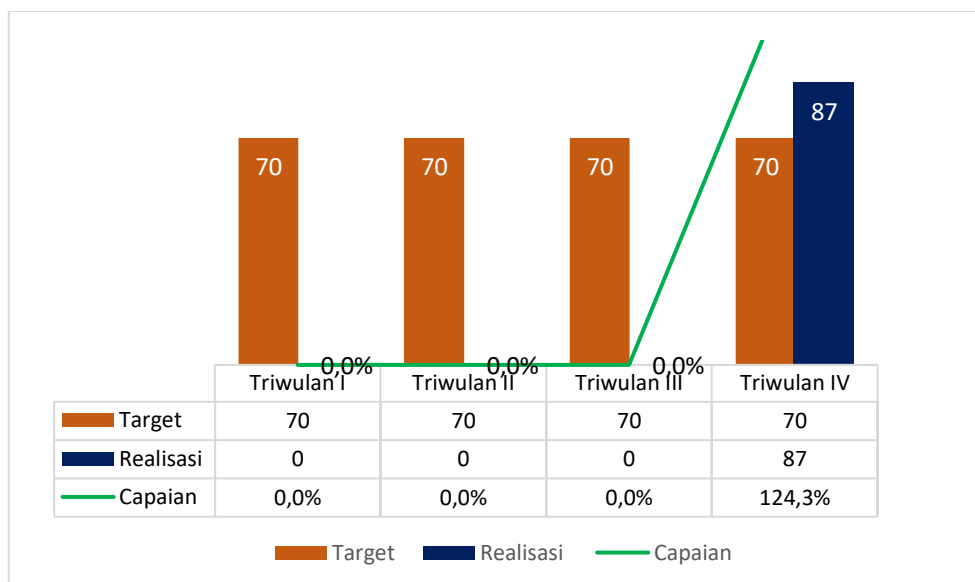
Tabel II.9 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan

SK2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	-	-	-	-	0
2.	2021	IKK 2.3	96	96	100%	Naik
3.	2022	IKK 2.3	96	96	100%	Tetap
4.	2023	IKK 2.3	96	96	100%	Tetap
5.	2024	IKK 2.3	87	87	100%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

**a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024**

Pada tahun 2024, IKK ini memiliki target 87% dengan realisasi yang memenuhi target tersebut. Sedangkan pada Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024, IKK ini memiliki target 70%. Ini artinya capaian IKK ini telah mencapai 124% bila dibandingkan dengan target pada Reviu Renstra tersebut.



Gambar II.9 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pemenuhan SPM Pada Pelabuhan SDP Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.3 Sasaran Kinerja IV Meningkatnya keselamatan transportasi darat

Dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya, BPTD NTT juga bekerja untuk melakukan peningkatan terhadap aspek keselamatan transportasi darat di wilayah NTT. Oleh karena itu, dibuatlah aspek peningkatan keselamatan transportasi darat menjadi Sasaran Kegiatan selanjutnya pada tahun 2024, sehingga memudahkan pengukuran kinerja BPTD NTT pada tahun 2024. Adapun peningkatan keselamatan transportasi darat dilakukan dengan melakukan berbagai kegiatan seperti pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan untuk lalu lintas angkutan jalan dan pemasangan sarana bantu navigasi pelayaran untuk lalu lintas angkutan sungai danau dan penyeberangan. Pencapaian Sasaran Kegiatan IV dapat dihitung berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

- IKK 3.1: Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal;
- IKK 3.2: Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat;
- IKK 3.3: Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan Zoss, Rass, Dan Batas Kecepatan;
- IKK 3.5: Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan;
- IKK 7a: Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- IKK 7b: Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan Alur Pelayaran SDP.

Adapun dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2024, IKK 3.2 dan IKK 7b tidak dimasukkan karena tidak masuk dalam anggaran tahun 2024, sehingga tidak dikerjakan pada tahun 2024 dan tidak dibahas dalam laporan ini.



### II.2.3.1 IKK 3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Perlengkapan Jalan adalah sarana yang dimaksudkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu-lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu-lintas yang meliputi marka jalan, rambu lalu-lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, lampu penerangan jalan, rel pengaman (*guardrail*) dan lain sebagainya. Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor: PP 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Capaian kinerja Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal ini dapat dihitung dengan membandingkan jumlah perlengkapan jalan yang terpasang dengan jumlah perlengkapan jalan yang ditargetkan terpasang pada tahun 2024. Untuk indikator kinerja ini dibagi dalam beberapa item pekerjaan. Adapun untuk menghitung persentase pencapaian realisasi per item dapat menggunakan rumus berikut:

$$\% \text{ pencapaian per item} = \frac{\text{Realisasi item terpasang}}{\text{Target item terpasang}} \times 100\%$$

Selanjutnya setelah mendapat persentase progress realisasi per item maka perhitungan realisasi IKK ini dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

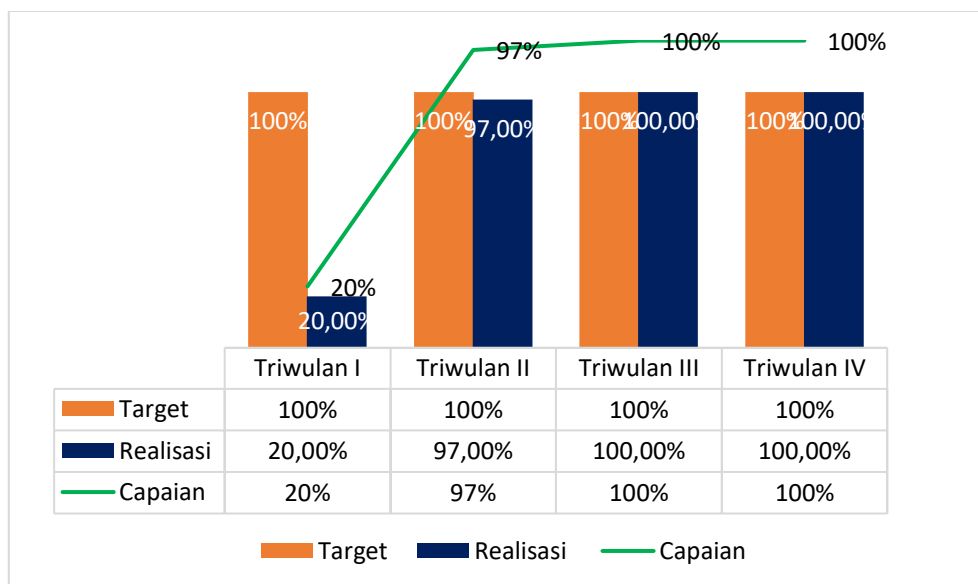
$$\% \text{ Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan yang telah terpasang terhadap Kondisi Ideal} = \frac{\text{Total Persentase Pencapaian Per Item}}{\text{Total Jumlah Target Persentase Per Item}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Perlengkapan jalan berupa fasilitas keselamatan jalan yang dibangun pada sejumlah ruas jalan nasional di NTT;
2. Karena belum ada ketersediaan database kebutuhan perlengkapan jalan nasional di NTT, maka kondisi ideal yang dimaksudkan adalah jumlah perlengkapan keselamatan jalan yang ditargetkan akan terpasang pada tahun berjalan tersebut.

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, realisasi kinerja IKK ini mencapai 100%, dimana Sebagian besar item telah dilakukan pemasangan pada ruas jalan nasional yang telah ditargetkan pada tahun ini. Adapun data mengenai progress pemasangan perlengkapan jalan yang dimaksud dapat dilihat pada bagian **Lampiran VIII** dari laporan ini.



Gambar III.10 Grafik Persentase Pemasangan Perlengkapan Jalan Tahun 2024

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor: PP 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- **Kronologi Target**

Sejak awal tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target sebesar 100%.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan data dukung yang cukup;
- Ketepatan jadwal penyelesaian pekerjaan;
- Ketersediaan anggaran yang cukup.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Kurangnya data dukung;
- Terlambatnya penyelesaian pekerjaan dari jadwal yang telah ditetapkan;
- Kurangnya anggaran yang tersedia.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang dipaparkan pada **Lampiran VIII**, dapat dibuat rekapitulasi realisasi kinerja pemasangan alat perlengkapan jalan sebagai berikut pada Tabel II.10.

Tabel II.10. Rekapitulasi Realisasi Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Perlengkapan Jalan Tahun 2024

No.	Item	Target	Realisasi	%
1.	APJ Tenaga Surya Lengan Tunggal	855	855	100%
2.	Rambu Lalu Lintas Jalan 75x75	521	521	100%
3.	Rambu Lalu Lintas Jalan 90x75	409	409	100%
4.	RPPJ 2400x1200	10	10	100%
5.	Pagar Pengaman Jalan 4m Type 2 Terminal End Lengkung	441	441	100%
Total		2.236	2.236	500%

- Perhitungan capaian kinerja**

Dengan menggunakan hasil rekapitulasi realisasi pemasangan fasilitas perlengkapan jalan pada Tabel III.15 dan menggunakan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dapat dilakukan Analisa perhitungan capaian kinerja IKK ini sebagai berikut.

$$\begin{array}{l} \text{\% Pengadaan dan} \\ \text{\% Pemasangan Perlengkapan} \\ \text{\% Fasilitas Keselamatan Jalan} \\ \text{\% yang telah terpasang} \\ \text{\% terhadap Kondisi Ideal} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{\textit{Total Persentase}} \\ \text{\textit{Pencapaian}} \\ \text{\textit{Per Item}} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{\textit{Total Jumlah Target}} \\ \text{\textit{Persentase Per Item}} \end{array}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Pengadaan dan} \\ \text{\% Pemasangan Perlengkapan} \\ \text{\% Fasilitas Keselamatan Jalan} \\ \text{\% yang telah terpasang} \\ \text{\% terhadap Kondisi Ideal} \end{array} = \frac{500\%}{500\%} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\% Pengadaan dan} \\ \text{\% Pemasangan Perlengkapan} \\ \text{\% Fasilitas Keselamatan Jalan} \\ \text{\% yang telah terpasang} \\ \text{\% terhadap Kondisi Ideal} \end{array} = 100\%$$

Maka berdasarkan perhitungan Analisa tersebut, dapat diketahui bahwa capaian kinerja IKK ini adalah 100%.

- PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **RAC.053 Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Nasional** dengan nilai **Rp.51.953.941.000** dan telah terserap sebesar **Rp.44.420.505.200** atau sebesar **87,5%** pada triwulan IV tahun 2024.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Mempercepat proses pelelangan agar segera dapat dikerjakan;
- dengan memperlancar pendatangan material bahan pekerjaan, serta pengawasan yang berkelanjutan terhadap progres dan kualitas pekerjaan yang dihasilkan;
- melakukan monitoring terhadap pelaksanaan pekerjaannya nanti.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.11.

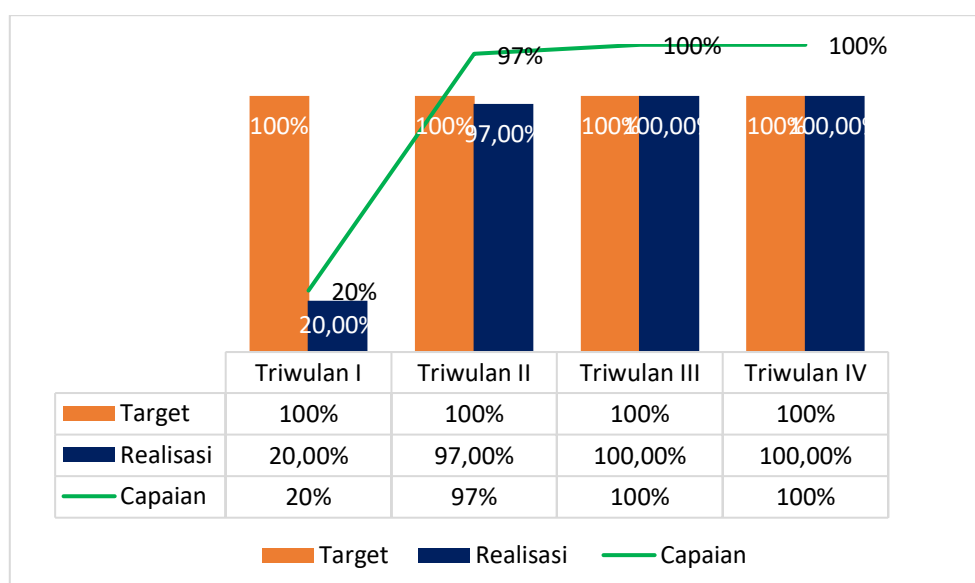
Tabel II.11 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pemasangan Perlengkapan Keselamatan Jalan

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK4a	100%	100%	100%	0
2.	2021	IKK3.1	100%	100%	100%	Tetap
3.	2022	IKK3.1	100%	100%	100%	Tetap
4.	2023	IKK3.1	100%	100%	100%	Tetap
5.	2024	IKK 3.1	100%	100%	100%	Tetap

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Pada tahun 2024, kinerja IKK ini mencapai 100%. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 adalah sebesar 100%. Maka Capaian IKK ini telah mencapai 100% sesuai target dalam dokumen Renstra tersebut.



Gambar II.11 Perbandingan Realisasi Kinerja Pengadaan Perlengkapan Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.3.2 IKK 3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

perbandingan antara jumlah kendaraan angkutan barang yang melakukan pelanggaran dengan jumlah kendaraan yang masuk dalam UPPKB itu sendiri. Adapun jenis pelanggaran yang disebut berupa pada kelengkapan administrasi, pemuatan, berat kendaraan beserta muatan dan dimensi kendaraan. Semakin besar persentase pelanggaran yang ditemukan, maka dinilai buruk. Sebaliknya jika kecil persentase pelanggaran, maka dinilai baik. Adapun rumus untuk analisa IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = \frac{\text{Total Kendaraan Yang Melanggar}}{\text{Total Kendaraan Yang Masuk}} \times 100\%$$

Selanjutnya setelah mendapat persentase pelanggarannya, maka dilanjutkan dengan perhitungan persentase capaian kinerja IKK ini pelanggaran terhadap batas target pelanggaran yang telah ditetapkan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

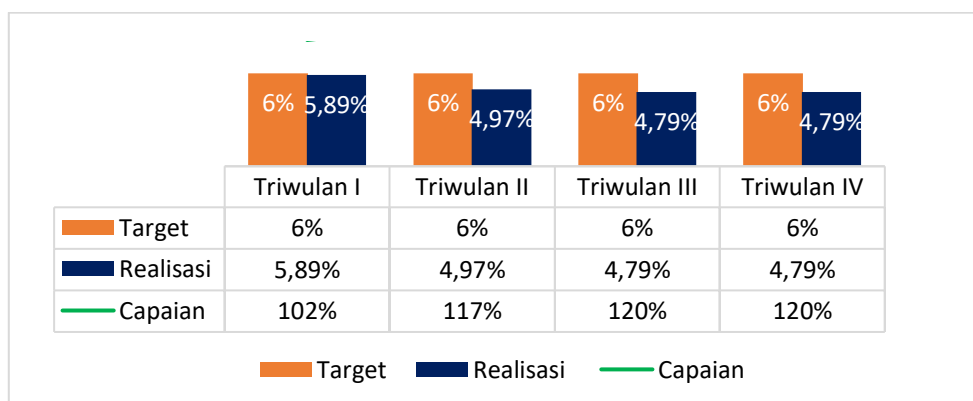
$$\% \text{ Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat} = \frac{(\text{Realisasi} - (\text{Target} - \text{Realisasi}))}{\text{Target}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Target batas persentase pelanggaran untuk tahun 2024 adalah 6%;
2. Menggunakan data operasional Satpel UPPKB Nun Baun Sabu.

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, realisasi kinerja IKK ini mencapai 120%, dimana realisasi persentase jumlah pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu pada tahun 2024 adalah sebesar 4,79% jika dibandingkan dengan batas target persentase jumlah pelanggaran yang telah ditetapkan sebesar 6% untuk tahun 2024. Adapun data rekapitulasi pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu tahun 2024 dapat dilihat pada bagian **Lampiran IX** pada laporan ini.



Gambar II.12 Grafik Persentase Pelanggaran Pada UPPKB

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

- **Kronologi Target**

Pada awal tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target sebesar 20%. Namun pada triwulan IV melalui revisi ke-2 Perjanjian Kepala BPTD NTT Tahun 2024, target IKK ini berubah menjadi 6% dikarenakan melihat tren persentase pelanggaran yang terjadi dari awal tahun yang tidak melebihi dari 6%. Hal ini juga untuk mencegah terjadinya anomali pada persentase capaian kinerja IKK ini (jika melebihi 120% capaiannya).

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan anggaran untuk operasional UPPKB;
- Ketersediaan fasilitas yang cukup di UPPKB;
- Ketersediaan SDM di UPPKB;
- Sosialisasi keselamatan LLAJ dan tata cara pemuatan pada angkutan barang.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Kurangnya sosialisasi tentang keselamatan LLAJ dan tata cara pemuatan pada angkutan barang;
- Kurangnya biaya operasional;
- Tingkat pelanggaran yang masih tinggi.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang dipaparkan pada **Lampiran IX**, dapat dibuat rekapitulasi realisasi kinerja persentase pelanggaran sebagai berikut pada Tabel III.18. Berdasarkan data yang dipaparkan pada Tabel II.18, dapat diketahui total jumlah kendaraan yang masuk ke Satpel UPPKB Nun Baun Sabu sepanjang Januari sampai dengan Juli tahun 2024 adalah sebanyak 10.260 unit, dan 498 unit diantaranya melakukan pelanggaran, atau dengan kata lain persentase pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu untuk tahun 2024 adalah sebesar 4,85%. Hal ini masih dikategorikan sebagai realisasi kinerja yang baik karena tidak melebihi batas target pelanggaran yang telah ditetapkan sebelumnya sebesar 6%.

Tabel II.12 Rekapitulasi Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di Satpel UPPKB Nun Baun Sabu Tahun 2024

Bulan 2024	Jumlah Kendaraan Yang Masuk (Unit)	Jumlah Kendaraan Yang Melakukan Pelanggaran (Unit)	% Pelanggaran
Januari	1.126	61	5%
Februari	1.117	69	6%
Maret	1.100	44	4%
April	1.132	44	4%
Mei	1.409	60	4%
Juni	1.304	59	5%
Juli	544	14	3%
Agustus	Tidak Operasi	Tidak Operasi	Tidak Operasi
September	Tidak Operasi	Tidak Operasi	Tidak Operasi
Oktober	492	39	8%
November	1.088	53	5%
Desember	948	55	6%
<b>Total</b>	<b>10.260</b>	<b>498</b>	<b>4,85%</b>

- **Perhitungan capaian kinerja**

Dengan menggunakan data pada Tabel II.12 dan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka capaian kinerja IKK ini dapat diketahui sebagai berikut.

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = \frac{\text{Total Kendaraan Yang Melanggar}}{\text{Total Kendaraan Yang Masuk}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = \frac{498 \text{ unit}}{10.260 \text{ unit}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = 4,85\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPa BPTD NTT dengan nomenklatur **4639.CDP.077 Operasional UPPKB Dikelola** dengan nilai sebesar **Rp.5.820.122.000** dan telah terserap sebesar **Rp.5.760.872.629** atau **98,98%** pada akhir triwulan IV tahun 2024.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Melakukan sosialisasi peraturan tata cara pemuatan kepada para pelaku usaha dan pengemudi angkutan barang;
- Melakukan monitoring dan evaluasi kinerja UPPKB secara berkala;

- Meningkatkan/perawatan fasilitas di UPPKB tersebut demi mendukung kegiatan pengawasan dan penegakan hukum.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.13.

