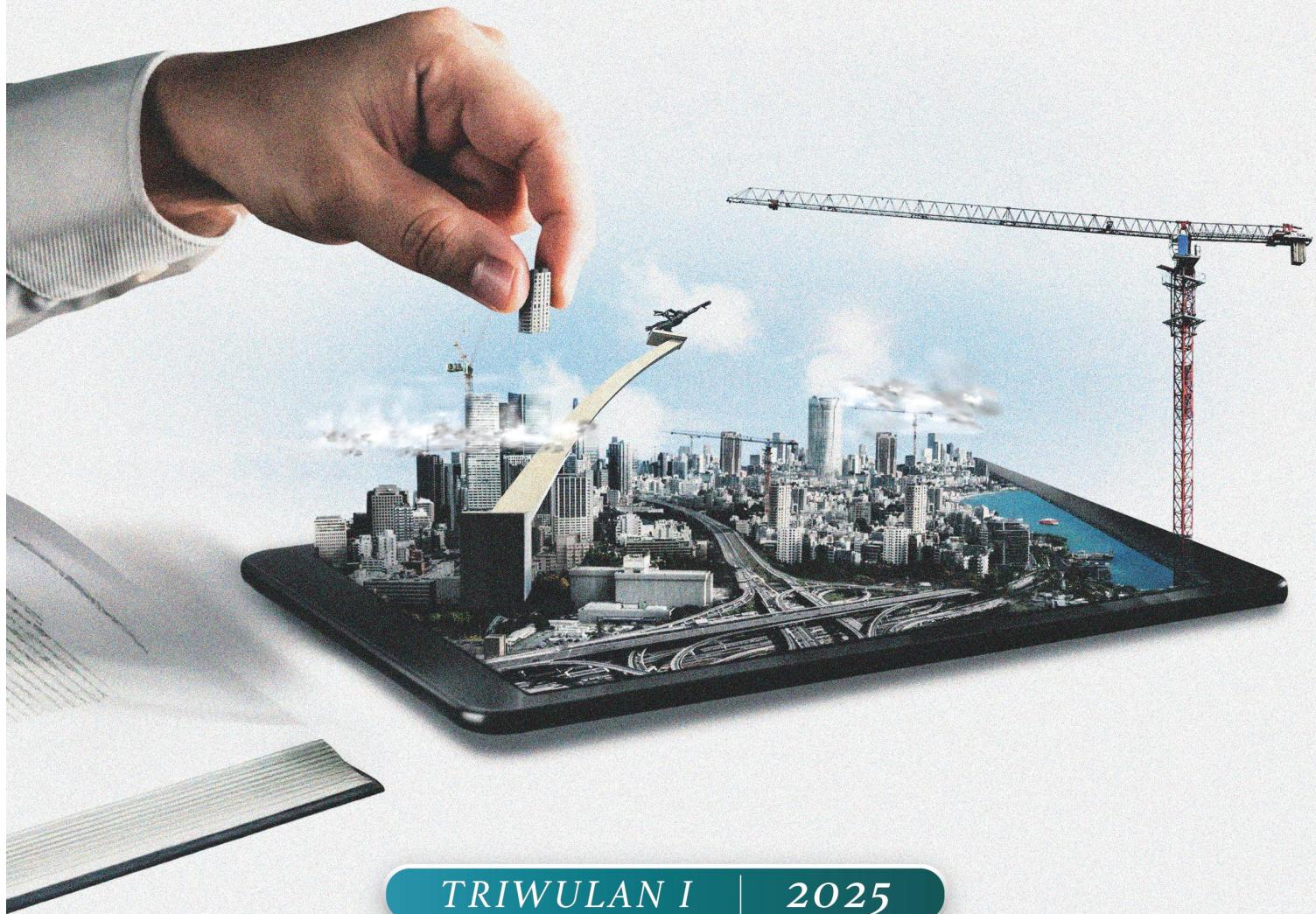




LMCK

(LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA)



TRIWULAN I | 2025

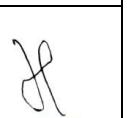
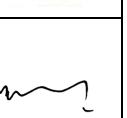
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI

HALAMAN PERSETUJUAN

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

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

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

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1.	Dikonsep	Engelbertus Langi, A.Md.LLASDP, S.ST(TD)	Penyusun Rencana dan Pelaporan	10/11/25	
2.	Diperiksa	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	10/11/25	
3.	Disetujui	Yaan Sem Appah, A.Md, S.S.T (TD)	Kasubbag Tata Usaha	10/11/25	
4.	Disetujui	Marta Anggoro, S.ST.	Kasi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan Dan Pengawasan	10/11/25	
5.	Disetujui	Deddy Gusman, S.T., M.Sc	Kasi Sarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	10/11/25	
6.	Disetujui	Musa Eliasar Thonak, S.H.	Kasi Prasarana Dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Dan Penyeberangan	10/11/25	



• KATA PENGANTAR

KATA PENGANTAR



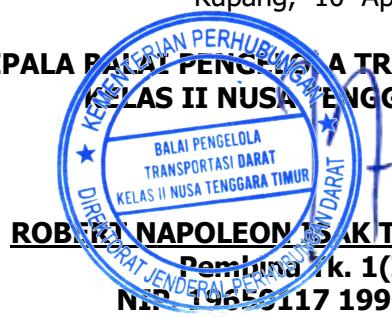
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur mengemban amanah menjadi organisasi pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui suatu layanan transportasi darat di Provinsi Nusa Tenggara Timur.

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

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

Kupang, 10 April 2025

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



ROBERT NAPOLEON TSAK TAIL, S.S.I.T., M.M.

Pemimpin SK. 1(IV/b)

NIP. 19650117 199003 1 003

RINGKASAN EKSEKUTIF

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

Laporan ini mencakup pelaksanaan program dan kegiatan sesuai dengan Revisi Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025-2029 dengan total jumlah Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebanyak 12 (dua belas) Indikator dari 5) lima Sasaran Kegiatan.

Berdasarkan hasil pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur masih berusaha untuk meningkatkan capaian kinerjanya, dimana rata-rata capaian kinerja seluruh IKK telah mencapai 36% pada Triwulan I 2025

Hasil rata-rata pengukuran pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) yaitu sebesar 27%, dapat disimpulkan bahwa kebijakan, program, sasaran, indikator kinerja utama dan kegiatan yang dilaksanakan masih dalam tahap proses pelaksanaan dan penggeraan dalam mencapai tujuan dan sasaran serta mewujudkan visi dan misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur sebagai mana yang telah dirumuskan dalam Draft Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2025-2029.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
KATA PENGANTAR	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Tugas Pokok dan Fungsi.....	2
I.2.1 Bagan Struktur Organisasi	2
I.2.2 Tupoksi Subbagian Tata Usaha	4
I.2.3 Tupoksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	4
I.2.4 Tupoksi Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	4
I.2.5 Tupoksi Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	4
I.2.6 Kelompok Satuan Pelayanan	5
I.3 Sumber Daya Manusia	6
I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	7
1.4.1 Kewenangan.....	7
1.4.2 Sumber Daya Manusia	8
1.4.3 Anggaran	8
1.4.4 Isu Strategis.....	8
1.4.5 Ruang Lingkup	8
I.5 Sistematika Penulisan.....	9
I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis	13
I.1.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025	15
II.2 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025	17
II.2.1 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025	17
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	19
II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	19

II.1.1. Sasaran Kinerja I Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi.....	22
II.1.1.1. IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Nasional	22
II.1.1.2. IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi	26
II.1.1.3. IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	30
II.1.1.4. IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi	34
II.1.2. Sasaran Kinerja II Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat	38
II.1.2.2 IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP ..	38
II.1.3 Sasaran Kinerja IV Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat.....	41
III.1.3.1 IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal	42
II.1.3.4 IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan.....	50
II.1.3.3 IKK 3.5 Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan ..	53
III.2.4 SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat.....	59
III.2.4.1 IKK 5.1 Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	59
II.2.5 SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	63
III.2.5.1 IKK1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	63
II.2 Realisasi Keuangan	67
II.2.1 Alokasi Anggaran.....	67
III.2.1.1 Jenis PAGU Anggaran.....	67
II.2.1.2 PAGU Anggaran	67
II.2.2 Realisasi Anggaran	69
II.2.2.2. Realisasi Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024	69
II.2.2.3 Realisasi Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024.....	70
II.2.2.4. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja	70
III.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya	72
III.3.4 Hambatan dan Kendala	72
BAB III PENUTUP	74
III.1 Ringkasan Capaian	74
III.2 Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab	75

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel I.1 Pemetaan SDM BPTD NTT Tahun 2024.....	6
Tabel I.2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	13
Tabel I.3 Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Reviu Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	15
Tabel I.4 Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2024.....	17
Tabel I.5 Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2024	18
Tabel II.1 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024.....	24
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 Angkutan Jalan.....	28
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.....	35
Tabel II.6 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Keperintisan Angkutan Penyeberangan.....	38
Tabel II.7 Daftar Pelabuhan Penyeberangan di Wilayah BPTD NTT Tahun 2024....	39
Tabel II.8 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pelabuhan SDP Beroperasi.....	42
Tabel II.9 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan.....	46
Tabel II.10 Rekapitulasi Realisasi Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Perlengkapan Jalan Tahun 2024.....	50
Tabel II.11 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pemasangan Perlengkapan Keselamatan Jalan...	51
Tabel II.12 Rekapitulasi Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di Satpel UPPKB Nun Baun Sabu Tahun 2024.....	54
Tabel II.13 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Persentase Pelanggaran Di UPPKB.....	56
Tabel II.14 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan.....	60
Tabel II.15 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Masyarakat Peserta Pekan Keselamatan Jalan Nasional.....	63
Tabel II.16 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor.....	67

Tabel II.17	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Dukungan Teknis Perhubungan Darat.....	70
Tabel II.18	Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Layanan Perkantoran.....	74
Tabel II.19	Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2024.....	76
Tabel II.20	Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2024.....	76
Tabel II.21	Rincian per Sumber Dana PAGU Revisi Ke-12 Tahun 2024.....	76
Tabel II.22	Rincian per Jenis Belanja PAGU Revisi Ke-12 Tahun 2024.....	76
Tabel II.23	Rincian per Sumber Dana PAGU Revisi Ke-16 Tahun 2024.....	77
Tabel II.24	Rincian per Jenis Belanja PAGU Revisi Ke-16 Tahun 2024.....	77
Tabel II.25	Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2024.....	78
Tabel II.26	Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2024.....	79
Tabel II.27	Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2024....	80
Tabel II.28	Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2024.....	80
Tabel II.29	Perbandingan PAGU dan Realisasi Anggaran Tahun 2017 – Tahun 2024.....	81
Tabel II.30	Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2024.....	82
Tabel II.31	Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2024.....	82
Tabel III.1	Hasil Evaluasi, Rekomendasi dan Unit Kerja Penanggung Jawab.....	88

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar
Gambar I.1	Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur.....
Gambar II.1	Grafik Capaian Persentase Pelaksanaan Keperinstisan Angkutan Jalan.....
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.3	Grafik Jumlah Terminal Tipe-A Terminal Barang Yang Beroperasi.....
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.....
Gambar II.5	Grafik Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2024.....
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.....
Gambar II.7	Grafik Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi.....
Gambar II.8	Gambar II.8 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....
Gambar II.9	Grafik Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan SDP.....
Gambar II.10	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pemenuhan SPM Pada Pelabuhan SDP Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....
Gambar II.11	Grafik Persentase Pemasangan Perlengkapan Jalan Tahun 2024...
Gambar II.12	Perbandingan Realisasi Kinerja Pengadaan Perlengkapan Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....
Gambar II.13	Grafik Persentase Pelanggaran Pada UPPKB.....
Gambar II.14	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di UPPKB Hubdat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....
Gambar II.15	Grafik Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan.....
Gambar II.16	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....
Gambar II.17	Grafik Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Keselamatan Jalan Tahun 2024.....

Gambar II.18	Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Masyarakat Tersosialisasi Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	64
Gambar II.19	Grafik Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2024.....	65
Gambar II.20	Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	67
Gambar II.21	Grafik Dukungan Teknis Perhubungan Darat Tahun 2024.....	68
Gambar II.22	Perbandingan Realisasi Kinerja Dukungan Teknis Perhubungan Darat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	71
Gambar II.23	Grafik Layanan Perkantoran Tahun 2024.....	72
Gambar II.24	Perbandingan Realisasi Kinerja Layanan Perkantoran Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.....	75
Gambar II.25	Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2024.....	81
Gambar II.26	Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2024.....	83

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Dokumen SAKIP 2024
Lampiran II	Laporan Keuangan September 2024
Lampiran III	Data Rekapitulasi Damri
Lampiran IV	Rekapitulasi Operasional Terminal 2024
Lampiran V	Rekapitulasi Operasional Kapal Perintis 2024 dan Komersial 2024
Lampiran VI	Progress Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Perlengkapan Keselamatan Jalan 2024
Lampiran VII	Rekapitulasi Operasional Satpel UPPKB Nun Baun Sabu Januari s.d September 2024
Lampiran VIII	Berita Acara Kalibrasi
Lampiran IX	Laporan Pekan Keselamatan Jalan Nasional

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 penyelenggaranya.