Tabel II.13 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pelanggaran Di UPPKB

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	-	-	-	-	0
2.	2021	IK3.1	15,6%	12,7%	100%	Tetap
3.	2022	IKK3.1	15%	15%	100%	Tetap
4.	2023	IKK 3.1	20%	10%	150%	+50%
5.	2024	IKK 3.1	6%	4,79%	120%	+20%

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Realisasi kinerja IKK ini pada tahun 2024 adalah sebesar 4,79%. Sedangkan untuk target yang terdapat dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 adalah sebesar 0%. Untuk memudahkan perbandingan capaian realisasi kinerja, maka target dalam Reviu Renstra sebesar 0% dikonversi menjadi 100% dan target dalam Perjanjian Kinerja 2024 dikonversi menggunakan persamaan dan substitusi nilai sebagai berikut:

$$100\% = a + 4,79\%$$

Selanjutnya 0% diubah nilainya menjadi 100%, maka nilai 4,79% dapat dikonversi sebagai berikut:

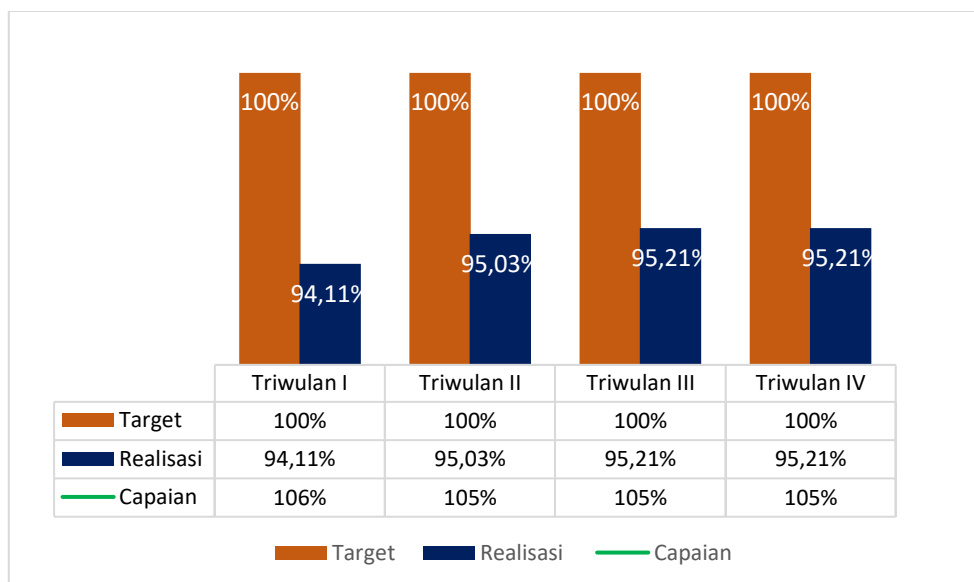
$$100\% = a + 4,79\%$$

$$a = 100\% - 4,79\%$$

$$a = 95,21\%$$

Maka nilai konversi dari realisasi IKK ini adalah 95,21%. Selanjutnya dengan menggunakan nilai konversi target tersebut, maka nilai capaian kinerja grafik perbandingan antara capaian kinerja pada tahun 2024 dengan target Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada Gambar II.13.





Gambar II.13 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di UPPKB Hubdat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

Berdasarkan informasi yang dipaparkan pada Gambar II.13, diketahui bahwa capaian realisasi kinerja IKK ini belum memenuhi target dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.

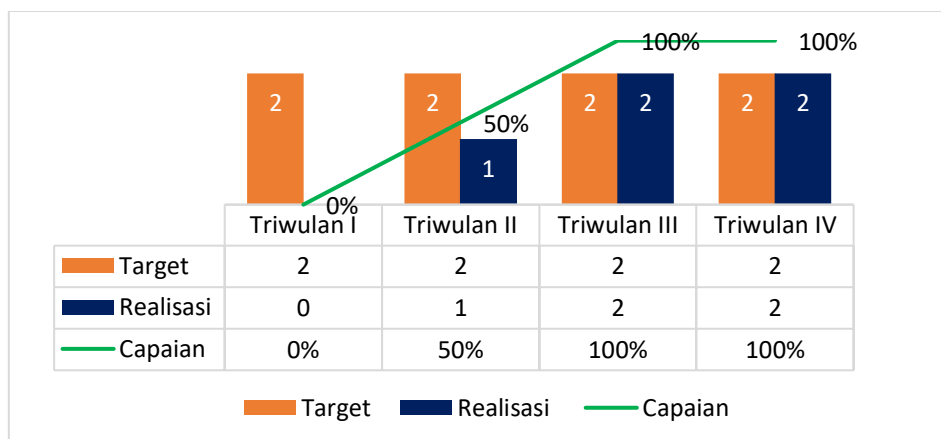
### II.2.3.3 IKK 3.3 Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Untuk IKK ini, dilaksanakan Pembangunan Zona Selamat Sekolah pada 2 (dua) Lokasi di Pulau Sumba, Nusa Tenggara Timur. Zona selamat sekolah (disingkat ZoSS) adalah suatu kawasan di sekitar sekolah yang perlu dikendalikan lalu lintas kendaraan menyangkut kecepatan, parkir, menyalip, pejalan kaki yang menyeberang jalan. Pengendalian perlu dilakukan mengingat banyak anak-anak sekolah yang berjalan kaki menuju sekolah.

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, IKK ini memiliki target 2 lokasi. Adapun kegiatan IKK ini telah selesai dilaksanakan dan telah mencapai 100%.



Gambar II.14 Grafik Jumlah Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

- **Kronologi Target**

Pada sepanjang tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target 2 lokasi.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Koordinasi dengan pihak sekolah;
- Ketersediaan anggaran;
- Pelaksanaan sesuai perencanaan.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Tidak ada koordinasi dengan pihak sekolah;
- Kurangnya anggaran;
- Kurangnya persiapan yang matang soal pelaksanaan kegiatan ini.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan target 2 lokasi, IKK ini telah terealisasi 2 lokasi juga.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Adapun perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\text{\% Persentase Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan} = \frac{\text{Jumlah Lokasi Yang Terealisasi}}{\text{Jumlah Lokasi Yang Direncanakan}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Persentase Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan}}{2 \text{ lokasi}} = \frac{2 \text{ lokasi}}{2 \text{ lokasi}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Persentase Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan} = 100\%$$

Berdasarkan perhitungan Analisa di atas, dapat diketahui bahwa capaian kinerja IKK ini telah mencapai 100%.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **CAC.055.052 Pembangunan ZOSS** dengan anggaran sebesar **Rp.498.000.000** dan telah terserap **100%**.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Melakukan perencanaan yang matang untuk pelaksanaannya;
- Melakukan survei lokasi untuk penentuan dan kebutuhan anggaran.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.14.

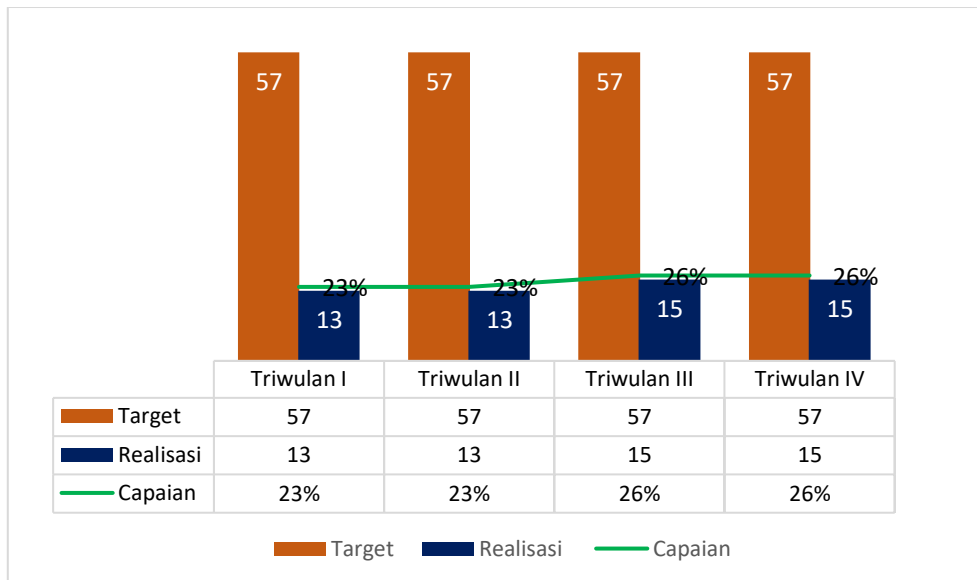
Tabel II.14 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	-	-	-	-	0
2.	2021	IKK3.5	13	13	100%	Tetap
3.	2022	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
4.	2023	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
5.	2024	IKK3.5	2	2	100%	Tetap

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Sejak dilaksanakan pada tahun 2021 hingga tahun 2024, total jumlah ZoSS yang telah terbangun adalah 15 lokasi. Bila dibandingkan dengan target dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 sebanyak 57 lokasi. Maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 26%.



Gambar II.15 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

#### II.2.3.4 IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan

##### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

Maksud dari IKK ini adalah kegiatan Pekan Keselamatan Jalan yang dilaksanakan dalam rangka mensosialisasikan tentang keselamatan berlalu lintas di jalan raya, dengan sasaran peserta anak-anak, mulai dari TK hingga SMA. Kementerian Perhubungan tak henti-hentinya mengajak masyarakat mau beralih memanfaatkan transportasi aktif yang mengutamakan angkutan massal, bersepeda atau dengan berjalan kaki agar tidak lagi menggunakan kendaraan pribadi dalam beraktivitas sehari-hari.

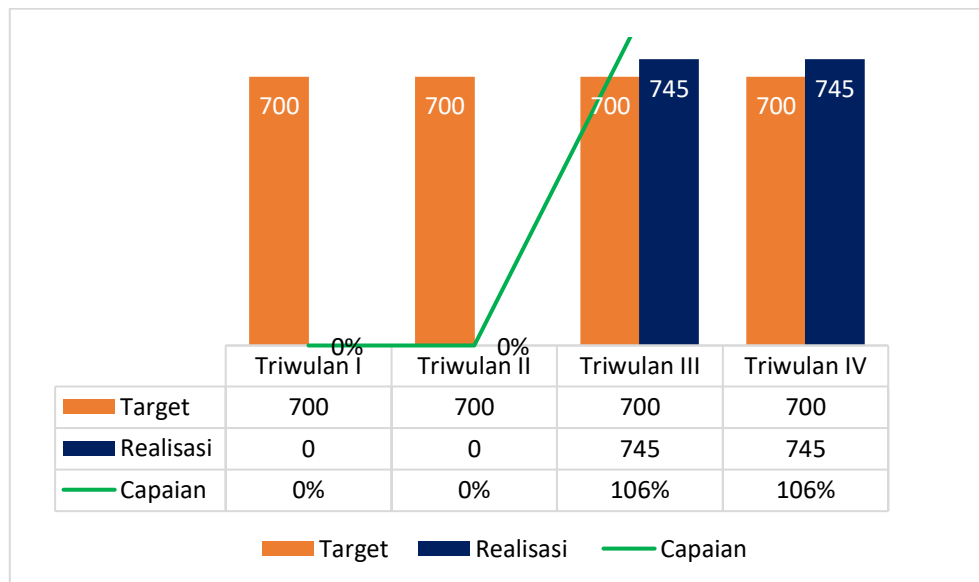
Upaya memotivasi masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi aktif dengan tujuan mengatasi kemacetan lalu lintas di wila yang kini tingkat kemacetan lalu lintasnya semakin mengkhawatirkan dan menekan angka kecelakaan di jalan, serta mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data jumlah kecelakaan yang tercatat Korlantas Kepolisian Indonesia yang masih mengkhawatirkan, selayaknya semua pemangku kepentingan wajib menunjukan kepedulian terhadap permasalahan keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia.

Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\text{\% Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan} = \frac{\text{Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi}}{\text{Jumlah Masyarakat Yang Ditargetkan}} \times 100\%$$

## a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, IKK ini memiliki target 700 orang. Adapun pelaksanaan IKK ini telah dilaksanakan pada bulan September 2024, dengan jumlah peserta sebanyak 745 orang Sehingga capaian kinerja IKK ini mencapai 106%.



Gambar II.16 Grafik Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Keselamatan Jalan Tahun 2024

## a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

### • Dasar Hukum

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada:

- Peraturan Presiden Nomor 1 tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNKJ);
- Peraturan Pemerintah Nomor: PP 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### • Kronologi Target

Pada awal tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target 200 orang. Namun pada Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024, target IKK ini memiliki perubahan menjadi 700 orang.

### • Faktor Keberhasilan

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

- Koordinasi dengan pihak sekolah;
- Ketersediaan anggaran;
- Pelaksanaan sesuai perencanaan.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Tidak ada koordinasi dengan pihak sekolah;
- Kurangnya anggaran;
- Kurangnya persiapan yang matang soal pelaksanaan kegiatan ini.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Adapun realisasi kinerja IKK ini dapat dilihat pada **Lampiran X** dari laporan ini.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya berdasarkan realisasi yang terdapat pada Lampiran IX tersebut, dapat diketahui bahwa jumlah masyarakat tersosialisasi adalah 745 dan perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \% \text{ Jumlah Masyarakat} \\ \text{Yang Tersosialisasi} \\ \text{Tentang Keselamatan} \\ \text{Transportasi Jalan} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{Jumlah Masyarakat Yang} \\ \text{Tersosialisasi} \\ \text{Jumlah Masyarakat Yang} \\ \text{Ditargetkan} \end{array}}{\text{Jumlah Masyarakat Yang}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{ Jumlah Masyarakat} \\ \text{Yang Tersosialisasi} \\ \text{Tentang Keselamatan} \\ \text{Transportasi Jalan} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} 745 \text{ orang} \\ 700 \text{ orang} \end{array}}{\text{Jumlah Masyarakat Yang}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \% \text{ Jumlah Masyarakat} \\ \text{Yang Tersosialisasi} \\ \text{Tentang Keselamatan} \\ \text{Transportasi Jalan} \end{array} = 106\%$$

Berdasarkan perhitungan yang telah dipaparkan, dapat diketahui bahwa capaian kinerja IKK ini mencapai 106% pada tahun 2024.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **4639.PEH.049 Pekan Nasional Keselamatan Jalan (Prioritas Nasional)** dengan anggaran sebesar **Rp.350.000.000** dan telah terserap **Rp.349.983.200** atau **99,99%**.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Melakukan perencanaan yang matang untuk pelaksanaannya;
- Menggunakan sosial media untuk mempromosikan kegiatan;
- Mensosialisasikan rencana kegiatan ini dengan pihak sekolah.

**a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2023 pada Tabel II.15.

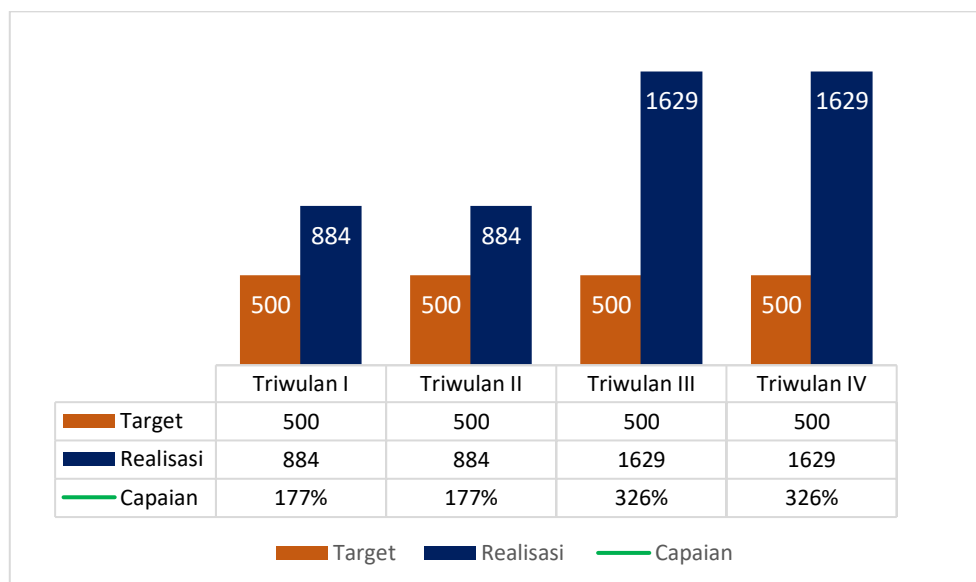
Tabel II.15 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Masyarakat Peserta Pekan Keselamatan Jalan Nasional

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	-	-	-	-	0
2.	2021	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
3.	2022	IKK3.5	50	274	548%	Tetap
4.	2023	IKK3.5	200	610	305%	Tetap
5.	2024	IKK3.5	700	745	106%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

**a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024**

Sejak dilaksanakan pada tahun 2021 hingga tahun 2024, total jumlah Masyarakat peserta PNKJ adalah sebanyak 1.629 orang. Bila dibandingkan dengan target dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 sebesar 500 orang. Maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 326%.



Gambar II.17 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Masyarakat Tersosialisasi Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.3.5 IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

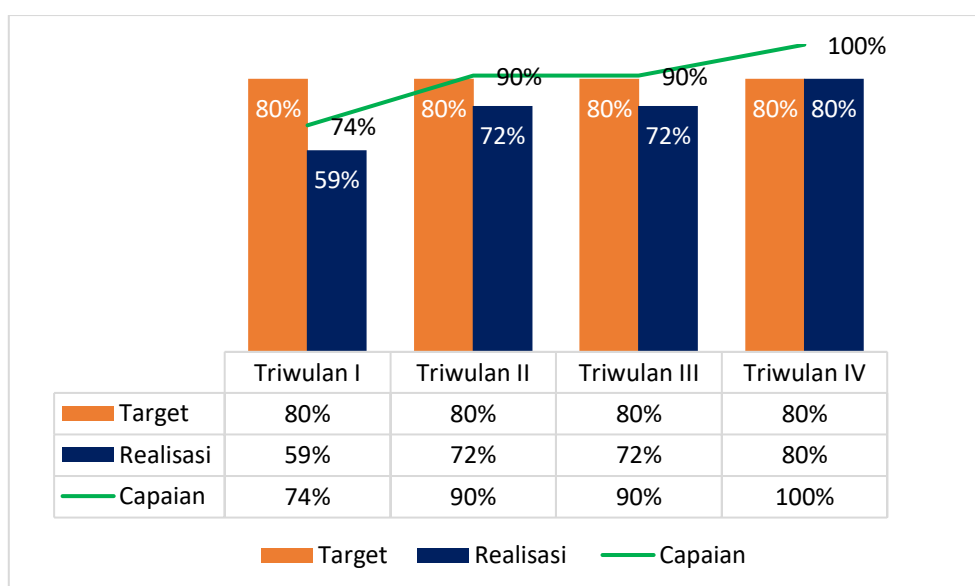
Standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor adalah kegiatan kalibrasi alat uji kendaraan bermotor pada 21 kabupaten dan 1 kota yang ada di Provinsi NTT. Adapun kegiatan ini dimaksudkan agar semua alat uji yang tersedia di pengujian kendaraan bermotor berfungsi dengan baik. Untuk tahun 2024 ditetapkan target sebesar 59% dari 22 lokasi (21 kabupaten dan 1 kota).

Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\% \text{ Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor} = \frac{\text{Jumlah PKB Yang Telah Terakreditasi}}{\text{Jumlah PKB Dalam Wilayah}} \times 100\%$$

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada awal tahun 2024, telah dikalibrasi 13 PKB di 13 lokasi. Sedangkan pada triwulan I 2024, telah dilakukan kalibrasi pada 2 PKB di 2 lokasi yakni Kabupaten Manggarai Barat dan Kabupaten Lembata, serta pada triwulan II dilakukan kegiatan kalibrasi di Kabupaten Timor Tengah Utara Sehingga total telah ada 16 lokasi yang telah dilakukan kalibrasi, dengan capaian keseluruhan mencapai 72%. Adapun berita acara kalibrasi untuk kedua lokasi tersebut dapat dilihat pada bagian **Lampiran XI** dalam laporan ini.



Gambar II.18 Grafik Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2024



### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.