I.2 Tugas Pokok dan Fungsi

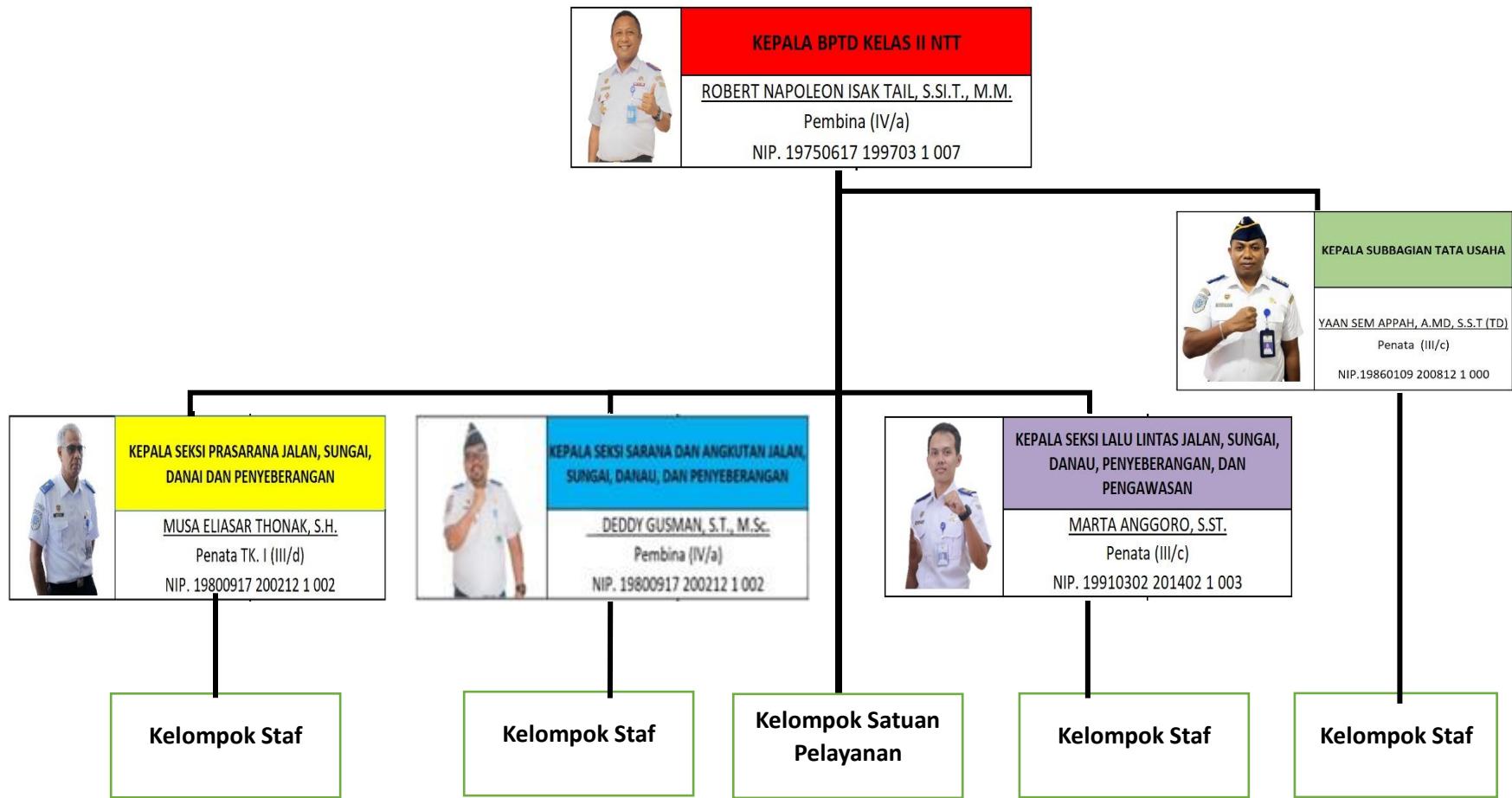
Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dibentuk pada bulan Juli Tahun 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah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

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

I.2.1 Bagan Struktur Organisasi

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

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



Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur

1.2.2 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.

1.2.3 Tupoksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan mermpunyai 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.

1.2.4 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.

1.2.5 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, pengurukan 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 pengurukan 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.

1.2.6 Kelompok Satuan Pelayanan

Kelompok Satuan Pelayanan (selanjutnya disebut "Satpel" dalam laporan ini) adalah kelompok staf yang bertugas di lapangan (terminal, UPPKB dan pelabuhan penyeberangan) yang berada di lingkungan kerja BPTD NTT. Satpel mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Satuan Pelayanan beroperasi yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur meliputi:

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

I.3 Sumber Daya Manusia

Pada triwulan I tahun 2025, BPTD NTT telah memiliki pegawai sebanyak 323 pegawai dengan rincian 105 PNS, 218 PPNPN yang tersebar di kantor maupun di Satpel di lingkungan kerja BPTD NTT, sebagai berikut:

Tabel I. 1 Pemetaan SDM BPTD NTT Tahun 2025

No	Unit Kerja	PNS	CPNS	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	17	23	40
7	Seksi Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	9	7	16
8	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	14	4	18
9	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	14	4	18
10	Satuan Pelayanan UPPKB Nun Baun Sabu	6	30	36
11	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A Bimoku	2	29	31
12	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Kefamenanu	0	3	3
13	Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Motaain	9	20	29
14	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bolok	3	4	7
15	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi	6	21	27
16	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo	2	5	7
17	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Naikliu	1	7	8
18	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Bakalang	1	6	7
19	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Aimere	2	7	9
20	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Rote	1	6	7
21	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Larantuka	2	2	4
22	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kewapante	2	4	6
23	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Waingapu	2	2	4
24	Satuan Pelayanan UPPKB Watualo	0	2	2
25	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Teluk Gurita	0	2	2
26	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pamana	1	1	2
27	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Waikelo	0	3	3
28	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Nangekeo	1	4	5
29	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Lewoleba	0	2	2

No	Unit Kerja	PNS	CPNS	Sub Total
30	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ndao	0	1	1
31	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Hansisi	2	1	3
32	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Baranusa	1	4	5
33	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Solor	0	1	1
34	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Adonara	1	3	4
35	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Maropokot	1	2	3
36	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Wini	1	1	2
37	Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Seba	2	4	6
Total		108	215	323

Sumber: BPTD NTT 2025

I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

1.4.1 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 2009
 Berbagai 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 tugas sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

1.4.3 Anggaran

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

1.4.4 Isu Strategis

Isu Strategis BPTD NTT adalah sebagai berikut:

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

1.4.5 Ruang Lingkup

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

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

I.5 Sistematika Penulisan

Laporan Monitoring Capaian Kinerja (LMCK) Triwulan I 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
 - Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024
- I.7 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2024

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

- II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
 - II.2 Pengukuran Capaian Kinerja
 - A. SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda**
 - Uraian Sasaran Kinerja
- A.1. IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan**
- A.1.1. Definisi Indikator Kinerja
 - A.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
 - A.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - A.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - A.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
 - A.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

A.2. IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi

- A.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- A.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- A.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- A.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- A.2.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023 2022 dan Tahun 2021
- A.2.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

A.3. IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan

- A.3.1. Definisi Indikator Kinerja
- A.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- A.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- A.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- A.3.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023 2022 dan Tahun 2021

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

A.4. IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi

- A.4.1. Definisi Indikator Kinerja
- A.4.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- A.4.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- A.4.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- A.4.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023 2022 dan Tahun 2021
- A.4.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

B. SK 2 Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat

- Uraian Sasaran Kinerja
- #### **B.1. IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP**
- B.1.1. Definisi Indikator Kinerja
 - B.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
 - B.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - B.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - B.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023 2022 dan Tahun 2021
 - B.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C. SK 4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

- Uraian Sasaran Kinerja
- #### **C.1. IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal**
- C.1.1. Definisi Indikator Kinerja
 - C.1.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
 - C.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
 - C.1.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
 - C.1.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
 - C.1.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C.2. IKK 3.2 Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat

- C.2.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.2.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.2.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.2.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- C.2.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- C.2.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C.3 IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

- C.3.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.3.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.3.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.3.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- C.3.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- C.3.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C.4. IKK 3.5 Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan

- C.4.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.4.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.4.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.4.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- C.4.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- C.4.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

C.6. IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

- C.5.1. Definisi Indikator Kinerja
- C.5.2. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- C.5.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan
- C.5.4. Upaya untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang
- C.5.5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022 dan Tahun 2021
- C.5.6. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

D. SK 5 Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

- Uraian Sasaran Kinerja

D.1. IKK 5.1 Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

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

E. SK 1 Meningkatknya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

- Uraian Sasaran Kinerja

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

E.1.1. Definisi Indikator Kinerja

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

E.1.3. Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

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

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

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

II.3 Realisasi Keuangan

II.3.1 Alokasi Anggaran

II.3.2 Realisasi Anggaran

II.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya

II.3.4 Hambatan dan Kendala

BAB III PENUTUP

III.1 Ringkasan Capaian

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

I.6 Uraian Singkat Perencanaan Strategis

Saat ini Rencana Strategis BPTD NTT periode 2025-2029 belum ditetapkan dan masih dalam bentuk draft. Hal ini disebabkan karena adanya kebijakan efisiensi anggaran yang ditetapkan oleh pemerintah pusat di awal tahun 2025 sehingga terjadi perubahan kebijakan dan menyebabkan adanya perubahan signifikan dalam perencanaan untuk periode 2025-2029.

Tabel I. 2 Sasaran dan Indikator Kinerja Program BPTD NTT 2020-2024 sesuai Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET S.D 2029
IKK 1.1 Jumlah Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Internasional Yang beroperasi	Lokasi	5
IKK 1.2 Persentase Keperintisan Angkutan Jalan	%	100
IKK 1.4 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi	Lokasi	29
IKK 1.5 Persentase Keperintisan Angkutan Penyeberangan	%	100
IKK 1.6 Jumlah Kapal SDP Perintis Yang Beroperasi	Unit	14
IKK 2.1 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe A	%	72
IKK 2.2 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP	%	96
IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Angkutan Umum Jalan	%	96
IKK 2.4 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Angkutan SDP	%	96
IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal	%	1000
IKK 3.2 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Terpelihara dalam Kondisi Ideal	%	1000
IKK 3.3 Persentase Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal	%	25
IKK 3.4 Jumlah Ketersediaan Zona Aman Selamat Sekolah	Lokasi	2
IKK 3.5 Jumlah Ketersediaan Rute Aman Selamat Sekolah	Lokasi	2
IKK 3.6 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Batas Kecepatan Jalan	Lokasi	2
IKK 3.7 Persentase Pengawasan Kendaraan Angkutan Barang di UPPKB	%	3
IKK 3.8 Persentase Implementasi SOP di UPPKB	%	75
IKK 3.11 Jumlah Masyarakat Yang Telah Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	1700
IKK 3.12 Pembangunan Local Port Service Pada Pelabuhan SDP	Lokasi	15
IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	%	90

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET S.D 2029
IKK 6.1 Nilai AKIP	%	90

Sumber: Subbagian Tata Usaha BPTD NTT 2024

Adapun guna menentukan perencanaan yang terukur, maka untuk sementara ini Indikator Kinerja Kegiatan masih menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan yang sama pada Dokumen Revisi Rencana Strategis 2020-2024, namun dengan pendekatan target yang telah tercantum dalam draft Rencana Strategis 2025-2029, sebagai berikut:

Tabel 1.3 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Dalam Draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2024-2029

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2029
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	5
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	29
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	96
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	3
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	9

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target S.D 2029
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	1700
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	86,48
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	90
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	90

I.1.1 Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025

Adapun dalam menjalankan tupoksinya pada tahun 2025, BPTD NTT juga telah menetapkan Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024 berdasarkan draft Rencana Strategis BPTD NTT Tahun 2025-2029, sebagaimana yang terdapat pada Tabel I.4 berikut ini.

Tabel I. 3 Rencana Kinerja Tahunan BPTD NTT Tahun 2025

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK 1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional	%	100
		IKK 1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	3
		IKK 1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	21

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		%	100
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK 3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal		%	100
		IKK 3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat		%	5,5
		IKK 3.3 Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan		Lokasi	9
		IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan		Orang	250
		IKK 7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor		%	86,48
SK5	Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat		Nilai	100
SK1	Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat		Nilai	100

Sumber: BPTD NTT 2024

II.2 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Untuk memenuhi Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025 dan draft Rencana Strategis 2025-2029 yang telah ditetapkan sebelumnya, maka dibuatkan Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025, yang akan diuraikan pada bagian ini.

II.2.1 Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Pada awal Januari 2025, telah ditetapkan Perjanjian Kinerja Kepala BPTD NTT Tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel I. 4 Perjanjian Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK 1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional	%	100
		IKK 1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	3
		IKK 1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100
		IKK 1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	21
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK 2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	100
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK 3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100
		IKK 3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	5,5
		IKK 3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	Lokasi	9

No.	Sasaran Program/ Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target
		IKK 3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	250
		IKK 7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	86,48
SK5	Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	IKK 5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100
SK1	Meningkatnya birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100

Sumber: BPTD NTT 2025

BAB II AKUNTABILITAS KINERJA

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

II.1 Tahapan Pengukuran Kinerja

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

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

Metode Pengukuran

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

Presentase Pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

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

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

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

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

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

Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2025

Pengukuran kinerja yang dilakukan adalah pengukuran terhadap realisasi kinerja dan juga analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya. Pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan realisasi kinerja Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dan analisis penyebab keberhasilan atau kegagalan, serta alternatif solusi terhadap pencapaian Indikator Kinerja Program Tahun 2025;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024, 2023, 2022 dan 2021 Dalam draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.

Analisis dan Evaluasi kinerja dilakukan melalui pengukuran kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Hasil pengukuran kinerja BPTD NTT, diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing indikator kinerja. Untuk mewujudkan 3 (tiga) tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam draft Renstra BPTD NTT 2025-2029, bermuara pada terwujudnya 5 (lima) Sasaran Kegiatan (SK) yang ingin dicapai pada periode 2025-2029.

Tabel II. 1 Pengukuran Kinerja BPTD NTT Tahun 2024

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET PK TAHUN 2025	Realisasi		
				Q1		
				T	R	C
SK.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat Dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						54%
IKK.1.1	Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Nasional	Persentase (%)	100	100	27,21	27%
IKK 1.3	Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi	Lokasi	3	3	2	67%
IKK 1.5	Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	Persentase (%)	100	100	21,15	21%
IKK 1.6	Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi	Lokasi	21	21	21	100%
SK. 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat						0%
IKK 2.3	Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (Spm) Di Pelabuhan Sdp	Persentase (%)	96	96	0	0%
SK. 4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						34%
IKK 3.1	Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal	Persentase (%)	100	100	0	0%
IKK 3.2	Persentase Pelanggaran Pada Uppkb Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Persentase (%)	5,5	5,5	4,23	123%
IKK 3.3	Jumlah Ketersediaan Fasilitas Zoss, Rass Dan Batas Kecepatan	Lokasi	9	9	0	0%
IKK 3.5	Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	250	250	0	0%
IKK 7a	PERSENTASE STANDARISASI PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR	Persentase (%)	86,48	86,48	59	68%
SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						25%
IKK 5.1	Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	Nilai	100	100	24,99	25%
SK.1 Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						25%
IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100	100	24,99	25%
Rata-rata Capaian Sasaran Kegiatan		27%				
Rata-rata Capaian Indikator Kinerja Kegiatan		36%				
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Yang Lebih Besar Atau Sama Dengan 100% (IKK \geq 100%)		2				
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan Kurang Dari 100% (0% \leq IKK<100%)		10				

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

II.1.1. 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 2025-2029. 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 4 (empat) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu:

1. Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan;
2. Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi;
3. Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan;
4. Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi.

II.1.1.1. IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Nasional

a. 1 Definisi 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 2025 dapat dilihat pada Lampiran III dari laporan ini. Berdasarkan data yang terdapat pada Lampiran III, dapat ditunjukkan hasil realisasi ritase keperintisan angkutan jalan dari Januari sampai dengan Maret 2025 seperti pada Tabel II.2.