- **Kronologi Target**

Pada awal tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target 59%. Namun pada Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2024, target IKK ini mengalami perubahan menjadi 80%.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan anggaran yang cukup;
- Ketersediaan SDM yang cukup;
- Perencanaan yang matang.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Kurangnya anggaran;
- Kurangnya SDM;
- Perencanaan yang kurang matang.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang dipaparkan pada bagian Lampiran X dan penjelasan sebelumnya, maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 80%.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya dengan menggunakan realisasi capaian kinerja IKK ini dan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka persentase capaian IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\% Standarisasi}} \\ \text{\textit{Pengujian Kendaraan}} \\ \text{\textit{Bermotor}} \end{array} = \frac{\text{\textit{Jumlah PKB Yang Telah}} \\ \text{\textit{Terakreditasi}}}{\text{\textit{Jumlah PKB Dalam}} \\ \text{\textit{Wilayah}}} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\% Standarisasi}} \\ \text{\textit{Pengujian Kendaraan}} \\ \text{\textit{Bermotor}} \end{array} = \frac{18}{22} \times 100\%$$

$$\begin{array}{l} \text{\textit{\% Standarisasi}} \\ \text{\textit{Pengujian Kendaraan}} \\ \text{\textit{Bermotor}} \end{array} = 80\%$$

Selanjutnya dengan menggunakan hasil Analisa di atas dan dengan membandingkan dengan target IKK ini pada tahun 2024 (sebesar 80%), maka capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

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

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = \frac{80\%}{80\%} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = 100\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **923.0C Monitoring Pengendalian Sarana dan Angkutan** dengan anggaran sebesar **Rp.709.370.000** dan telah terserap sebesar **Rp.707.487.779** atau sebesar **99,73%** pada triwulan IV 2024.

#### a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Segera dilaksanakan kegiatan standarisasi yang dimaksud agar dapat memenuhi target yang telah ditetapkan;
- Berkoordinasi dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten di NTT yang akan dilakukan standarisasi di wilayahnya masing-masing demi kelancaran kegiatan;
- Menyiapkan personil dengan kompetensi yang mumpuni demi capaian tujuan yang optimal dari kegiatan dimaksud.

#### a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.16.

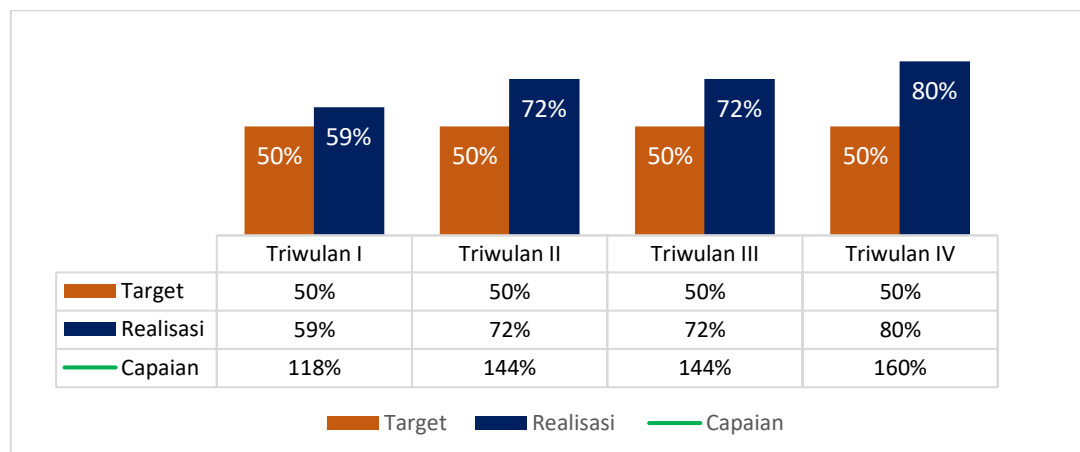
Tabel II.16 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	-	-	-	-	0
2.	2021	IKK7a	22	22	100%	Tetap
3.	2022	IKK7a	50	54	107%	Tetap
4.	2023	IKK7a	59	63	107%	Tetap
5.	2024	IKK7a	59	72	122%	Naik

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Hingga tahun 2024 pelaksanaan standarisasi pengujian kendaraan bermotor telah mencapai 80% dari 22 pengujian kendaraan bermotor yang ada di wilayah NTT. Sedangkan untuk target dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024 sebesar 50%. Maka capaian IKK ini terhadap target Resnta adalah sebesar 160%.



Gambar II.19 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

### II.2.4 Sasaran Kinerja 5 Meningkatnya keselamatan transportasi darat

BPTD NTT sebagai perpanjangan tangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang berwenang dan bertugas menyelenggarakan transportasi darat yang handal di Provinsi NTT juga melakukan peningkatan terhadap dukungan teknis transportasi darat. Adapun dukungan teknis yang dimaksud adalah penyerepan anggaran serta akuntabilitas kinerja selama tahun 2024. Pencapaian Sasaran Kegiatan 1 dapat dihitung berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

1. IKK 5.1 : Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat;

#### II.2.4.1 IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat

##### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

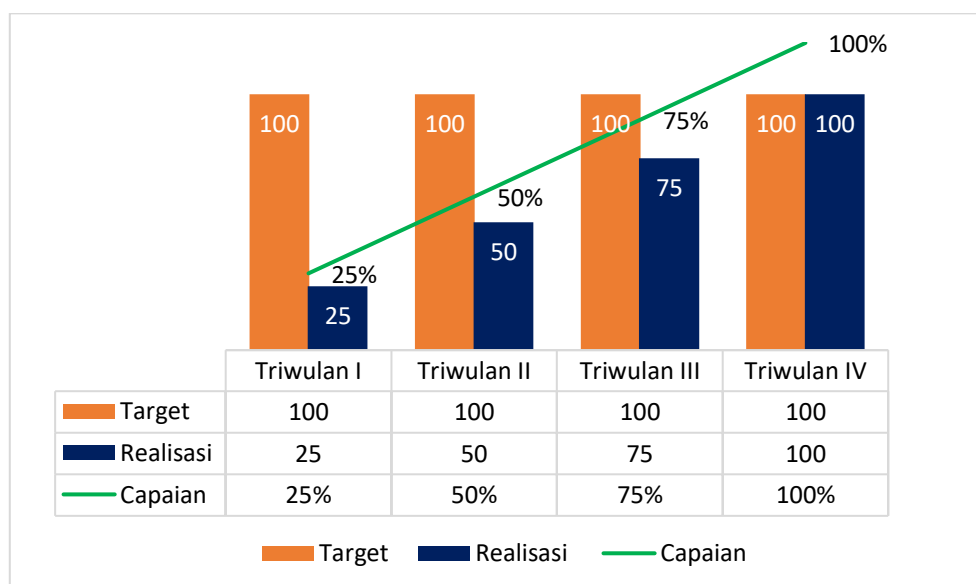
Penyelenggaraan dukungan teknis transpotasi darat berupa berbagai kegiatan penunjang untuk mendukung pemenuhan tupoksi organisasi seperti perjalanan dinas dalam kota, pemeliharaan fasilitas perkantoran, pengurusan BMN, operasional perkantoran baik di kantor induk maupun di satuan pelayanan dan honorarium satuan kerja.

Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\% \text{ Kualitas Dukungan Teknis} = \frac{\text{Realisasi Dukungan Teknis}}{\text{Target Dukungan Teknis}} \times 100\%$$

### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada tahun 2024, capaian IKK ini telah mencapai 50%. Adapun capaian IKK ini dapat dilihat pada realisasi daya serap keuangan yang terdapat pada bagian **Lampiran III** dari laporan ini.



Gambar II.20 Grafik Dukungan Teknis Perhubungan Darat Tahun 2024

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

- **Kronologi Target**

Pada sepanjang tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target nilai 100.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan anggaran;
- Perencanaan yang matang;
- Koordinasi yang baik dalam lingkungan kerja.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Terjadi perubahan anggaran yang berpengaruh pada pelaksanaan;
- Kurang baiknya perencanaan;
- Koordinasi yang kurang baik dalam lingkungan kerja.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang dipaparkan pada bagian Lampiran III dan penjelasan sebelumnya, maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 100%.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya dengan menggunakan realisasi capaian kinerja IKK ini dan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka persentase capaian IKK ini adalah sebagai berikut:

Selanjutnya dengan menggunakan hasil Analisa di atas dan dengan membandingkan dengan target IKK ini pada tahun 2024, maka capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

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

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = \frac{12 \text{ bulan}}{12 \text{ bulan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = 100\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **4670.EBA Layanan Dukungan Manajemen Internal** sebesar **Rp. 8.961.208.000** dan telah terserap sebesar **Rp. 8.857.161.516** atau **98,05%** pada triwulan IV 2024.

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

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Melaksanakan kegiatan yang telah dianggarkan pada tahun 2024 dengan efektif dan efisien;
- Melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran;
- Melakukan kegiatan berdasarkan perencanaan matang.

#### **a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.17.

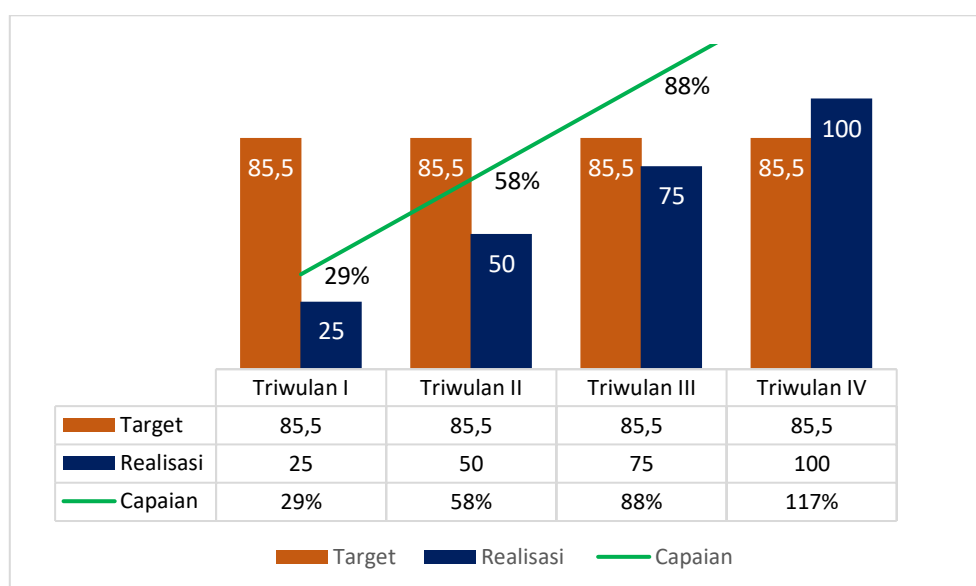
Tabel II.17 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Dukungan Teknis Perhubungan Darat

SK4 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK8	100	100	100%	0
2.	2021	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
3.	2022	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
4.	2023	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
5.	2024	IKK5.1	100	100	100%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

#### a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Pada tahun 2024, realisasi IKK ini mencapai nilai 100. Sedangkan dengan target pada Reviu Resntra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dengan nilai 85, maka capaian IKK ini telah mencapai 117%.