Tabel II.2 Trayek Layanan Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025

No	Cabang Damri	Target Ritase	Capaian Realisasi			Total	%
			Januari	Februari	Maret		
1	Ende	550	0	204	174	378	68,73%
2	Kupang	540	0		54	54	10,00%
3	Kupang (Kabupaten)	296	0		55	55	18,58%
4	Kefamenanu	435	0		55	55	12,64%
5	Waingapu	380	0		57	57	15,00%
Total		2.201	-	204	395	599	27,21%

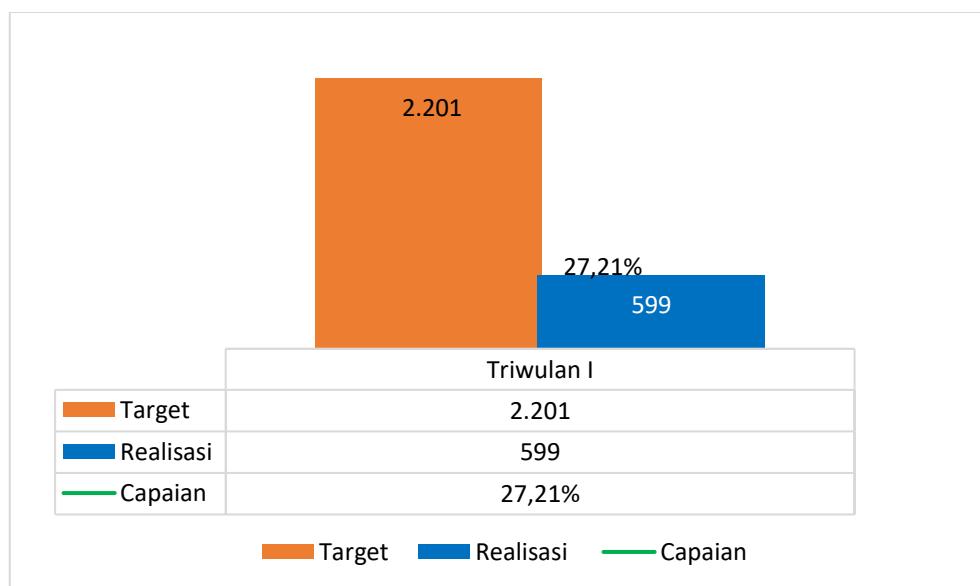
Sumber: BPTD NTT 2025

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Tabel II.2, dapat diketahui bahwa untuk Tahun Anggaran 2025, telah ditargetkan total 2.201 ritase. Adapun sampai 1 April 2025, ritase yang telah terealisasi mencapai 599 ritase atau dengan persentase capaian 27,21%.

$$\frac{\% \text{ pelaksanaan keperintisan angkutan jalan}}{\text{Target}} = \frac{\text{Jumlah Ritase Tercapai}}{\text{Jumlah Ritase Ditargetkan}} \times 100\%$$

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2024

Pada triwulan I 2025, capaian IKK ini telah mencapai 27,21%. Dimana dari 2.201 ritase yang ditargetkan untuk tahun 2025, telah terealisasi 599 ritase.



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

a. 3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

Pelaksanaan IKK ini didasarkan pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 5959 Tahun 2024 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2025.

- **Kronologi Target**

Untuk IKK ini, target dari Perjanjian Kinerja Tahun 2025 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 2025. Perhitungan dilakukan berdasarkan data pada Tabel II.2, dan diperoleh bahwa dari 2.201 ritase telah tercapai 599 ritase pada triwulan I 2025.

- **Perhitungan capaian kinerja**

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

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

$$\frac{\% \text{ pelaksanaan keperintisan angkutan jalan}}{=} = \frac{599}{2.201} \times 100\%$$

*%pelaksanaan
keperintisan
angkutan jalan* = 27,21%

Sehingga berdasarkan perhitungan di atas, maka capaian kinerja IKK ini adalah 27,21%.

- ## • **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Pelaksanaan kegiatan IKK ini menggunakan PAGU BPTD NTT TA 2024 revisi terakhir (ke-16) dengan nomenklatur **QAH.001.051 Layanan Angkutan Jalan Perintis (Prioritas Nasional)** dan dengan nilai anggaran sebesar **Rp. 9.002.530.000.000** dan belum terserap sama sekali karena belum diajukan pencairan pada akhir triwulan I tahun 2025.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024, 2023, 2022, dan 2021

Berikut akan dipaparkan grafik capaian kinerja IKK ini dari tahun 2021 hingga tahun 2025, sebagai berikut:

Tabel II.3 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Keperintisan Angkutan Jalan

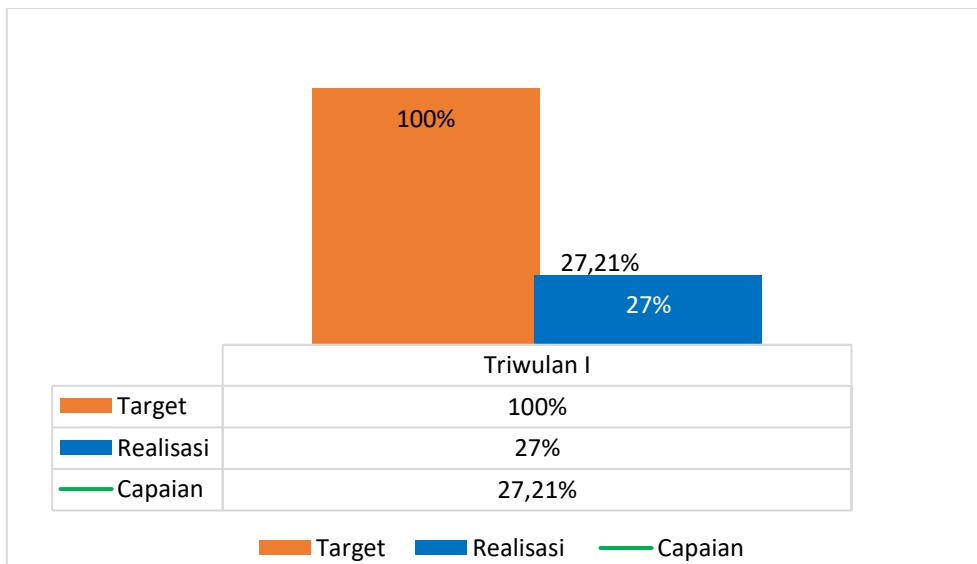
SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK1.1	100	100	100%	Tetap
2.	2022	IKK1.1	100	100	100%	Tetap
3.	2023	IKK 1.1	100	100	100%	Tetap
4.	2024	IKK 1.1	100	100	100%	Tetap
5.	2025	IKK 1.1	100	27,21	27,21%	Turun

Sumber: BPTD NTT 2025

Berdasarkan data pada Tabel II.4 di atas, dapat dilihat bahwa dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2024 kinerja IKK ini baik dengan capaian 100%. Sedangkan untuk tahun 2025 yang masih berjalan, baru mencapai 27,21% karena baru memasuki triwulan I.

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Realisasi kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan tahun 2025 sebesar 27,21% jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Rencana Strategis BPTD NTT 2020-2024 sebesar 100% maka capaian kinerja mencapai 27,21%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar II.2. Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024.



Gambar II.2. Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.1.2. IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan 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.

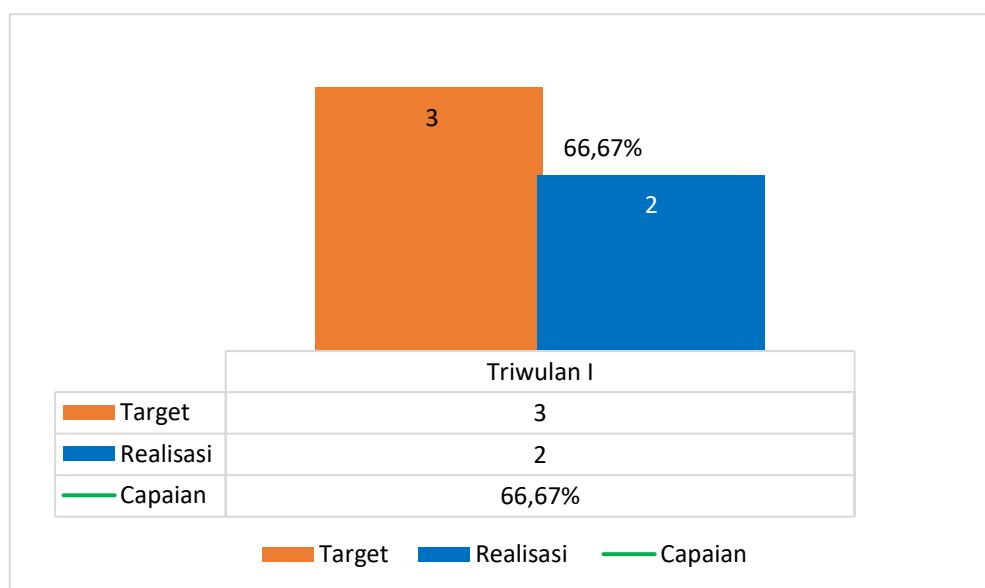
Terminal Penumpang Tipe-A berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), dan atau angkutan lalu lintas batas antar Negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades). Adapun Terminal Barang berfungsi sebagai prasarana 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 2025.

Pada tahun 2024, telah beroperasi Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu. Adapun IKK ini memiliki target 3 lokasi. Berikut rumus yang digunakan untuk perhitungan capaian kinerja IKK ini:

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

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

IKK ini memiliki target 3 lokasi pada tahun 2025. Adapun pada tahun 2025 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 Analisis 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 masih tetap 3 lokasi.

- Faktor Keberhasilan**

Adapun faktor 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 3 lokasi. Adapun untuk tahun 2025, telah beroperasi 2 terminal, yakni Terminal Penumpang Tipe A Bimoku dan Terminal Penumpang Tipe A Kefa (**Lampiran IV**).
- **Perhitungan capaian kinerja**

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

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

$$\frac{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}}{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}} = \frac{2 \text{ Lokasi}}{3 \text{ Lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}}{\% \text{Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal Barang Yang Beroperasi}} = 66,67\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan dalam PAGU BPTD NTT TA 2025 dengan 3 mata anggaran yaitu:

 - **RBP. 019 Terminal Barang Internasional (Prioritas Nasional)** dengan alokasi anggaran **Rp.19.378.378.000** dan telah terserap **Rp.3.875.675.600** atau sebesar **20%**.
 - **CDP.040 Terminal Penumpang Tipe A Dikelola** dengan alokasi anggaran **Rp.7.628.641.000** dan telah terserap **Rp.669.719.521** atau sebesar **9%**.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan capaian kinerja untuk IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025, pada Tabel II.4.

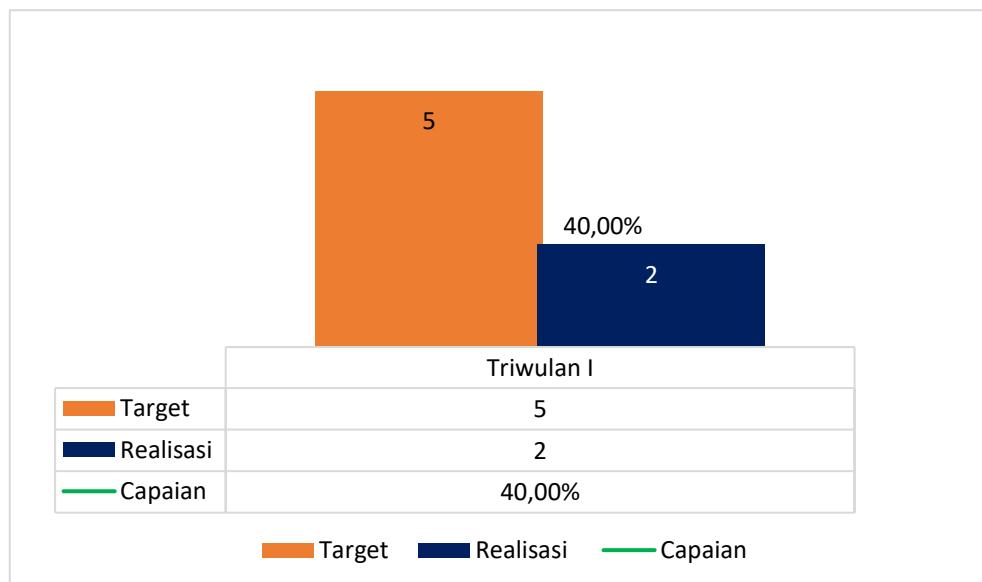
Tabel II.4 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Operasional Terminal

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK1.3	2	2	100%	0
2.	2022	IKK1.3	2	2	100%	Tetap
3.	2023	IKK 1.3	2	2	100%	Tetap
4.	2024	IKK 1.3	2	2	100%	Tetap
5.	2025	IKK 1.3	3	2	66,67%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025 telah ditargetkan 3 terminal beroperasi dan memiliki capaian kinerja 66,67%. Sedangkan untuk target dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 ditargetkan 5 lokasi terminal beroperasi. Maka perbandingan realisasi kinerja IKK ini pada tahun 2025 dengan target kinerja pada Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.



Gambar II.4 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.1.3. IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan

a. 1 Definisi 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 2025 pada Tabel II.5.

Tabel II.5 Daftar Kapal Operasi dan Lintas Penyeberangan Perintis BPTD NTT Tahun Anggaran 2025

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 – Rajua Rajua – 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	16 22 60

No	Nama Kapal	GRT	Kapasitas Muat		Lintasan	Jarak Lintasan (Mil)
			Pnp	Kend		
					Baranusa - Bakalang Bakalang - Kalabahi	36 25
7	KMP. Cakalang II	702	218	25	Pantai Baru - Ndao	40
8	KMP. Ile Ape	673	318	22	Kewapante – Palue Kewapante – Pemana Pemana – Pulau Besar Palue – Marapokot	38 19 5 30
9	KMP. Cucut	530	250	20	Waingapu – Labuan Bajo	161
10	KMP. Komodo	265	80	0	Labuan Bajo – Pulau Rinca	12

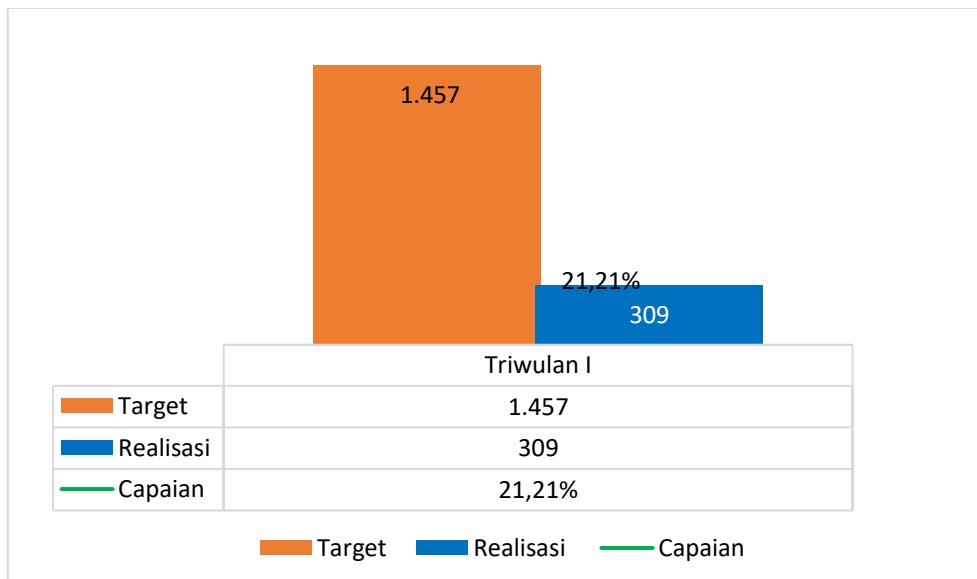
Sumber: BPTD NTT Tahun 2025

Berdasarkan data pada Tabel II.5 tersebut, diketahui bahwa pelaksanaan keperintisan angkutan penyeberangan tahun 2025 menggunakan 10 kapal penyeberangan dan melayani 26 lintas penyeberangan perintis. Adapun rumus untuk menghitung capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

$$\frac{\% \text{Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan}}{\text{Target Ritase}} = \frac{\text{Realisasi Ritase Tercapai}}{\text{Target Ritase}} \times 100\%$$

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, target trip yang awalnya sebanyak 1.457 trip dengan target capaian 100%. Selanjutnya berdasarkan capaian trip pada triwulan I telah mencapai 309 trip. Sehingga capaian kinerja IKK ini telah mencapai 21,21%. Adapun data rekapitulasi keperintisan angkutan penyeberangan tahun 2025 dapat dilihat pada bagian **Lampiran V** dalam laporan ini.



Gambar II.5 Grafik Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2025

a. 3 Analisis 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 tetap 100% untuk tahun 2024 saat ini.

- **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 V, maka diketahui bahwa total trip yang tercapai adalah 309 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:

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

$$\frac{\% \text{Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan}}{\% \text{Realisasi Trip}} = \frac{309 \text{ trip}}{1.457 \text{ trip}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan}}{\% \text{Realisasi Trip}} = 21,21\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk kegiatan IKK ini telah dialokasikan dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2024 dengan nomenklatur **QAH.008.051.Angkutan Penyeberangan Perintis (Prioritas Nasional)** dengan nilai **Rp.55.889.574.000** dan telah terserap sebesar **Rp.439.428.481** atau **0,79%**.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021

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

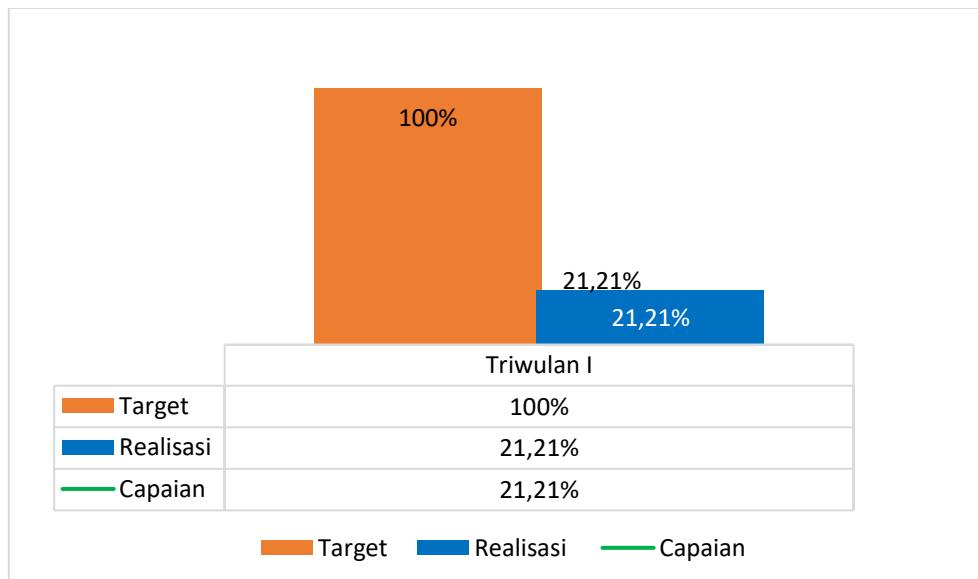
Tabel II.6 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Keperintisan Angkutan Penyeberangan

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK1.5	8	8	100%	Tetap
2.	2022	IKK1.5	23	23	100%	Tetap
3.	2023	IKK1.5	2.706	2.706	100%	Tetap
4.	2024	IKK1.5	1.952	1.952	100%	Tetap
5.	2025	IKK1.5	1.457	309	21,21	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, kinerja IKK ini mencapai 21,21% untuk triwulan I. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah sebesar 100%. Maka Capaian IKK ini baru mencapai 21,21% untuk triwulan I bila dibandingkan dengan target tersebut.



Gambar II.6 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.1.4. IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi

a. 1 Definisi 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

No.	Pelabuhan Penyeberangan
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
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

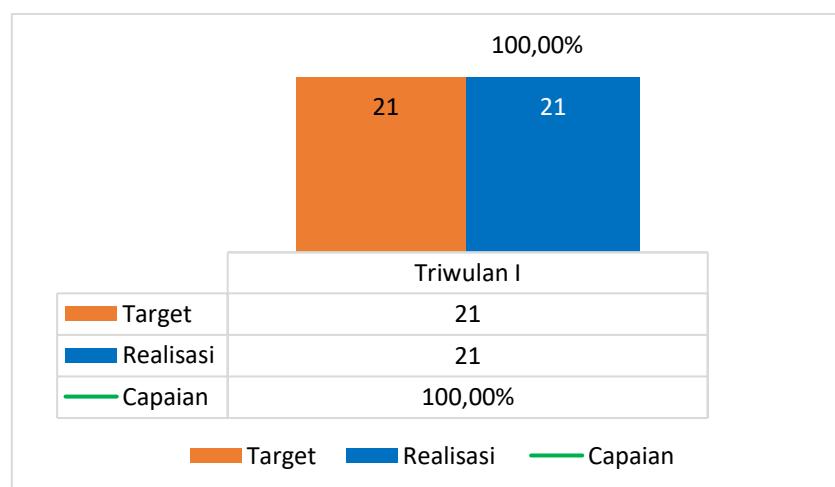
Sumber: BPTD NTT Tahun 2025

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 Perjanjian Kinerja 2024

Pada tahun 2025, realisasi kinerja IKK ini mencapai 100%, dari 21 pelabuhan yang ditargetkan beroperasi pada tahun 2025, telah beroperasi semuanya dengan jadwal operasionalnya masing-masing.



Gambar II.7 Grafik Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi

a. 3 Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

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

- **Kronologi Target**

Pada awal tahun 2025 sampai saat ini, target dari IKK ini masih 21 lokasi.

- **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 2025 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 V** dalam laporan ini. Dalam Lampiran V tersebut dapat diketahui bahwa 21 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:

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

$$\frac{\% \text{Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi}}{\% \text{Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi}} = \frac{21 \text{ Pelabuhan SDP}}{21 \text{ Pelabuhan SDP}} \times 100\%$$

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

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini, dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran dengan nomenklatur **CDP.045. Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan Dikelola** sebesar **Rp.4.910.960.000** dan telah terserap sebesar **Rp.1.273.951.773** atau sebesar **25,94%** pada akhir triwulan I tahun 2025.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.8.

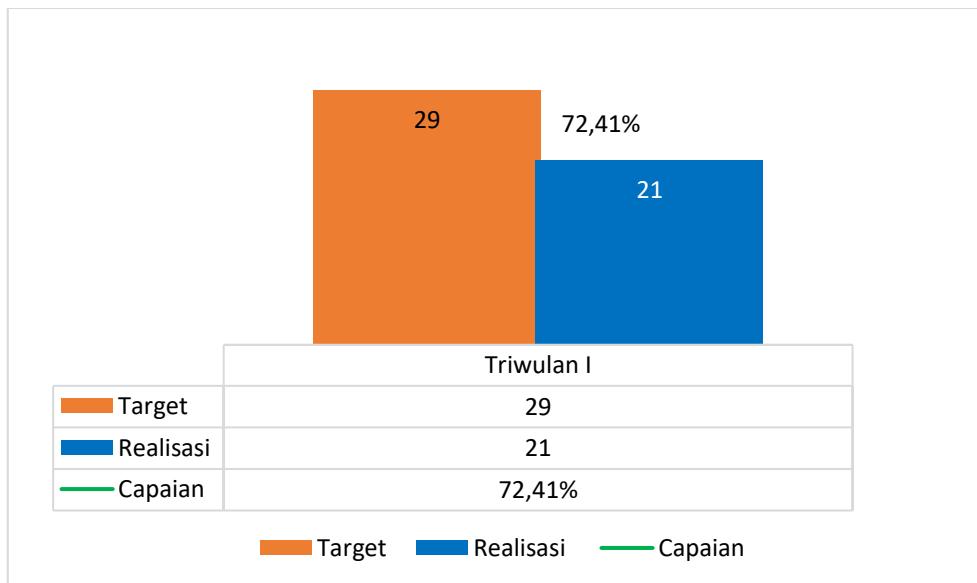
Tabel II.8 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pelabuhan SDP Beroperasi

SK1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK1.6	5	5	100%	Tetap
2.	2022	IKK1.6	22	22	100%	Tetap
3.	2023	IKK 1.6	23	23	100%	Tetap
4.	2024	IKK 1.6	23	23	100%	Tetap
5.	2025	IKK 1.6	21	21	100%	Tetap

Sumber: BPTD NTT 2024

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, kinerja IKK ini mencapai 100% dengan target 21 lokasi. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah sebesar 29 lokasi. Maka Capaian IKK ini telah mencapai 72,41% sesuai target dalam dokumen Renstra tersebut.



Gambar II.8 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Pelabuhan SDP Beroperasi Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.2. 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 2.3: Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP.

II.1.2.2 IKK 2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP

a. 1 Definisi 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.

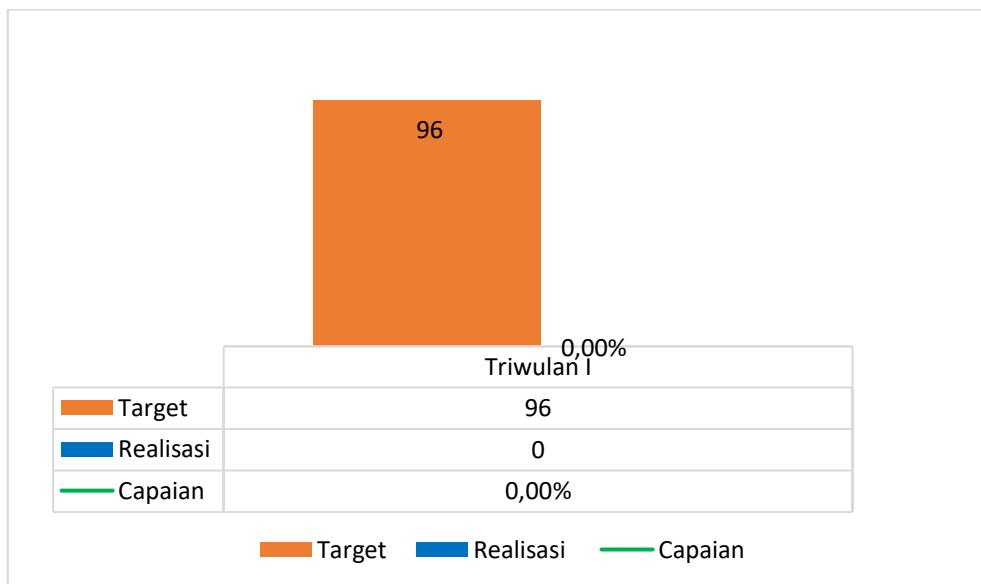
Adapun BPTD NTT sebagai pengawas pemenuhan SPM di Pelabuhan SDP juga bersinergi dengan para operator Pelabuhan SDP yang ada di wilayah NTT untuk memeriksa dan mengevaluasi pemenuhan SPM pada pelabuhan-pelabuhan SDP yang ada di wilayah NTT tersebut.

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

$$\frac{\% \text{ pelaksanaan standar pelayanan minimum (SPM) di Pelabuhan SDP}}{\text{Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi}} \times 100\%$$

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Untuk tahun 2025, dari bulan Januari s.d Maret belum dilakukan survey pemeriksaan pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan. Sehingga capaian IKK ini masih 0%.



Gambar II.9 Grafik Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan SDP

a. 3 Analisis 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 2025, IKK ini tetap memiliki target sebesar 96% hingga laporan ini dibuat.

- 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 belum dapat dihitung karena belum dilaksanakan kegiatan survey pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan.
 - **Perhitungan capaian kinerja**
Selanjutnya karena telah dijelaskan sebelumnya bahwa pelaksanaan survey SPM Pelabuhan Penyeberangan belum dilakukan, maka capaian kinerja IKK ini masih 0%.
 - **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**
Adapun untuk IKK ini, dalam PAGU BPTD NTT Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran dengan nomenklatur **FAE.923.OD. Monitoring dan Pengendalian Prasarana** sebesar **Rp.60.879.000** dan telah terserap sebesar 100% pada triwulan I.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.9.