Gambar II.21 Perbandingan Realisasi Kinerja Dukungan Teknis Perhubungan Darat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

## II.2.5 Sasaran Kinerja 1 Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (selanjutnya disebut AKIP) merupakan integrasi dari sistem perencanaan, sistem penganggaran dan sistem pelaporan kinerja, yang selaras dengan pelaksanaan sistem akuntabilitas keuangan. Dalam hal ini, setiap organisasi diwajibkan mencatat dan melaporkan setiap penggunaan keuangan negara serta kesesuaiannya dengan ketentuan yang berlaku. Adapun BPTD NTT juga telah melaksanakan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah melalui pembuatan dokumen SAKIP setiap tahun yang berisi perencanaan kegiatan dan target beserta laporan pertanggung jawabannya.

Pencapaian Sasaran Kegiatan I dapat dihitung berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

1. IKK 1 : Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat.

### II.2.5.1 IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

#### a. 1 Defenisi Indikator Kinerja Kegiatan

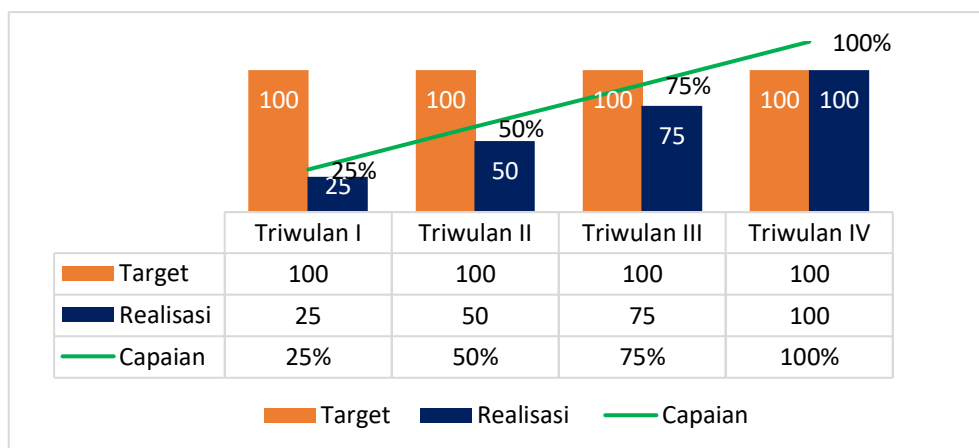
Tingkat penyelenggaraan perkantoran yang dimaksud adalah segala kegiatan perkantoran yang akuntabel melalui pelaporan pertanggungjawaban setiap bulan.

Adapun rumus perhitungan capaian IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\text{\%layanan perkantoran} = \frac{\text{Layanan Kantor Per Bulan}}{\text{Total Bulan Per Tahun}} \times 100\%$$

#### a. 2 Perbandingan Target Dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

Pada triwulan IV 2024, capaian nilai AKIP BPTD NTT dapat dilihat pada Tabel II.1, dimana capaian nilai AKIP adalah 100% pada triwulan IV 2024.



Gambar II.22 Grafik Layanan Perkantoran Tahun 2024

### a. 3 Analisa Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

- **Kronologi Target**

Pada sepanjang tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target nilai 100.

- **Faktor Keberhasilan**

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

- Ketersediaan anggaran;
- Perencanaan yang matang;
- Koordinasi yang baik dalam lingkungan kerja.

- **Faktor Kegagalan**

Selanjutnya faktor-faktor yang dapat menyebabkan kegagalan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

- Terjadi perubahan anggaran yang berpengaruh pada pelaksanaan;
- Kurang baiknya perencanaan;
- Koordinasi yang kurang baik dalam lingkungan kerja.

- **Perhitungan realisasi kinerja**

Berdasarkan data yang dipaparkan pada bagian Tabel III.1 dan penjelasan sebelumnya, maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 100%.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Selanjutnya dengan menggunakan realisasi capaian kinerja IKK ini dan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka persentase capaian IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\text{\% Capaian Kinerja} = \frac{\text{Total Bulan Layanan Kantor}}{\text{Total Bulan Per Tahun}} \times 100\%$$

$$\text{\% Capaian Kinerja} = \frac{12 \text{ Bulan}}{12 \text{ Bulan}} \times 100\%$$

$$\text{\% Capaian Kinerja} = 100\%$$



- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **EBA.994 Layanan Perkantoran** sebesar **Rp.13.312.588.000** dan telah terserap sebesar **Rp. 13.309.552.823** atau **99,8%** pada triwulan IV 2024.

**a. 4 Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa Yang Akan Datang**

Adapun upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu:

- Melaksanakan kegiatan yang telah dianggarkan pada tahun 2024 dengan efektif dan efisien;
- Melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran;
- Melakukan kegiatan berdasarkan perencanaan matang.

**a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, 2021 dan 2020**

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 pada Tabel II.18.

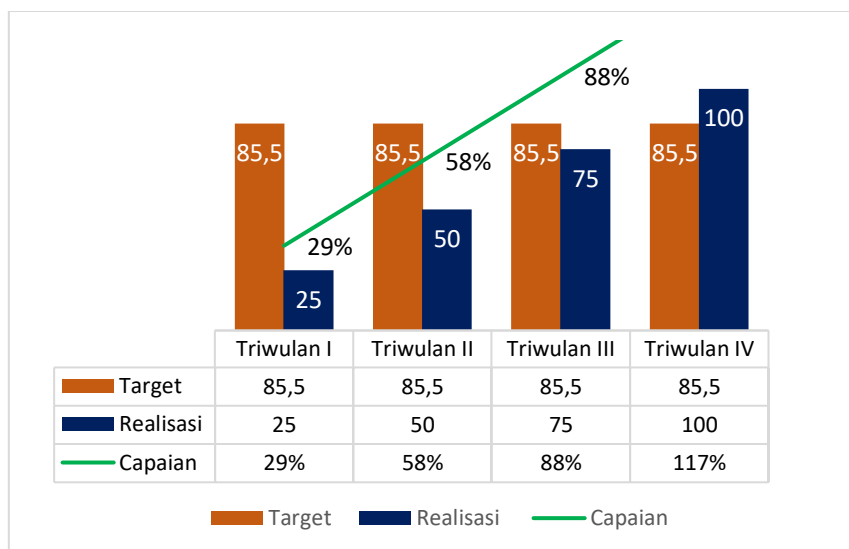
Tabel II.18 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Layanan Perkantoran

SK4 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2020	IKK8	100	100	100%	0
2.	2021	IKK1	100	100	100%	Tetap
3.	2022	IKK1	100	100	100%	Tetap
4.	2023	IKK1	100	100	100%	Tetap
5.	2024	IKK1	100	100	100%	Tetap

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

**a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024**

Pada tahun 2024, realisasi IKK ini mencapai nilai 100. Sedangkan dengan target pada Reviu Resntra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dengan nilai 85,5. Maka capaian IKK ini telah mencapai 117%.



Gambar II.23 Perbandingan Realisasi Kinerja Layanan Perkantoran Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

## II.3 Realisasi Keuangan

### II.3.1 Alokasi Anggaran

#### II.3.1.1 Jenis PAGU Anggaran

PAGU Awal DIPA TA. 2024 sebesar **Rp. 259.690.723.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.20 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2024

• RM	Rp 221.516.913.000	85%
•PNBP	Rp 38.173.810.000	15%
<b>Total</b>	<b>Rp 259.690.723.000</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.21 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2024

<b>Belanja Pegawai</b>	Rp 8.715.283.000	3%
<b>Belanja Barang</b>	Rp 136.777.642.000	53%
<b>Belanja Modal</b>	Rp 114.197.798.000	44%
<b>Total</b>	<b>Rp 259.690.723.000</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Adapun secara keseluruhan, anggaran BPTD NTT untuk Tahun 2024 mengalami revisi sebanyak 27 (dua puluh tujuh) kali. Pada Akhir Tahun 2024, PAGU Akhir DIPA TA. 2024 sebesar **Rp.281.500.512.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.22 Rincian per Sumber Dana PAGU Akhir Tahun 2024

· RM	Rp 230.901.379.000	82%
·PNBP	Rp 50.599.133.000	18%
<b>Total</b>	<b>Rp 281.500.512.000</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.23 Rincian per Jenis Belanja PAGU Akhir Tahun 2024

<b>Belanja Pegawai</b>	Rp 13.312.588.000	5%
<b>Belanja Barang</b>	Rp 129.216.125.000	46%
<b>Belanja Modal</b>	Rp 138.971.799.000	49%
<b>Total</b>	<b>Rp 281.500.512.000</b>	<b>100%</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Penambahan dan pergeseran anggaran tersebut sesuai Surat Pengesahan Anggaran sebagai berikut:

- Surat Menteri Keuangan Nomor: SP DIPA-022.03.2.403853/2024 tanggal 24 November 2023 tentang Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Tahun Anggaran 2024;
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-131/WPB.24/2024 tanggal 23 Januari 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-1 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-210/WPB.24/2024 tanggal 5 Februari 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-3 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-430/WPB.24/2024 tanggal 15 Februari 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-4 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-881/WPB.24/2024 tanggal 29 Februari 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-5 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-934/WPB.24/2024 tanggal 15 Maret 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-6 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-955/WPB.24/2024 tanggal 20 Maret 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-7 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-1052/WPB.24/2024 tanggal 3 April 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-8 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-1810/WPB.24/2024 tanggal 28 Mei 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-10 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);

- j. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-1810/WPB.24/2024 tanggal 10 Juni 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-11 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- k. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-2407/WPB.24/2024 tanggal 3 Juli 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-12 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- l. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-2886/WPB.24/2024 tanggal 12 Juli 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-13 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- m. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-3266/WPB.24/2024 tanggal 6 September 2024 perihal Pengesahan Revisi Ke-16 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- n. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-3767/WPB/.24/2024 tanggal 11 Oktober 2024 perihal perihai Pengesahan Revisi Ke-18 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- o. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-3994/WPB/.24/2024 tanggal 21 Oktober 2024 perihal perihai Pengesahan Revisi Ke-19 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- p. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-4202/WPB/.24/2024 tanggal 13 November 2024 perihal perihai Pengesahan Revisi Ke-21 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- q. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-4485/WPB/.24/2024 tanggal 26 November 2024 perihal perihai Pengesahan Revisi Ke-22 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853);
- r. Surat Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbendaharaan Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor: S-4598/WPB/.24/2024 tanggal 2 Desember 2024 perihal perihai Pengesahan Revisi Ke-23 Balai Pengelola Transportasi Darat Nusa Tenggara Timur (403853).