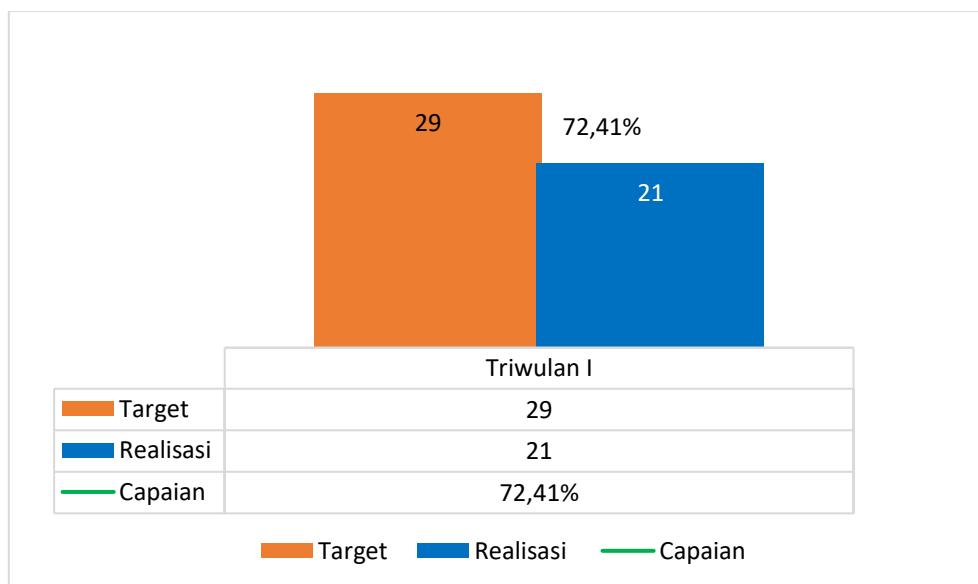
Tabel II.9 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021 Persentase Pemenuhan SPM Pelabuhan Penyeberangan

SK2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat						Naik/ Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK 2.3	96	96	100%	0
2.	2022	IKK 2.3	96	96	100%	Naik
3.	2023	IKK 2.3	96	96	100%	Tetap
4.	2024	IKK 2.3	96	96	100%	Tetap
5.	2025	IKK 2.3	96	0	0%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, kinerja IKK ini masih memiliki capaian 0%. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah sebesar 96%. Maka Capaian IKK ini telah mencapai 0% sesuai target dalam dokumen Draft Renstra tersebut.



Gambar II.10 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pemenuhan SPM Pada Pelabuhan SDP Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.3 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 2025, sehingga memudahkan pengukuran kinerja BPTD NTT pada tahun 2025. 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.

III.1.3.1 IKK 3.1 Persentase Perlengkapan Jalan Yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal

a. 1 Definisi 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 lalulintas, 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:

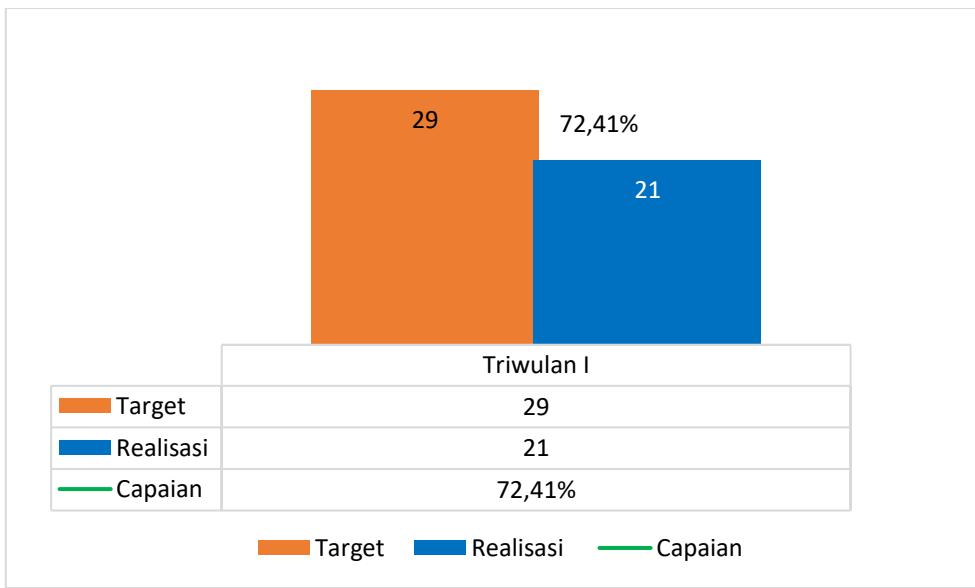
$$\% \text{ Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan yang telah terpasang terhadap Kondisi Ideal} = \frac{\text{Total Persentase Pencapaian Per Item}}{\text{Total Jumlah Target Persentase Per Item}} \times 100\%$$

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 Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, IKK ini tidak dapat dikerjakan karena anggaran untuk kegiatan ini terkena dampak efisiensi anggaran, sehingga realisasi IKK ini masih 0%.



Gambar II.11 Grafik Persentase Pemasangan Perlengkapan Jalan Tahun 2025

a. 3 Analisis 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**
 Pada awal tahun 2025, 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 akibat adanya efisiensi anggaran.
- Perhitungan realisasi kinerja**
 Karena realisasi IKK ini tidak dapat dikerjakan akibat adanya efisiensi anggaran, maka realisasi kinerja IKK ini belum dapat dihitung.
- Perhitungan capaian kinerja**
 Karena realisasi kinerja IKK ini tidak dapat dihitung, maka capaian kinerja IKK ini pun masih 0%

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran IKK ini telah terdampak efisiensi anggaran dengan nomenklatur **RAC.053. Perlengkapan Jalan Nasional (Prioritas Nasional)** dengan kekosongan alokasi anggaran.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.10.

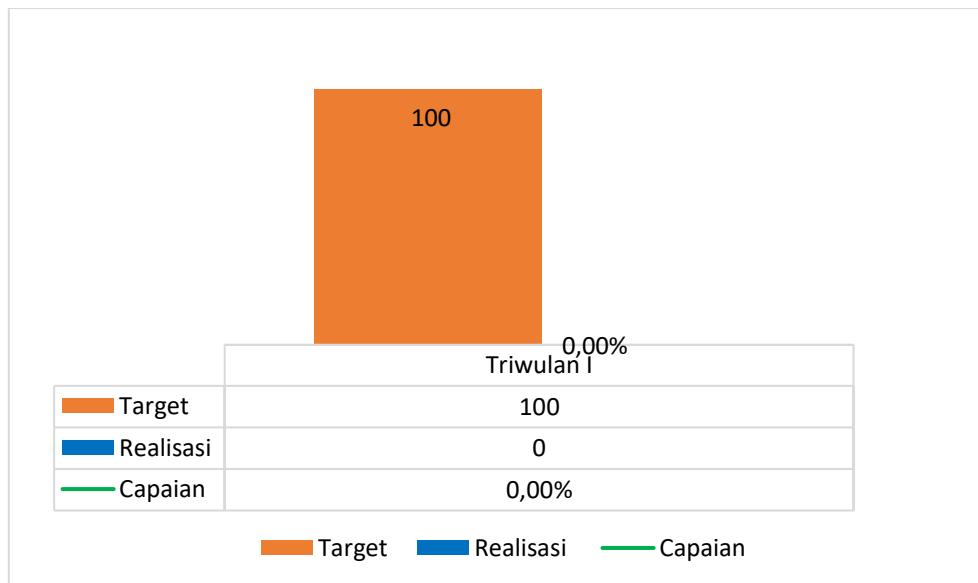
Tabel II.10 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Pemasangan Perlengkapan Keselamatan Jalan

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IK3.1	100%	100%	100%	0
2.	2022	IKK3.1	100%	100%	100%	Tetap
3.	2023	IKK3.1	100%	100%	100%	Tetap
4.	2024	IKK 3.1	100%	100%	100%	Tetap
5.	2025	IKK 3.1	100%	0%	0%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Pada tahun 2025, kinerja IKK ini mencapai 0%. Sedangkan target yang terdapat dalam dokumen Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah sebesar 100%. Maka Capaian IKK ini masih 0% sesuai target dalam dokumen Draft Renstra tersebut.



Gambar II.12 Perbandingan Realisasi Kinerja Pengadaan Perlengkapan Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.3.2 IKK 3.2 Persentase Pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat yang dimaksud adalah 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:

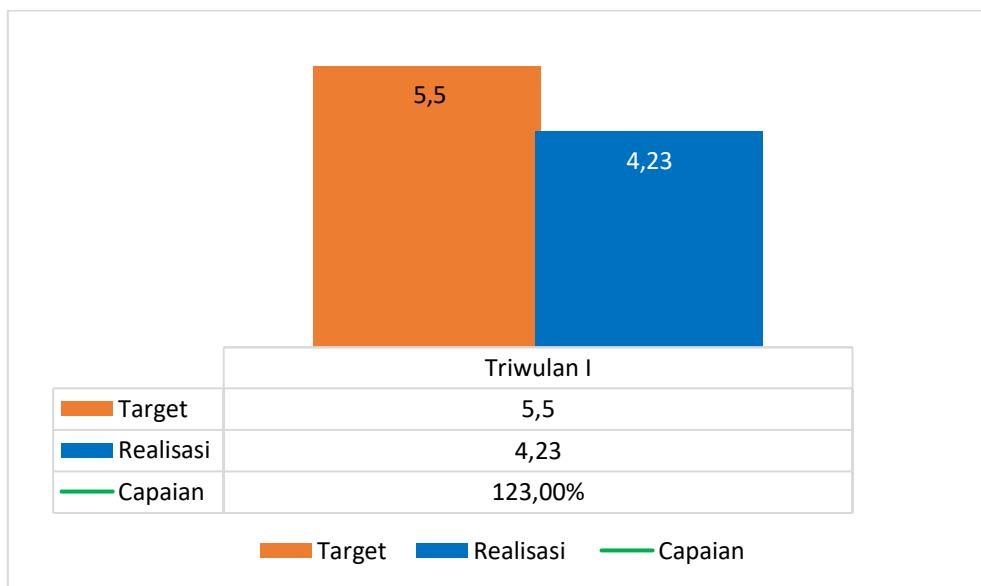
$$\% \text{ Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat} = \frac{(\text{Target} + (\text{Target} - \text{Realisasi}))}{\text{Target}} \times 100\%$$

Keterangan:

1. Target batas persentase pelanggaran untuk tahun 2025 adalah 5,5%;
2. Menggunakan data operasional Satpel UPPKB Nun Baun Sabu.

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, realisasi kinerja IKK ini mencapai 123%, dimana realisasi persentase jumlah pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu pada tahun 2025 adalah sebesar 4,23% jika dibandingkan dengan batas target persentase jumlah pelanggaran yang telah ditetapkan sebesar 5,5% untuk tahun 2025. Adapun data rekapitulasi pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu tahun 2025 dapat dilihat pada bagian **Lampiran VII** pada laporan ini.



Gambar II.13 Grafik Persentase Pelanggaran Pada UPPKB

a. 3 Analisis 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 2025, IKK ini tetap memiliki target sebesar 5,5%.

- **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 VII**, dapat dibuat rekapitulasi realisasi kinerja persentase pelanggaran sebagai berikut pada Tabel II.11.

Tabel II.11 Rekapitulasi Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di Satpel UPPKB Nun Baun Sabu Tahun 2025

Bulan 2025	Jumlah Unit Kendaraan Yang Masuk (Unit)	Jumlah Kendaraan Yang Melanggar (Unit)	Persentase Pelanggaran
Januari	810	38	4,69%
Februari	1.798	78	4,34%
Maret	1.413	54	3,82%
Total	4.021	170	4,23%

Sumber: Hasil Olahan Data Satpel Nun Baun Sabu, 2025

Berdasarkan data yang dipaparkan pada Tabel II.11, dapat diketahui total jumlah kendaraan yang masuk ke Satpel UPPKB Nun Baun Sabu sepanjang Januari sampai dengan Maret tahun 2025 adalah sebanyak 4.021 unit, dan 170 unit diantaranya melakukan pelanggaran, atau dengan kata lain persentase pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu untuk tahun 2025 adalah sebesar 4,23%. Hal ini masih dikategorikan sebagai realisasi kinerja yang baik karena tidak melebihi batas target pelanggaran yang telah ditetapkan sebelumnya sebesar 20%.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Dengan menggunakan data pada Tabel II.11 dan rumus yang telah dipaparkan sebelumnya, maka capaian kinerja IKK ini dapat diketahui sebagai berikut.

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

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = \frac{170 \text{ unit}}{4.021 \text{ unit}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Persentase Pelanggaran} = 4,23\%$$

Maka diketahui persentase pelanggaran di UPPKB Nun Baun Sabu adalah 10% untuk tahun 2023. Selanjutnya untuk mengetahui persentase capaian kinerja IKK ini dengan menggunakan batas target 20% adalah sebagai berikut:

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

$$\frac{\% \text{ Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat}}{\text{Target}} = \frac{(5,5\% + (5,5\% - 4,23\%))}{5,5\%} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Persentase Pelanggaran Pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat}}{\text{Target}} = 123\%$$

Maka berdasarkan perhitungan Analisa capaian kinerja di atas, diketahui bahwa persentase capaian kinerja IKK ini adalah 123%.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **CDP.077.052. Operasional UPPKB** dengan nilai sebesar **Rp.1.216.313.000** dan telah terserap sebesar **Rp265.491.689** atau **21,83%** pada triwulan I tahun 2025.

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 pemutaran 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.12.

Tabel II.12 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.	2021	IK3.1	15,6%	12,7%	100%	Tetap
2.	2022	IKK3.1	15%	15%	100%	Tetap
3.	2023	IKK 3.1	20%	10%	150%	+50%
4.	2024	IKK 3.1	20%	4,79%	179%	+79%
5.	2025	IKK 3.1	5,5%	4,23%	123%	+23%

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2024

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Realisasi kinerja IKK ini pada tahun 2025 adalah sebesar 4,23%. Sedangkan untuk target yang terdapat dalam Reviu Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 adalah sebesar 0%. Untuk memudahkan perbandingan capaian realisasi kinerja, maka target dalam Reviu Renstra sebesar 0% dikonversi menjadi 100% dan target dalam Perjanjian Kinerja 2025 dikonversi menggunakan persamaan dan substitusi nilai sebagai berikut:

$$100\% = a + 4,23\%$$

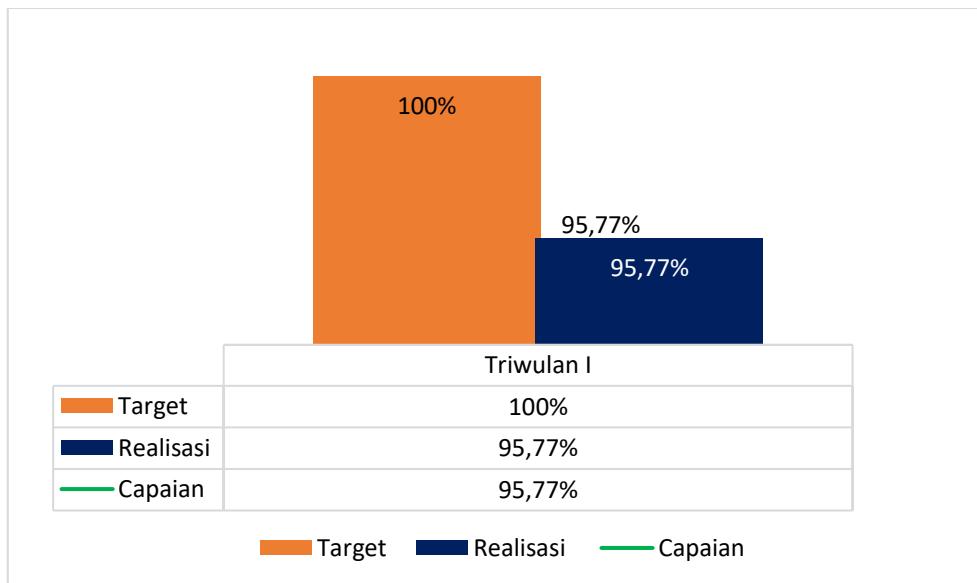
Selanjutnya 0% diubah nilainya menjadi 100%, maka nilai 4,23% dapat dikonversi sebagai berikut:

$$100\% = a + 4,23\%$$

$$a = 100\% - 4,23\%$$

$$a = 95,77\%$$

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 2025 dengan target Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2020 dapat dilihat pada Gambar II.14.



Gambar II.14 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Pelanggaran di UPPKB Hubdat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

Berdasarkan informasi yang dipaparkan pada Gambar II.14, diketahui bahwa capaian realisasi kinerja IKK ini belum memenuhi target dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029.

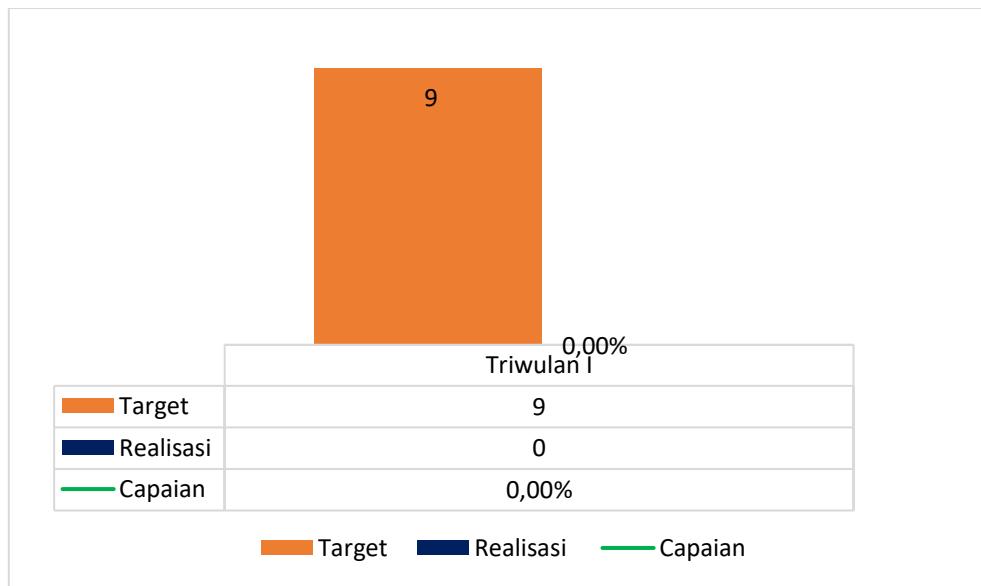
II.1.3.4 IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

untuk IKK ini, dilaksanakan Pembangunan Zona Selamat Sekolah pada 9 (sembilan) Lokasi. 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 Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, IKK ini memiliki target 9 lokasi. Adapun IKK ini tidak dapat dikerjakan karena terdampak efisiensi anggaran.



Gambar II.15 Grafik Jumlah Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

a. 3 Analisis 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 2025, IKK ini tetap memiliki target 9 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 9 lokasi, IKK ini telah terealisasi 0 lokasi juga.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Adapun perhitungan capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

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

$$\frac{\% \text{ Persentase Jumlah} \text{ Ketersediaan ZoSS, RASS} \text{ dan Batas Kecepatan}}{\text{0 lokasi} \text{ dan Batas Kecepatan}} = \frac{0 \text{ lokasi}}{9 \text{ lokasi}} \times 100\%$$

$$\frac{\% \text{ Persentase Jumlah} \text{ Ketersediaan ZoSS, RASS} \text{ dan Batas Kecepatan}}{\text{X 0\%} \text{ dan Batas Kecepatan}} = X 0\%$$

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

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini tidak mendapat alokasi anggaran karena telah terdampak efisiensi.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.14.

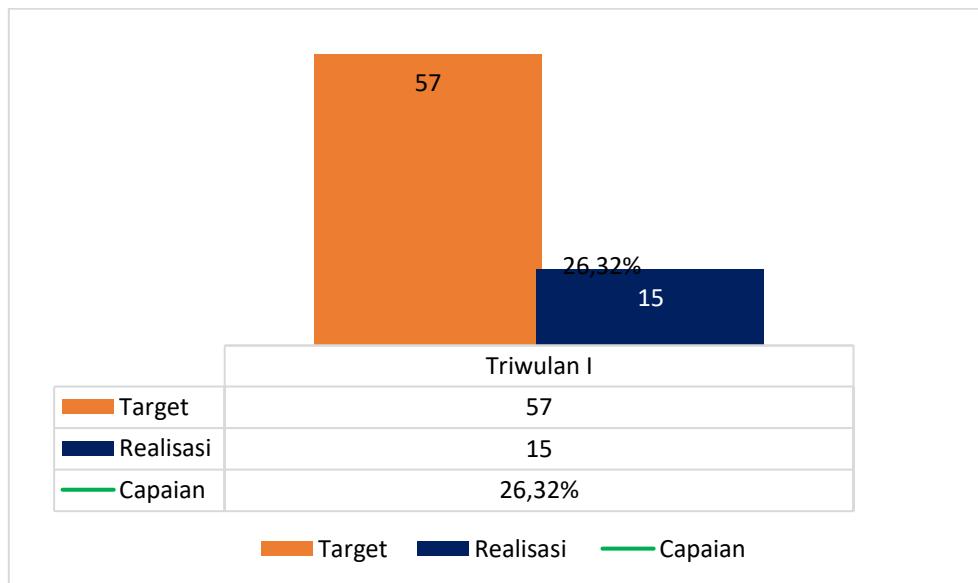
Tabel II.14 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2024, 2023, 2022, 2021, dan 2020 Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK3.5	13	13	100%	Tetap
2.	2022	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
3.	2023	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
4.	2024	IKK3.5	2	2	100%	Tetap
5.	2025	IKK3.5	9	0	0%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Sejak dilaksanakan pada tahun 2021 hingga tahun 2025, total jumlah ZoSS yang telah terbangun adalah 15 lokasi. Bila dibandingkan dengan target dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 sebanyak 57 lokasi. Maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 26,32%.



Gambar II.16 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Ketersediaan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.1.3.3 IKK 3.5 Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Tentang Keselamatan Transportasi Jalan

a. 1 Definisi 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 wilayah yang kini tingkat kemacetan lalu lintasnya semakin mengkhawatirkan dan menekan angka kecelakaan di jalan, serta mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.

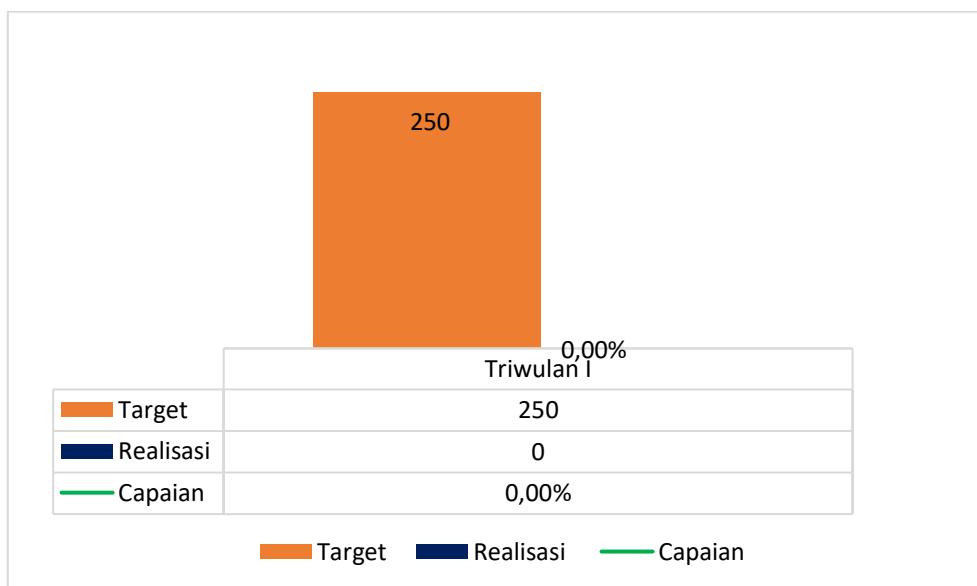
Berdasarkan data jumlah kecelakaan yang tercatat Korlantas Kepolisian Indonesia yang masih mengkhawatirkan, selayaknya semua pemangku kepentingan wajib menunjukkan kepedulian terhadap permasalahan keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia.

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

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

a. 2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Perjanjian Kinerja 2024

Pada tahun 2025, IKK ini memiliki target 250 orang. Adapun IKK ini tidak dapat dilaksanakan karena anggaran untuk kegiatan ini telah terdampak efisiensi, sehingga capaian IKK ini masih 0%.



Gambar II.17 Grafik Jumlah Masyarakat Yang Tersosialisasi Keselamatan Jalan Tahun 2025

a. 3 Analisis 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 sepanjang tahun 2025, IKK ini tetap memiliki target 250 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**

Karena belum dilaksanakan, maka capaian realisasi kinerja untuk IKK ini belum dapat diperoleh.

- **Perhitungan capaian kinerja**

Karena belum dilaksanakan, maka capaian kinerja IKK ini masih 0%.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini anggarannya terdampak efisiensi sehingga tidak dapat dikerjakan dan tidak dapat dianalisa capaian realisasi keuangannya.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.13.

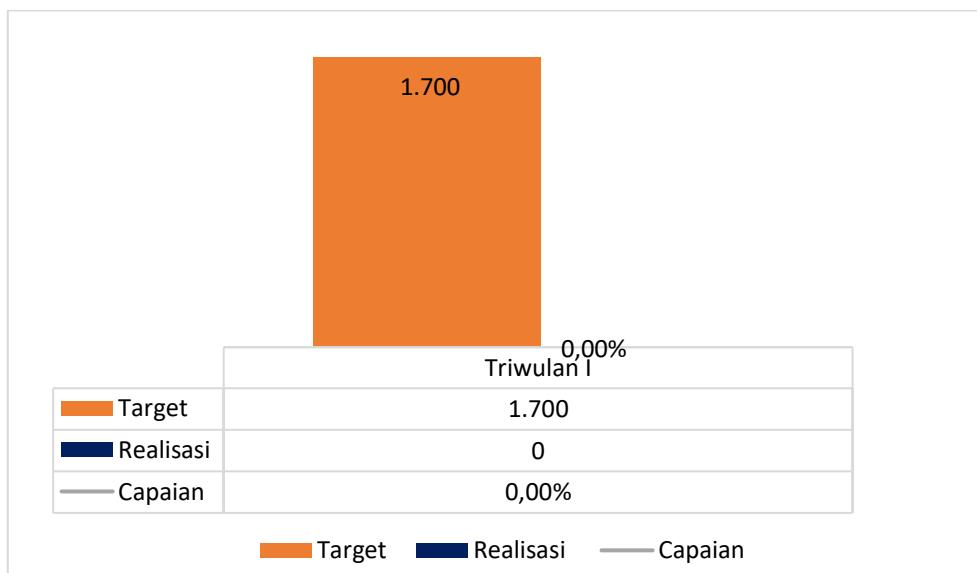
Tabel II.13 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Masyarakat Peserta Pekan Keselamatan Jalan Nasional

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK3.5	0	0	100%	Tetap
2.	2022	IKK3.5	50	274	548%	Tetap
3.	2023	IKK3.5	200	610	305%	Tetap
4.	2024	IKK3.5	200	745	373%	Turun
5.	2025	IKK3.5	250	0	0%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Dalam Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029, IKK ini ditargetkan 1.700 orang, sedangkan pada tahun 2025 ini belum dilaksanakan sama sekali kegiatan ini karena anggarannya terdampak efisiensi. Sehingga capaian IKK ini masih 0%.



Gambar II.17 Perbandingan Realisasi Kinerja Jumlah Masyarakat Tersosialisasi Keselamatan Jalan Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

III.1.3.5 IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

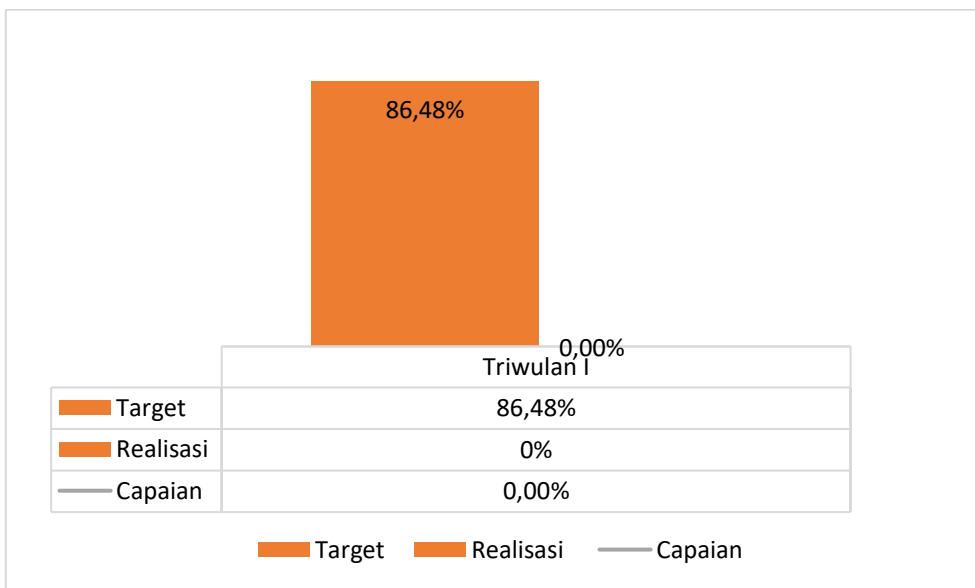
Standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor adalah kegiatan kalibrasi alat uji kendaraan bermotor pada 21 kabupaten dan 1 kota yang ada di Provinsi NTT. Adapun kegiatan ini dimaksudkan agar semua alat uji yang tersedia di pengujian kendaraan bermotor berfungsi dengan baik. Untuk tahun 2025 ditetapkan target sebesar 86,48% 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 Perjanjian Kinerja 2025

Untuk IKK ini tidak dapat dilaksanakan karena anggarannya terdampak efisiensi anggaran. Sehingga realisasi kinerja IKK ini masih 0%.