### II.3.1.2 PAGU Anggaran

Tabel II.24 Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2024

	SUMBER DANA (RP)			JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	
PAGU AWAL	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-1	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-2	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-3	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-4	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-5	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-6	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-7	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-8	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-9	221.516.913.000,00	38.173.810.000,00		259.690.723.000
REVISI KE-10	221.088.537.000,00	38.173.810.000,00		259.262.347.000
REVISI KE-11	221.088.537.000,00	38.173.810.000,00		259.262.347.000
REVISI KE-12	221.088.537.000,00	38.173.810.000,00		259.262.347.000
REVISI KE-13	221.088.537.000,00	38.173.810.000,00		259.262.347.000
REVISI KE-14	229.710.912.000,00	38.221.533.000,00		267.932.445.000
REVISI KE-15	229.387.719.000,00	38.221.533.000,00		267.609.252.000

	SUMBER DANA (RP)			JUMLAH
	RM	PNBP	SBSN	
REVISI KE-16	229.387.719.000,00	38.221.533.000,00		267.609.252.000
REVISI KE-17	229.387.719.000,00	50.599.133.000,00		279.986.852.000
REVISI KE-18	229.387.719.000,00	50.599.133.000,00		279.986.852.000
REVISI KE-19	229.387.719.000,00	50.599.133.000,00		279.986.852.000
REVISI KE-20	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-21	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-22	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-23	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-24	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-25	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-26	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000
REVISI KE-27	230.901.379.000,00	50.599.133.000,00		281.500.512.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.25 Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2024

	JENIS BELANJA (RP)			JUMLAH
	BELANJA PEGAWAI	BELANJA BARANG	BELANJA MODAL	
PAGU AWAL	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-1	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-2	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-3	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-4	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-5	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-6	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-7	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-8	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-9	8.715.283.000	136.777.642.000	114.197.798.000	259.690.723.000
REVISI KE-10	11.449.724.000	134.421.614.000	113.391.009.000	259.262.347.000
REVISI KE-11	11.449.724.000	134.421.614.000	113.391.009.000	259.262.347.000
REVISI KE-12	11.449.724.000	134.421.614.000	113.391.009.000	259.262.347.000
REVISI KE-13	11.449.724.000	134.421.614.000	113.391.009.000	259.262.347.000
REVISI KE-14	11.449.724.000	115.948.274.000	140.534.447.000	267.932.445.000
REVISI KE-15	13.312.588.000	115.948.274.000	138.348.390.000	267.609.252.000
REVISI KE-16	13.312.588.000	130.707.465.000	123.589.199.000	267.609.252.000
REVISI KE-17	13.312.588.000	130.707.465.000	135.966.799.000	279.986.852.000
REVISI KE-18	13.312.588.000	130.707.465.000	135.966.799.000	279.986.852.000
REVISI KE-19	13.312.588.000	130.707.465.000	135.966.799.000	279.986.852.000
REVISI KE-20	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-21	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-22	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-23	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-24	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-25	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-26	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000
REVISI KE-27	13.312.588.000	129.216.125.000	138.971.799.000	281.500.512.000

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.26 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2024

	PAGU AWAL	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN I	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN II	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN III	PERUBAHAN	PAGU AKHIR PER TRIWULAN IV
<b>Belanja Pegawai</b>	8.715.283.000	-	8.715.283.000	-	11.449.724.000	-	13.312.588.000	-	13.312.588.000
<b>Belanja Barang</b>	136.777.642.000	-	136.777.642.000	2.356.028.000	134.421.614.000	6.070.177.000	130.707.465.000	1.491.340.000	129.216.125.000
· RM	145.342.825.000	-	145.342.825.000	378.413.000	145.721.238.000	15.070.120.000	130.272.705.000	11.821.248.000	142.093.953.000
· PNPB	150.100.000	-	150.100.000	-	150.100.000	284.660.000	434.760.000	-	434.760.000
<b>Belanja Modal</b>	114.197.798.000	-	114.197.798.000	806.789.000	113.391.009.000	9.391.401.000	123.589.199.000	15.382.600.000	138.971.799.000
· RM	76.174.088.000		76.174.088.000	806.789.000	75.367.299.000	9.628.338.000	85.802.426.000	3.005.000.000	88.807.426.000
· PNPB	38.023.710.000		38.023.710.000	-	38.023.710.000	236.937.000	37.786.773.000	12.377.600.000	50.164.373.000
· SBSN				-		-		-	
<b>TOTAL</b>	<b>259.690.723.000</b>	<b>-</b>	<b>259.690.723.000</b>	<b>428.376.000</b>	<b>259.262.347.000</b>	<b>7.918.529.000</b>	<b>267.609.252.000</b>	<b>13.891.260.000</b>	<b>281.500.512.000</b>

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.27 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2024

KODE	NOMENKLATUR PROGRAM	PAGU AWAL (Juta)	PAGU PER TRIWULAN I	TRIWULAN I		PAGU PER TRIWULAN II	TRIWULAN II		PAGU PER TRIWULAN III	TRIWULAN III		PAGU PER TRIWULAN IV	TRIWULAN IV	
				REALISASI	%		REALISASI	%		REALISASI	%		REALISASI	%
22,03	Ditjen Perhubungan	259.690.723.000	259.690.723.000	32.668.275.458	12,58%	259.262.347.000	87.067.613.538	33,58%	267.609.252.000	146.047.095.653	54,57%	281.500.512.000	271.105.545.772	96,31%
022.03. GA	Program Infrastruktur Konektivitas	244.106.208.000	244.106.208.000	27.238.565.851	11,16%	240.943.391.000	76.715.817.580	31,84%	247.427.432.000	131.209.996.184	53,03%	259.167.692.000	248.938.835.473	96,05%
4637	Infrastruktur Konvektivitas Transportasi Darat	141.236.746.000	141.236.746.000	14.131.034.400	10,01%	138.073.929.000	35.679.934.973	25,84%	147.742.189.000	64.751.867.007	43,83%	154.693.449.000	144.659.231.100	93,51%
4638	Pelayanan Transportasi Darat	19.332.355.000	19.332.355.000	2.769.623.000	14,33%	19.332.355.000	7.564.620.800	39,13%	19.581.797.000	13.292.158.700	67,88%	20.965.797.000	20.908.571.185	99,73%
4639	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	63.356.154.000	63.356.154.000	9.553.360.000	15,08%	63.356.154.000	27.937.114.600	44,10%	55.702.228.000	38.401.583.500	68,94%	58.807.228.000	58.689.165.069	99,80%
4640	Penunjang Teknis Transportasi Darat	20.180.953.000	20.180.953.000	784.548.451	3,89%	20.180.953.000	5.534.147.207	27,42%	24.401.218.000	14.764.386.977	60,51%	24.701.218.000	24.681.868.119	99,92%
022.03. WA	Program Dukungan Manajemen	15.584.515.000	15.584.515.000	5.429.709.607	34,84%	18.318.956.000	10.351.795.958	56,51%	20.181.820.000	14.837.099.469	73,52%	22.332.820.000	22.166.710.299	99,26%
4670	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	6.869.232.000	6.869.232.000	1.929.727.160	28,09%	6.869.232.000	3.424.800.072	49,86%	6.869.232.000	5.268.884.572	76,70%	9.020.232.000	8.857.161.516	98,19%
4671	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat	8.715.283.000	8.715.283.000	3.499.982.447	40,16%	11.449.724.000	6.926.995.886	60,50%	13.312.588.000	9.568.214.897	71,87%	13.312.588.000	13.309.548.783	99,98%