Gambar II.19 Grafik Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2025

a. 3 Analisis 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 sepanjang tahun 2024, IKK ini tetap memiliki target 59%.

• 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 penjelasan sebelumnya, karena IKK ini tidak dapat dilaksanakan terkait adanya efisiensi anggaran, maka perhitungan realisasi kinerjanya masih 0%.

- **Perhitungan Capaian Kinerja**

Selanjutnya sesuai dengan realisasi kinerja yang telah dijelaskan sebelumnya, maka capaian IKK ini masih 0% juga.

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun anggaran IKK ini yang terdampak efisiensi, maka analisa realisasi dan capaian keuangan IKK ini tidak dapat dilakukan.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.14.

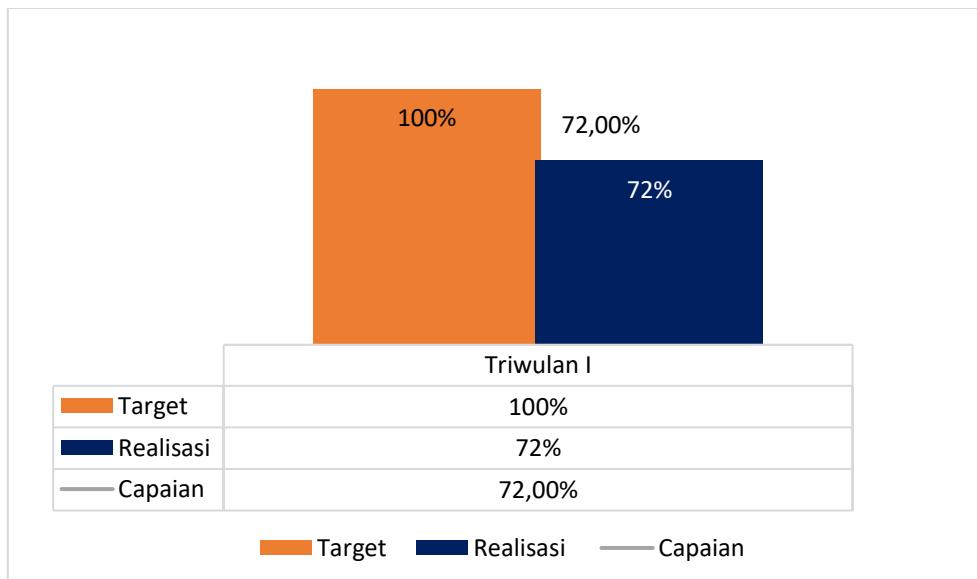
Tabel II.14 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021 Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor

SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK7a	22	22	100%	Tetap
2.	2022	IKK7a	50	54	107%	Tetap
3.	2023	IKK7a	59	63	107%	Tetap
4.	2024	IKK7a	59	72	122%	Naik
5.	2025	IKK7a	86,48	72	83%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Hingga tahun 2025 pelaksanaan standarisasi pengujian kendaraan bermotor telah mencapai 72% dari 22 pengujian kendaraan bermotor yang ada di wilayah NTT. Sedangkan untuk target dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 sebesar 100%. Maka capaian IKK ini terhadap target Draft Renstra adalah sebesar 72%.



Gambar II.20 Perbandingan Realisasi Kinerja Persentase Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

III.2.4 SK5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis 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 2025. Pencapaian Sasaran Kegiatan 1 dapat dihitung berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

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

III.2.4.1 IKK 5.1 Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

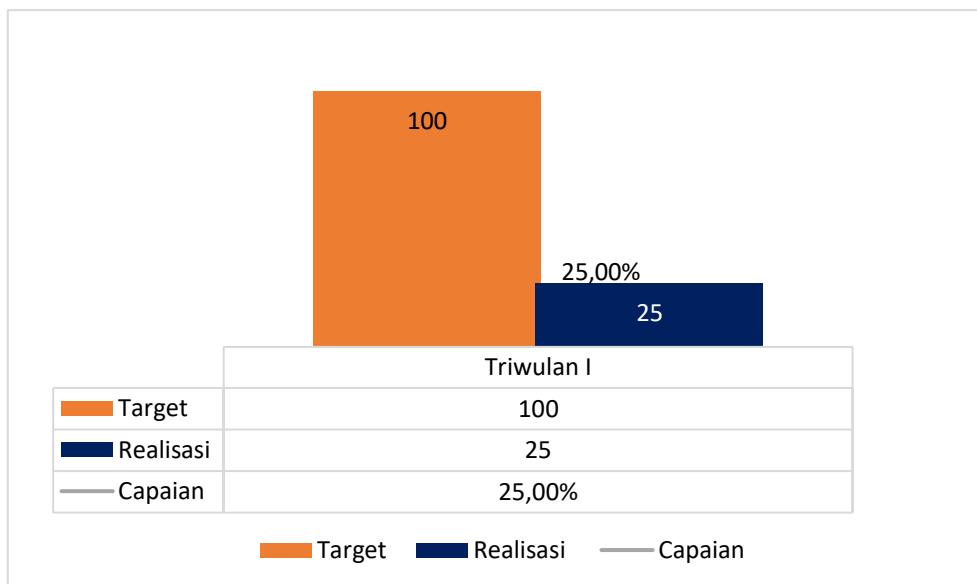
Penyelenggaraan dukungan teknis transpotasi darat berupa berbagai kegiatan penunjang untuk mendukung pemenuhan tupoksi organisasi seperti perjalanan dinas dalam kota, pemeliharaan fasilitas perkantoran, pengurusan BMN, operasional perkantoran baik di kantor induk maupun di satuan pelayanan dan honorarium 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 Perjanjian Kinerja 2025

Pada tahun 2025, capaian IKK ini telah mencapai 25%. Adapun capaian IKK ini dapat dilihat pada realisasi daya serap keuangan yang terdapat pada bagian **Lampiran II** dari laporan ini.



Gambar II.21 Grafik Dukungan Teknis Perhubungan Darat Tahun 2025

a. 3 Analisis 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 2025, 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 II 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 2025, maka capaian kinerja IKK ini adalah sebagai berikut:

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

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = \frac{9 \text{ bulan}}{12 \text{ bulan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = 25\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **WA.4670. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat** sebesar **Rp.12.684.889.000** dan telah terserap sebesar **Rp.3.093.820.120** atau **25%** pada triwulan I 2025.

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 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025, 2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.18.

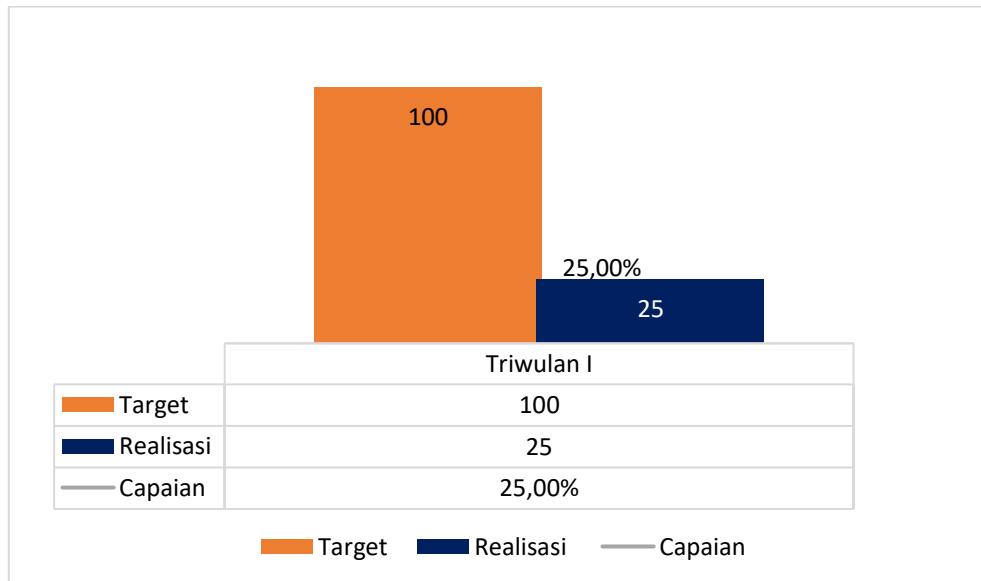
Tabel II.15 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Dukungan Teknis Perhubungan Darat

SK4 Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						Naik/Turun
No.	Tahun	IKK	Target	Realisasi	Capaian(%)	
1.	2021	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
2.	2022	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
3.	2023	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
4.	2024	IKK5.1	100	100	100%	Tetap
5.	2025	IKK5.1	100	25	100%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Draft Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, realisasi IKK ini mencapai nilai 25. Sedangkan dengan target pada Draft Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029 dengan nilai 100, maka capaian IKK ini telah mencapai 25%.



Gambar II.22 Perbandingan Realisasi Kinerja Dukungan Teknis Perhubungan Darat Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2024 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2020-2024

II.2.5 SK1 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 kesesuaianya 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.

III.2.5.1 IKK1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat

a. 1 Definisi Indikator Kinerja Kegiatan

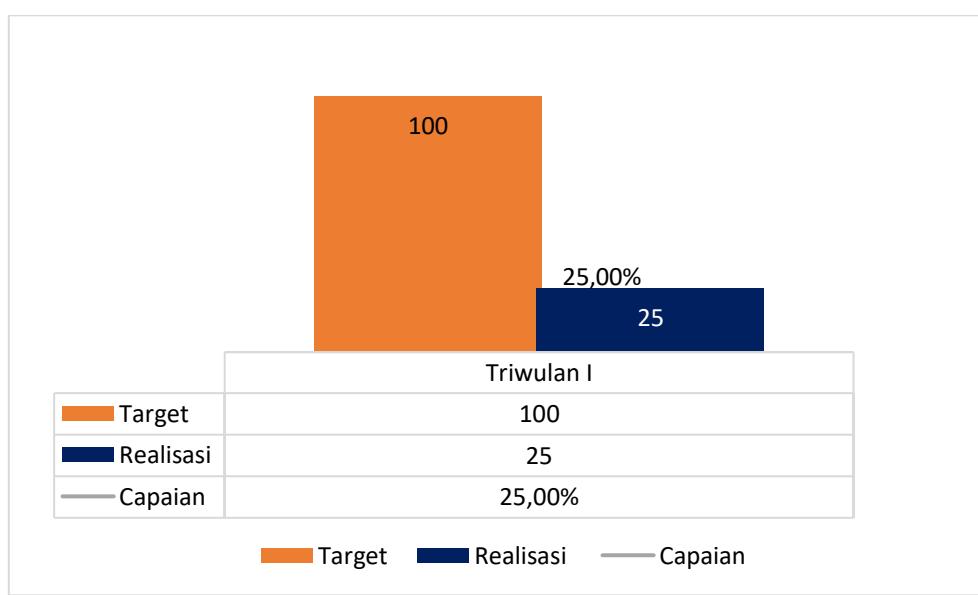
Tingkat penyelenggaraan perkantoran yang dimaksud adalah segala kegiatan perkantoran yang akuntabel melalui pelaporan pertanggungjawaban setiap bulan.

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 Perjanjian Kinerja 2025

Pada triwulan I 2025, capaian nilai AKIP BPTD NTT dapat dilihat pada Tabel II.1, dimana capaian nilai AKIP adalah 25% pada triwulan I 2025.



Gambar II.23 Grafik Layanan Perkantoran Tahun 2025

a. 3 Analisis 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 2025, 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 II.1 dan penjelasan sebelumnya, maka realisasi kinerja IKK ini telah mencapai 25%.

- **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:

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

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = \frac{3 \text{ Bulan}}{12 \text{ Bulan}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Capaian Kinerja} = 25\%$$

- **PAGU, Realisasi dan Capaian Keuangan**

Adapun untuk IKK ini telah dialokasikan anggarannya dalam PAGU DIPA BPTD NTT dengan nomenklatur **WA.4671. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Darat** sebesar **Rp.14.572.160.000** dan telah terserap sebesar **Rp. 3.943.171.782** atau **27%** pada triwulan I 2025.

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 2025 dengan efektif dan efisien;
- Melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran;
- Melakukan kegiatan berdasarkan perencanaan matang.

a. 5 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2025,2024, 2023, 2022 dan 2021

Berikut adalah perbandingan realisasi kinerja IKK ini dari tahun 2021 sampai dengan tahun 2025 pada Tabel II.16.

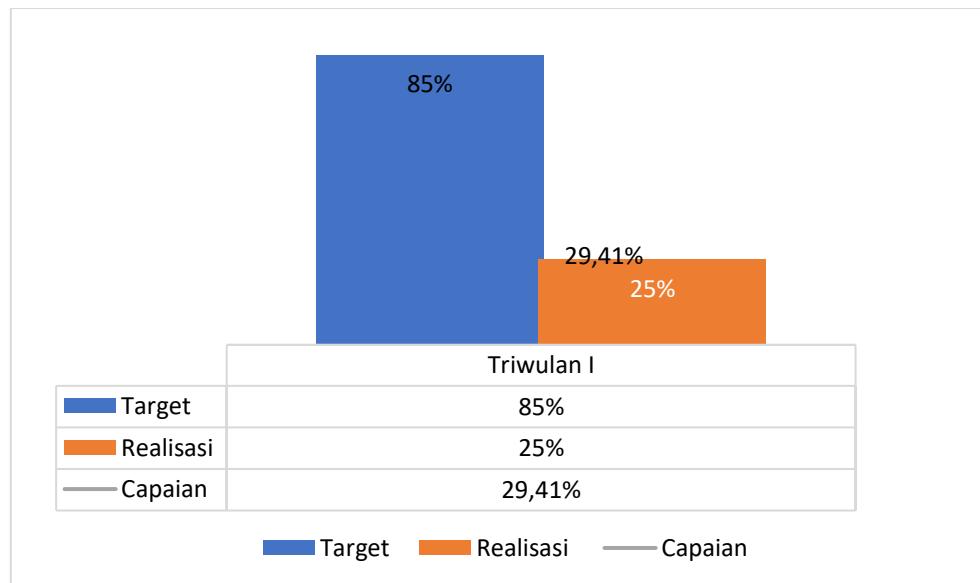
Tabel II.16 Perbandingan Target, Realisasi, dan Capaian Pada Tahun 2025, 2024, 2023, 2022, dan 2021 Layanan Perkantoran

SK4 Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan 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	75	75%	Turun

Sumber: Hasil Pengolahan Data SAKIP BPTD NTT 2025

a. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2025 Pada Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2025-2029

Pada tahun 2025, realisasi IKK ini mencapai nilai 25. Sedangkan dengan target pada Reviu Resntra BPTD NTT Tahun 2020-2024 dengan nilai 85,5. Maka capaian IKK ini telah mencapai 88%.