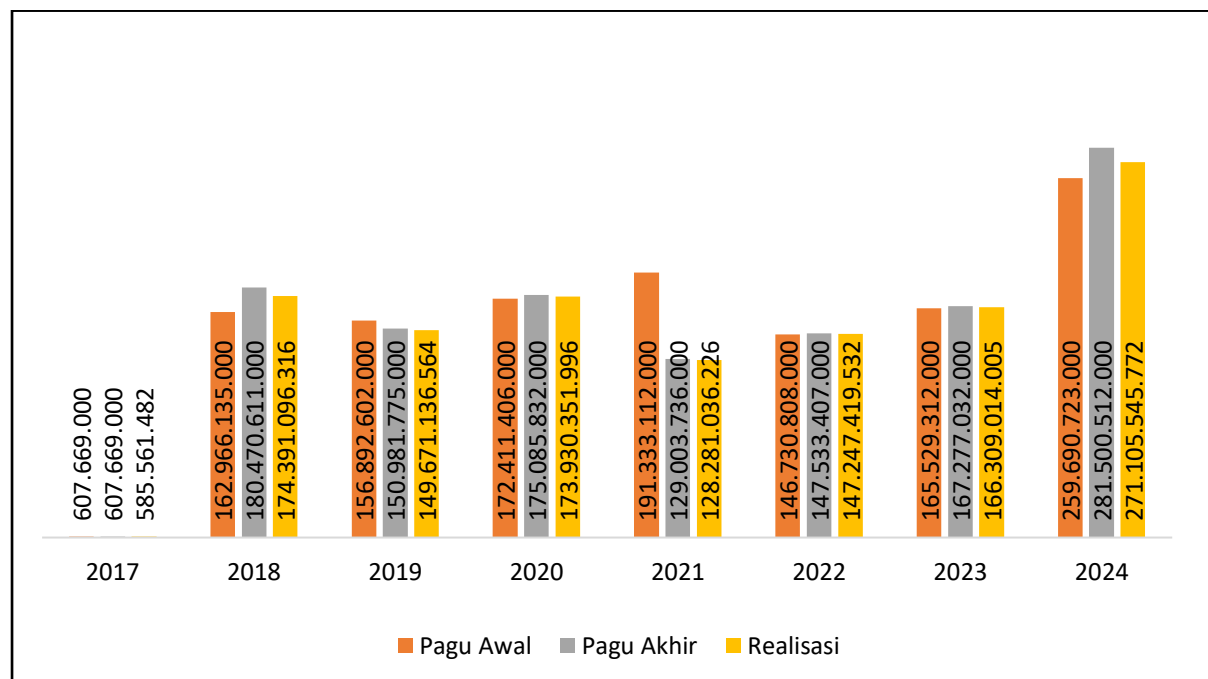
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Adapun data perbandingan PAGU dan realisasi dari tahun 2017-2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II.28 di bawah ini (untuk tahun 2024):

Tabel II.28 Perbandingan PAGU dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2024

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	281.500.512.000	271.105.545.772	96,31%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat



Gambar II.24 Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2024

Berdasarkan data di atas dapat diketahui bahwa untuk anggaran tahun 2024 sebesar Rp.281.500.512.000 telah terserap Rp atau sebesar 96,31% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.



### III 3.2 Realisasi Anggaran

#### III.3.2.1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2024

PAGU tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian pada Tabel II.27 (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi) dimana dari alokasi anggaran sebesar Rp.281.500.512.000 telah terserap Rp.271.105.545.772 atau sebesar 96,31% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.

#### III.3.2.2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2024 yang sudah di analisis, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II.26 Berdasarkan data pada Gambar tersebut, dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana 96,31%.

#### III.3.2.3 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024

Adapun data realisasi anggaran per jenis belanja pada tahun 2024 yang sudah di analisis, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar II.28.

#### III.3.2.4. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja

Berikut merupakan data dari dana yang tidak terserap oleh unit kerja berdasarkan per jenis belanja, per sumber dana, dan sisa anggaran pada tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II.29 dan Tabel II.30 di bawah ini:

Tabel II.29 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR (Rp)	REALISASI (Rp)	SISA PAGU (Rp)
1	Belanja Pegawai	13.312.588.000	13.309.548.783	3.039.217
2	Belanja Barang	129.216.125.000	119.184.634.156	10.031.490.844
3	Belanja Modal	138.971.799.000	138.611.362.833	360.436.167,0
<b>TOTAL</b>		<b>281.500.512.000</b>	<b>271.105.545.772</b>	<b>10.394.966.228</b>

Tabel II.30 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024

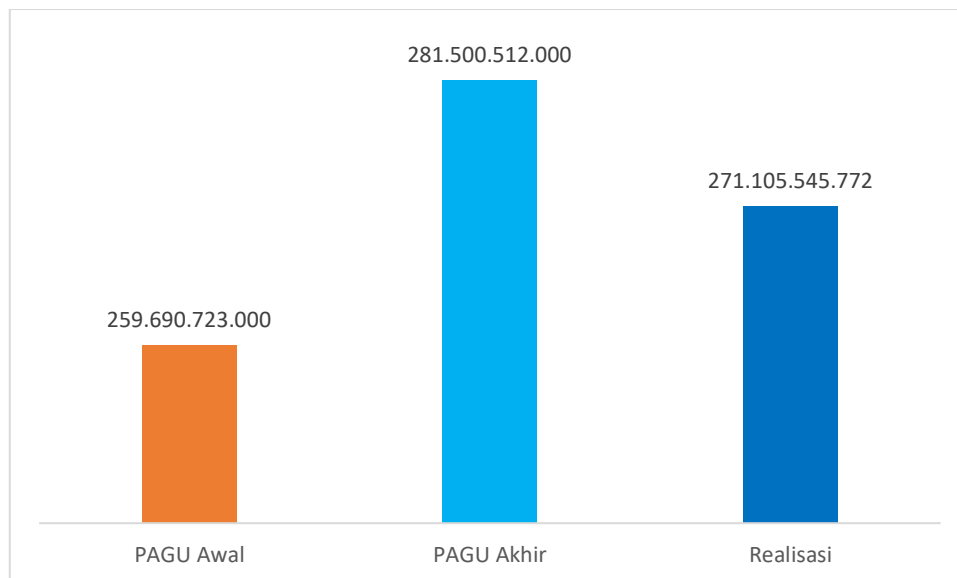
NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR (Rp)	REALISASI (Rp)	SISA PAGU (Rp)
1	Rupiah Murni	230.901.379.000	220.613.620.186	10.287.758.814
2	PNBP	50.599.133.000	50.491.925.586	107.207.414
3	SBSN	-	-	-

### III.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran kinerja per Tahun 2024, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dengan rincian pada Tabel II.31.

Tabel II.31 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Tahun 2024

No	Sasaran Progam	Triwulan I			Triwulan II			Triwulan III			Triwulan IV		
		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan I)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan II)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan III)	% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan III)
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat Dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi	41%	84,50%	-43,25%	53%	34,55%	18,56%	78%	57,80%	20,20%	100%	99,65%	0,35%
2	Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat	0%	0,00%	0,00%	0%	16,38%	-16,38%	0%	56,42%	-56,42%	100%	99,55%	0,45%
3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	81%	86%	-5,05%	99%	87%	11,87%	174%	81,57%	92,55%	115%	96,84%	18,16%
4	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	25%	29%	-4,19%	29%	50%	-21,13%	75%	78,5%	-3,50%	100%	98,84%	1,16%
5	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	52%	49,53%	2,47%	50%	64%	-14,20%	75%	77,78%	-2,78%	100%	99,98%	0,02
Rata-Rata		40%	50%	-10%	46%	50%	-4%	80%	70%	10%	103%	98,97	4,03%



Gambar II.25 Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2024

### II.3.4 Hambatan Dan Kendala

Adapun dalam melaksanakan kinerja dan pemenuhan tupoksi selama tahun 2024, 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 2024 tidak sepenuhnya terealisasi, sehingga pemenuhan tupoksi menjadi terbatas;
- Beberapa wilayah terpencil di NTT belum memiliki jaringan internet yang baik, sehingga mempengaruhi lambatnya pelaporan dan koordinasi baik internal maupun eksternal.

### III.1 Ringkasan Capaian

Dalam rangka perwujudan pertanggung jawaban pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD NTT serta Pengelolaan 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 Tahun 2024 dapat disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2024, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan pada periode ini, dapat disampaikan sebagai berikut:
  - a. Terdapat 12 (dua belas) IKK yang telah memenuhi target dengan rincian sebagai berikut:
    - 1) IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan target 100% dan realisasi 100%, sehingga capaian kinerja 100%;
    - 2) IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi dengan target 2 lokasi dan realisasi 2 lokasi, sehingga capaian kinerja 100%;
    - 3) IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan target 100% dan realisasi 100% sehingga capaian kinerja 100%;
    - 4) IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi dengan target 20 lokasi serta realisasi 20 lokasi, sehingga capaian kinerja 100%;
    - 5) IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP dengan target 87% dan realisasi 87% sehingga capaian kinerjanya 100%;
    - 6) IKK 3.1 Persentase Pelanggaran di UPPKB Perhubungan Darat dengan target 20% dan realisasi 4,79% sehingga capaian kinerjanya 176%;
    - 7) IKK 3.2 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal dengan target 100% dan realisasi 100%, sehingga capaian kinerja 100%;
    - 8) IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan dengan target 2 lokasi dan realisasi 2 lokasi, sehingga capaian kinerja 100%;
    - 9) IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan dengan target 200 orang dan realisasi 745 orang, sehingga capaian kinerja 373%;
    - 10) IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dengan target 59% dan realisasi 72% dengan capaian kinerja 122%;
    - 11) IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dengan target nilai 100 dan realisasi nilai 100 dengan capaian kinerja 100%;
    - 12) IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat dengan target nilai 100 dan realisasi nilai 100 dengan capaian kinerja 100%.
2. PAGU BPTD NTT untuk tahun 2024 adalah senilai Rp.281.500.512.000 (revisi terakhir) dan telah terserap sebesar Rp. 271.105.545.772 dengan persentase daya serap mencapai 96,31%;

3. 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;
4. 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**

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

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	Realisasi Bulan Desember 2024			Evaluasi	Penanggung Jawab
						T	R	C		
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100	100	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	2	2	2	100,00%	Telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe A Bimoku, Terminal Tipe A Kefamenanu dan Terminal Barang Internasional Motaain. Adapun untuk Terminal Bimoku dan Motaain masih dalam tahap lanjutan pembangunan dan terminal Motamasin dan Wini sedang dalam perencanaan untuk dibangun pada tahun ini	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100	100	100	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	20	20	20	100,00%	20 pelabuhan SDP beroperasi dengan lancar	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	Realisasi Bulan Desember 2024			Evaluasi	Penanggung Jawab
						T	R	C		
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	87	87	87	100,00%	telah selesai dilaksanakan	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100	100	100	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	6	4,79	5	120,17%	Pelanggaran yang ditemukan masih jauh dari batas target yang telah ditentukan	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	2	2	2	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	700	745	745	106,43%	Telah selesai dilaksanakan	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	80	80	80	100,00%	telah selesai dilaksanakan	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	Realisasi Bulan Desember 2024			Evaluasi	Penanggung Jawab
						T	R	C		
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100	100,00	100	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Subbagian Tata Usaha
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100	100	100	100,00%	Telah selesai dilaksanakan	Subbagian Tata Usaha