Gambar II.24 Perbandingan Realisasi Kinerja Layanan Perkantoran Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2025 dalam Renstra BPTD NTT Tahun 2025-2029

II.2 Realisasi Keuangan

II.2.1 Alokasi Anggaran

III.2.1.1 Jenis PAGU Anggaran

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

Tabel II.17 Rincian per Sumber Dana PAGU Awal Tahun 2025

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.18 Rincian per Jenis Belanja PAGU Awal Tahun 2025

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Selanjutnya hingga akhir Maret 2024, anggaran BPTD NTT telah mengalami 4 kali revisi dengan nilai akhir yang tetap sama sebesar **Rp 187.383.773.000,- dan dengan rincian yang sama pada** Tabel II.17 dan Tabel II.18.

II.2.1.2 PAGU Anggaran

Tabel II.18 Rincian Revisi Per Sumber Dana T.A. 2025

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.19 Rincian Revisi per Jenis Belanja T.A. 2025

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.20 Rincian Realokasi Per Sumber Dana dan Per Jenis Belanja T.A. 2025

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

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Tabel II.21 Rincian Program – Program Kegiatan DIPA T.A. 2025

NO	JENIS BELANJA	PAGU ALOKASI TRIWULAN I		REALISASI TRIWULAN I
		Rp	Rp	
1	Rupiah Murni	160.811.926.000	16.398.617.791	10,20%
2	PNBP	26.571.847.000	9.934.386.320	37,39%
3	SBSN	-	-	-
TOTAL		187.383.773.000,00	26.333.004.111,00	14,05%

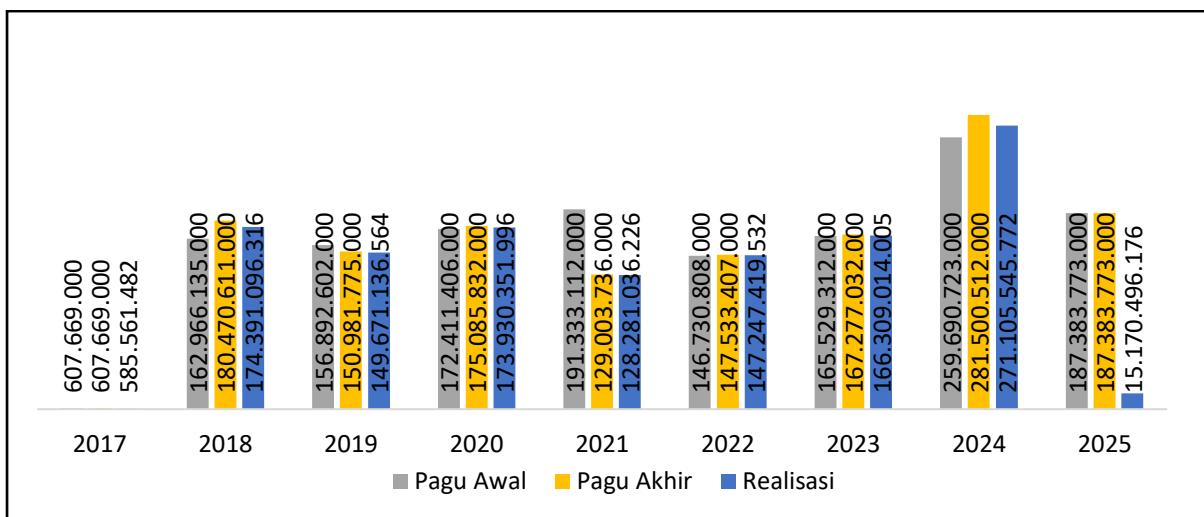
Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat

Adapun data perbandingan PAGU dan realisasi dari tahun 2017-2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel II.22 di bawah ini (untuk tahun 2025):

Tabel II.22 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		267.609.252.000		146.047.095.653	96,31%
9	2025	187.383.773.000		187.383.773.000		15.170.496.176	8,10%

Sumber: Data diolah dari Bagian Keuangan, Setditjen Hubdat



Gambar II.25 Grafik Perbandingan PAGU Akhir dan Realisasi Anggaran Tahun 2017–2025

Berdasarkan data di atas dapat diketahui bahwa untuk anggaran tahun 2025 sebesar Rp.187.383.773.000 telah terserap Rp atau sebesar 8,10% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.

II.2.2 Realisasi Anggaran

II.2.2.1. Realisasi Anggaran Per Sasaran Program dan Kegiatan Tahun 2024

PAGU tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan program yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian pada Tabel II.27 (anggaran sesuai dengan yang telah direvisi) dimana dari alokasi anggaran sebesar Rp.267.609.252.000 telah terserap Rp.146.047.095.653 atau sebesar 54,57% dari keseluruhan anggaran yang tersedia.

II.2.2.2. 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.28 Berdasarkan data pada Gambar tersebut, dapat kita ketahui realisasi anggaran per sumber dana 8,10%.

II.2.2.3 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.25.

II.2.2.4. Analisis Dana yang Tidak Terserap oleh Unit Kerja

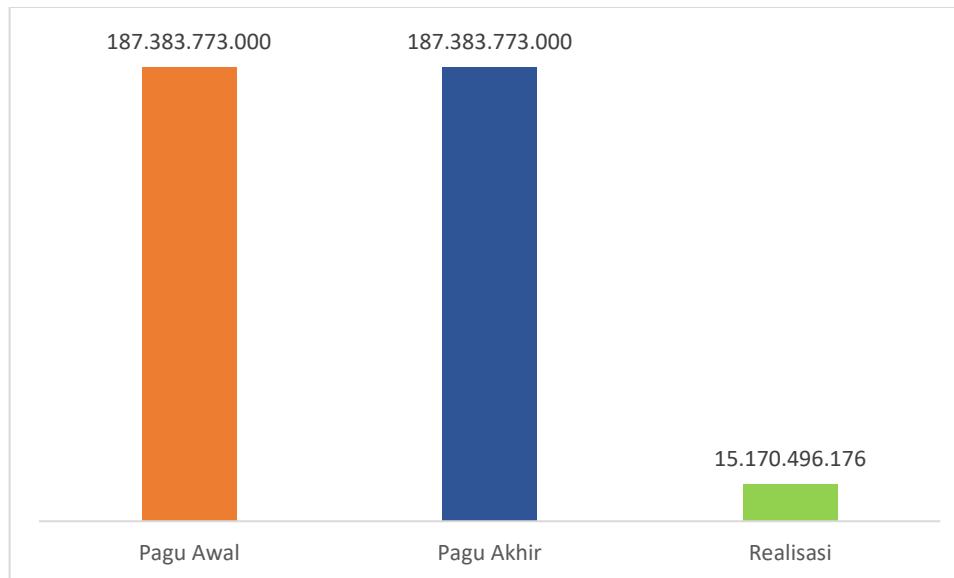
Berikut merupakan data dari dana yang tidak terserap oleh unit kerja berdasarkan per jenis belanja, per sumber dana, dan sisa anggaran pada tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel.23 dan Tabel.24 di bawah ini:

Tabel II.23 Sisa Anggaran Per Jenis Belanja Tahun 2025

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
1	Belanja Pegawai	14.572.160.000	3.943.171.492	10.628.988.508,00
2	Belanja Barang	101.266.966.000	3.914.465.484	97.352.500.516,00
3	Belanja Modal	71.544.647.000	7.312.859.200	64.231.787.800,00
TOTAL		187.383.773.000	15.170.496.176	172.213.276.824

Tabel II.24 Sisa Anggaran Per Sumber Dana Tahun 2025

NO	JENIS RUPIAH	PAGU AKHIR	REALISASI	SISA PAGU
		Rp.	Rp.	Rp.
1	Rupiah Murni	160.811.926.000	16.398.617.791	144.413.308.209,00
2	PNBP	26.571.847.000	9.934.386.320	16.637.460.680,00
3	SBSN	-	-	-
TOTAL		187.383.773.000	15.170.496.176	172.213.276.824



Gambar II.26 Realisasi Penyerapan PAGU Anggaran Tahun 2025

III.3.3 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya

Berikut merupakan analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya berdasarkan sasaran kinerja per Tahun 2025, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dengan rincian pada Tabel II.25.

III.3.4 Hambatan dan Kendala

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

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

Tabel II.32 Analisis Efisiensi Atas Penggunaan Sumber Daya Tahun 2025

No	Sasaran Progam	Triwulan I		
		% Capaian Rata-Rata Kinerja Sasaran	% Capaian Keuangan	Efisiensi (posisi triwulan I)
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat Dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi	53%	11%	42%
2	Meningkatnya Pelayanan Transportasi Darat	0%	0,00%	0,00%
3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	33,64%	4,4%	29,24%
4	Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	25%	25%	0%
5	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	25%	25%	0%
Rata-Rata		27,32%	13%	14,2%

BAB III PENUTUP

III.1 Ringkasan Capaian

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

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

1. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan untuk Perjanjian Kinerja Tahun 2025, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan pada periode ini, dapat disampaikan sebagai berikut:
 - a. Terdapat 2 (dua) IKK yang telah memenuhi target dengan rincian sebagai berikut:
 - 1) IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP Yang Beroperasi dengan target 23 lokasi serta realisasi 23 lokasi, sehingga capaian kinerja 100%;
 - 2) IKK 3.1 Persentase Pelanggaran di UPPKB Perhubungan Darat dengan target 5,5% dan realisasi 5,5% sehingga capaian kinerjanya 100%;
 - b. Terdapat 10 (sepuluh) IKK yang belum memenuhi target dengan rincian sebagai berikut:
 - 1) IKK 1.1 Persentase Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dengan target 100% dan dengan capaian kinerja 27,21%;
 - 2) IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe-A Dan Terminal Barang Yang Beroperasi dengan target 3 lokasi dan realisasi 2 lokasi, sehingga capaian kinerja 66,57%;
 - 3) IKK 1.5 Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan Angkutan Penyeberangan target 100% dan dengan capaian kinerja 21,15%;
 - 4) IKK 2.3 Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP dengan target 100% dan realisasi 0% sehingga capaian kinerjanya 0%;
 - 5) IKK 3.2 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal dengan target 100% dan realisasi 0%, sehingga capaian kinerja 0%;
 - 6) IKK 3.3 Jumlah Ketersediaan Fasilitas Keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan dengan target 9 lokasi dan realisasi 0 lokasi, sehingga capaian kinerja 0%;
 - 7) IKK 3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan dengan target 250 orang dan realisasi 0 orang, sehingga capaian kinerja 0%;
 - 8) IKK 7a Persentase Standarisasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dengan target 86% dan realisasi 13% dengan capaian kinerja 68,22%;
 - 9) IKK 5.1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat dengan target nilai 100 dan relasiasi nilai 25 dengan capaian kinerja 25%;
 - 10) IKK 1 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat dengan target nilai 100 dan realisasi nilai 25 dengan capaian kinerja 25%.
2. PAGU BPTD NTT untuk tahun 2025 adalah senilai Rp.187.383.773.000 (revisi terakhir) dan telah terserap sebesar Rp.15.170.496.176 dengan persentase daya serap mencapai 8,1%;

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

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

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

Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	% Persentase Capaian		Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
				Capaian Kinerja	Capaian Anggaran			
				%	%			
3)		(4)	(5)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	27,21%	0%	sudah mulai dilaksanakan	akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	3	66,67%	16,83%	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	Saat ini sedang dikerjakan pembangunan tahun lanjutan untuk Terminal Barang Internasional Motaain dan ditargetkan pada tahun ini selesai sehingga tercapai target IKK ini.	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	% Persentase Capaian		Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
				Capaian Kinerja	Capaian Anggaran			
				%	%			
IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100	21,15%	0,79%	sudah mulai dilaksanakan	akan diselesaikan sebelum akhir tahun sesuai kontrak	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	21	100,00%	25,94%	21 pelabuhan SDP beroperasi dengan lancar	akan dilakukan monitoring dan evaluasi terhadap operasionalnya	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	100	0,00%	100,00%	belum dilaksanakan	akan dilaksanakan sebelum akhir tahun	Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	% Persentase Capaian		Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
				Capaian Kinerja	Capaian Anggaran			
				%	%			
IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100	0,00%	0,00%	Untuk IKK ini terkena efisiensi anggaran sehingga tidak dikerjakan tahun ini	akan dilakukan penyesuaian ulang Perjanjian Kinerja seusai efisiensi anggaran	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	5,5	100,00%	21,83%	Pelanggaran yang ditemukan masih jauh dari batas target yang telah ditentukan	akan terus dilakukan penegakan hukum untuk setiap pelanggaran dan diikuti dengan sosialisasi ODOL	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas ZoSS, RASS dan batas kecepatan	lokasi	9	0,00%	0,00%	IKK ini tidak dapat dilaksanakan karena anggarannya terkena dampak efisiensi	akan segera dilakukan revisi Perjanjian Kinerja	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan

Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target Dalam PK	% Persentase Capaian		Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
				Capaian Kinerja	Capaian Anggaran			
				%	%			
IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	250	0,00%	0,00%	IKK ini tidak dapat dilaksanakan karena anggarannya terkena dampak efisiensi	akan segera dilakukan revisi Perjanjian Kinerja	Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan
IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	86,48	68,22%	0,00%	IKK ini tidak dapat dilaksanakan karena anggarannya terkena dampak efisiensi	akan segera dilakukan revisi Perjanjian Kinerja	Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	100	24,99%	24,39%	kegiatan dukungan teknis transportasi darat berjalan lancar	akan dilanjutkan pada bulan depan sesuai rencana	Subbagian Tata Usaha
IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100	24,99%	27,06%	kegiatan layanan perkantoran baik di kantor induk maupun di satpel berjalan lancar	akan dilanjutkan pada bulan depan	Subbagian Tata Usaha



LMCK

(LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA)



TRIWULAN I | 2025

BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI