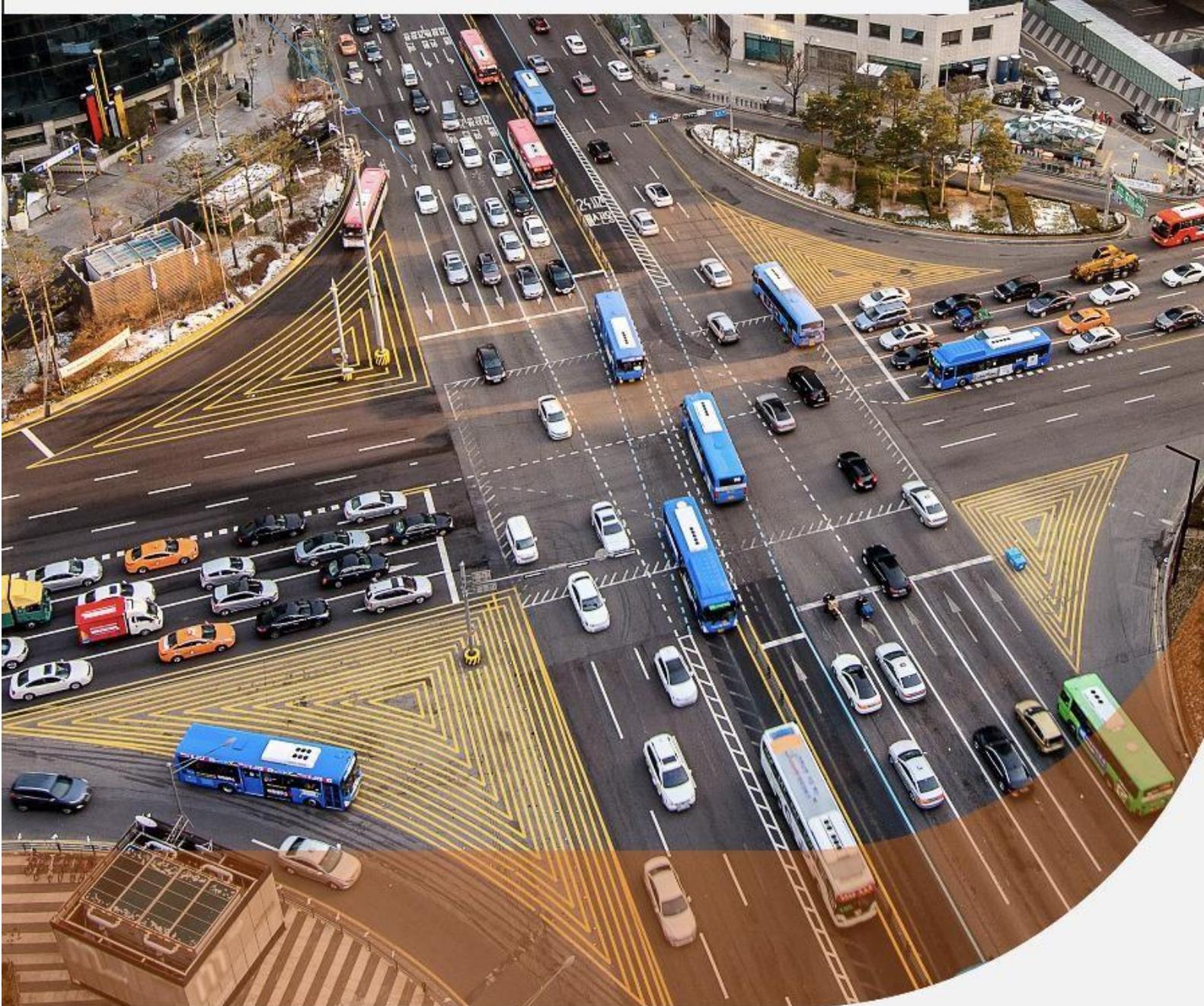




**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**



# Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024



# KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Jl. Merdeka Timur No.5  
Jakarta 10110

Telp. : (021) 34833061, 34833065  
Fax. : (021) 34833061, 34833065

Email : baketrans@kemenhub.go.id  
Web-site : <https://baketrans.dephub.go.id>

## KEPUTUSAN KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

NOMOR : KP-BKT 109 TAHUN 2022

TENTANG

### PENETAPAN RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA  
KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI,

- Menimbang :
- Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Unit Kerja Eselon I menyusun Rencana Strategis Unit Kerja Eselon I yang ditetapkan melalui Keputusan Pimpinan Unit Kerja Eselon I;
  - Bahwa dengan berakhirnya masa Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2020 dan dimulainya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang telah berubah menjadi Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, menyusun Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi yang memuat target dan indikator kinerja sesuai tugas, fungsi, dan kewenangan Badan kebijakan Transportasi;
  - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b di atas, perlu menetapkan Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi tentang Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024;

- Mengingat :
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286);
  - Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
  - Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional (Lembaran Ne Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 105, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6056);
  - Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);

5. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 51);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Penetapan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1390);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 815);
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 635).

**MEMUTUSKAN:**

- Menetapkan :** KEPUTUSAN KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TENTANG PENETAPAN RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024.
- KESATU :** Menetapkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEDUA :** Penetapan Rencana Strategis sebagaimana dimaksud pada Diktum KESATU wajib digunakan sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.
- KETIGA :** Data dan informasi kinerja Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang termuat dalam Sistem Informasi KRISNA-RENSTRA merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA.
- KEEMPAT :** Indikasi Target dan Pendanaan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 dapat dimutakhirkan melalui RKP dan Rencana Kerja.

- KELIMA : Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi dapat dievaluasi dengan dikoordinasikan oleh Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi pada paruh waktu dan akhir waktu pelaksanaan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024.
- KEENAM : Evaluasi Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi dilakukan dalam kondisi tertentu sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi dengan pertimbangan kesiapan dan kapasitas pelaksanaan, ketersediaan sumber pendanaan, dan keterlibatan peran pemerintah daerah, badan usaha, dan masyarakat.
- KETUJUH : Kepala Badan Kebijakan Transportasi melakukan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap implementasi Rencana Strategis di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi sesuai bidangnya masing-masing.
- KEDELAPAN : Pelaksanaan keputusan tentang penerapan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi agar tetap memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.
- KESEMBILAN : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan : JAKARTA  
pada tanggal : 30 November 2022

Kepala  
Badan Kebijakan Transportasi,

TTD.

Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc  
NIP. 196307171989031002

SALINAN Keputusan Kepala Badan ini disampaikan kepada:

1. Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi;
2. Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi;
3. Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda;
4. Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan;
5. Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BAGIAN HUKUM, KERJASAMA DAN HUMAS



HERU DHARMAWAN, S.T.,M.M.

## KATA PENGANTAR



**R**encana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi merupakan dokumen penting dalam proses perencanaan Kebijakan Transportasi yang berisikan tujuan, target, sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis untuk periode lima tahun. Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 mengacu dan merupakan penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 serta Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Dalam perjalanan penganggaran dan evaluasi pelaksanaan kegiatan tahun 2020-2024, terdapat kebijakan Pemerintah yang mengintegrasikan semua fungsi penelitian pada Badan Litbang di Kementerian/Lembaga tergabung ke dalam lembaga Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN). Hal ini yang menuntut Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi, dan yang mana lembaga baru ini telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tanggal 24 Januari 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang didalamnya terdapat eksistensi Badan Kebijakan Transportasi.

Dengan adanya perubahan organisasi dan tata kerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, diperlukan penyempurnaan/penyesuaian dokumen rencana strategis (Renstra) dengan melakukan evaluasi/Reviu Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024 menjadi Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang akan menjadi pedoman dan acuan perencanaan bagi Unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dalam proses penyusunan dan penetapan rencana lima tahun (Renstra), penyusunan dan penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL), pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan dan pemantauan dan evaluasi kegiatan Badan Kebijakan Transportasi yang akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sampai dengan tahun 2024.

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh jajaran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang telah memberikan substansi, data dan sumbang saran dalam penyusunan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024.

Jakarta, November 2022

**KEPALA  
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**



**Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc., QGIA., CGCAE**

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>v</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1 Kondisi Umum.....	1-1
1.1.1 Latar Belakang .....	1-1
1.1.2 Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi .....	1-2
1.1.3 Kondisi Sumber Daya Manusia .....	1-12
1.1.4 Capaian dan Evaluasi Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2022 .....	1-13
1.2 Potensi dan Permasalahan.....	1-28
1.2.1 Potensi .....	1-28
1.2.2 Permasalahan .....	1-30
1.3 Isu dan Lingkungan Strategis .....	1-32
1.3.1 Isu dan Lingkungan Strategis Kementerian Perhubungan.....	1-32
1.3.2 Isu dan Lingkungan Strategis Badan Kebijakan Transportasi .....	1-35
1.3.3 Perkembangan Lingkungan Strategis Badan Kebijakan Transportasi.....	1-42
<b>BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI</b>	
2.1 Visi, Misi dan Tujuan Pembangunan Nasional.....	2-1
2.1.1 Visi dan Misi Pembangunan Nasional.....	2-1
2.1.2 Arah Utama dan Strateg Pelaksanaan Misi Nawacita dan Pencapaian Visi Indonesia Tahun 2045 .....	2-2
2.2 Visi, Misi dan Tujuan Kementerian Perhubungan.....	2-6
2.2.1 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan .....	2-6
2.2.2 Tujuan dan Sasaran Kementerian Perhubungan .....	2-7
2.3 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Badan Kebijakan Transportasi .....	2-11
2.3.1 Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi .....	2-11
2.3.2 Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi .....	2-12
<b>BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN</b>	
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024 ..	3-1
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024.....	3-1
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Transportasi dalam RPJM Nasional Tahun 2020-2024.....	3-3
3.2 Arah Kebijakan Perencanaan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 .....	3-7
3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.....	3-7
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 .....	3-7
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Badan Kebijakan Transportasi .....	3-11

## RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

3.4	Kerangka Regulasi .....	3-30
3.5	Kerangka Kelembagaan .....	3-34

### **BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN**

4.1	Target Kinerja.....	4-1
4.2	Kerangka Pendanaan .....	4-13
4.2.1	Skema Pendanaan .....	4-13
4.2.2	Kebutuhan Pendanaan .....	4-16

### **BAB 5 PENUTUP**

5.1	Manajemen Resiko .....	5-1
5.2	Penutup.....	5-8

### **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Tugas dan Fungsi Sekretariat Badan .....	1-3
Tabel 1.2	Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi .....	1-4
Tabel 1.3	Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda .....	1-6
Tabel 1.4	Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan .....	1-7
Tabel 1.5	Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi .....	1-9
Tabel 1.6	Jumlah Pegawai Berdasarkan Unit Kerja .....	1-12
Tabel 1.7	Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan .....	1-12
Tabel 1.8	Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan .....	1-13
Tabel 1.9	Kertas Kerja Sinkronisasi Renstra Badan Litbang Perhubungan dengan Renstra Kementerian Perhubungan .....	1-16
Tabel 1.10	Kertas Kerja Sinkronisasi Renstra dengan Rencana Kerja Tahunan Berdasarkan Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama .....	1-17
Tabel 1.11	Rekapitulasi Sinkronisasi .....	1-19
Tabel 1.12	Hasil Evaluasi Capaian Realisasi Kinerja terhadap Target Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan .....	1-21
Tabel 1.13	Realisasi Penggunaan Anggaran Tahun 2020 sampai dengan Triwulan IV Tahun Anggaran 2022 .....	1-26
Tabel 2.1	Arahan Presiden .....	2-3
Tabel 2.2	Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi .....	2-17
Tabel 2.3	Sasaran Program dan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi .....	2-17
Tabel 3.4	Rangkuman Arah Kebijakan dan Strategi Umum pada Setiap Agenda Pembangunan Nasional dalam RPJM Nasional 2020-2024 .....	3-1
Tabel 3.5	Rangkuman Arah Kebijakan dan Strategi Sektor Transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024 .....	3-4
Tabel 3.6	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2020-2024 .....	3-8
Tabel 3.7	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi .....	3-12
Tabel 4.8	Target Kinerja Badan Kebijakan Transportasi .....	4-2
Tabel 4.9	Perhitungan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi .....	4-3
Tabel 4.10	Perhitungan Indikator Kinerja Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi .....	4-5
Tabel 4.11	Skema Umum Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi .....	4-13
Tabel 4.12	Skema Pendanaan Berbasis Karakteristik Kebijakan .....	4-15
Tabel 4.6	Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024 .....	4-18
Tabel 5.13	Manajemen Resiko dalam Kegiatan Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi .....	5-2
Tabel 5.14	Manajemen Resiko dalam Kegiatan Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik .....	5-6

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi .....	1-11
Gambar 1.2	Grafik Target dan Realisasi Indikator Kinerja Program Periode Tahun 2020 Sampai Dengan Triwulan I Tahun Anggaran 2022 .....	1-20
Gambar 1.3	Grafik Pagu dan Realisasi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Berdasarkan Program Periode Tahun 2020 Sampai Dengan Triwulan IV Tahun Anggaran 2022 .....	1-24
Gambar 1.4	Integrasi Holistik dalam Pembangunan Sektor Perhubungan .....	1-36
Gambar 1.5	Arsitektur Penyelenggaraan Urusan Perhubungan .....	1-37
Gambar 1.6	Pendekatan Penyederhanaan Regulasi.....	1-38
Gambar 1.7	Positioning BKF Kementerian Keuangan.....	1-39
Gambar 1.8	Perubahan dalam Konteks Skema Kelembagaan.....	1-40
Gambar 1.9	Perubahan dalam Konteks Struktur Kegiatan dan Penganggaran .....	1-40
Gambar 1.10	Siklus Kebijakan dan Fungsi Koordinatif Badan Kebijakan Transportasi ....	1-42
Gambar 1.11	Produk Naskah Rekomendasi Kebijakan .....	1-42
Gambar 2.1	Target Pertumbuhan Ekonomi Menuju Indonesia Maju.....	2-2
Gambar 2.2	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.....	2-9
Gambar 2.3	Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 .....	2-16
Gambar 3.1	Kerangka Pikir Perencanaan Pembangunan Perhubungan.....	3-32
Gambar 3.2	Kerangka Kerja ( <i>Frameworks</i> ) Indeks Kualitas Kebijakan (IKK) .....	3-33
Gambar 3.3	Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).....	3-35
Gambar 3.4	Keterkaitan Substansi Secara Logis Antar Pusat Kebijakan di Badan Kebijakan Transportasi.....	3-36
Gambar 3.5	Skematis Pembagian Peran ( <i>Leader</i> ) dalam Proses Perencanaan dan Pelaksanaan Kebijakan Transportasi di Kementerian Perhubungan .....	3-37
Gambar 4.12	.....	Skem
	a Umum Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi .....	4-14

## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Kondisi Umum

#### 1.1.1 Latar Belakang

Berdasarkan pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap K/L diharuskan menyusun sistem perencanaan berjenjang yang dimulai dari perencanaan jangka panjang, jangka menengah, dan jangka pendek dimana pada setiap rencana mengacu kepada dokumen perencanaan yang ada di atasnya sehingga perencanaan yang ada saling terkait antara perencanaan pada level nasional sampai dengan perencanaan teknis di masing-masing K/L. Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022–2024 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon I Badan Kebijakan Transportasi untuk periode 5 (lima) tahun.

Sepanjang periode tahun 2019 s.d 2021, pelaksanaan prioritas kerja dan arahan kebijakan pemerintah telah memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap dinamika birokrasi dan sistem kerja yang ada di lingkungan kementerian, khususnya pada kebijakan penyederhanaan birokrasi dan kebijakan integrasi lembaga penelitian. Penyederhanaan birokrasi bertujuan untuk mendapatkan birokrasi yang lebih dinamis, *agile* dan profesional guna meningkatkan efektifitas dan efisiensi dalam mendukung kinerja pelayanan pemerintah kepada publik. Lingkup penyederhanaan birokrasi meliputi transformasi organisasi, transformasi sistem organisasi, dan transformasi SDM aparatur. Salah satu bentuk implementasi langkah penyederhanaan birokrasi yang telah dilakukan oleh Kementerian Perhubungan di tahun 2020, yaitu melalui penyetaraan jabatan dengan pengalihan sebagian pejabat administrasi menjadi pejabat fungsional.

Disamping kebijakan penyederhanaan birokrasi, kebijakan integrasi lembaga penelitian Kementerian/Lembaga berada di bawah koordinasi Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) juga mempengaruhi kedudukan organisasi Badan Litbang Perhubungan yang selanjutnya atas arahan Menteri Perhubungan, pada tahun 2020 Badan Litbang Perhubungan mengajukan transformasi organisasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Badan Litbang Perhubungan sebagai lembaga yang berfungsi sebagai *policy research* di bidang transportasi memiliki peran penting mendukung capaian kinerja Kementerian Perhubungan. Transformasi organisasi ini merupakan bentuk penguatan kapasitas dan kapabilitas kelembagaan unit kerja badan litbang khususnya dalam penyusunan rekomendasi kebijakan. Melalui transformasi organisasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi yang disahkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 23 Tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi diharapkan tidak hanya berperan sebagai *supporting bodies*, namun juga menjadi meningkatkan perannya menjadi bagian dari proses bisnis pengambilan kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai lembaga *think tank*.

Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu Instansi Pemerintah yang bertugas melakukan kegiatan perumusan kebijakan di bidang transportasi senantiasa dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengembangkan langkah-langkah strategis dan realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan secara cepat, tepat sasaran dan bermanfaat. Perubahan tersebut harus disusun dalam suatu tahapan yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan akuntabilitas dan kinerja yang berorientasi pada

pencapaian hasil. Adanya perubahan dan perkembangan lingkungan baik pada skala dalam negeri, global yang dinamis maupun tuntutan Reformasi Birokrasi harus menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan ke depan.

Transformasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi mendasari penyempurnaan/penyesuaian dalam melakukan evaluasi/Reviu Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan 2020-2024 menjadi Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 yang dipergunakan sebagai pedoman dan acuan perencanaan bagi Unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi untuk (1) penyusunan dan penetapan rencana lima tahun (Renstra); (2) penyusunan dan penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL); (3) pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan; dan (4) pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi yang akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sampai dengan tahun 2024.

### **1.1.2 Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi**

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan disebutkan kedudukan Kedudukan, Tugas dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi yakni:

A. Kedudukan:

1. Badan Kebijakan Transportasi berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan
2. Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Kepala Badan

B. Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas:

Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi.

C. Dalam melaksanakan tugas, Badan Kebijakan Transportasi melaksanakan fungsi:

1. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi.
2. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi.
3. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang transportasi.
4. Pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan transportasi.
5. Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi.
6. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi.
7. Pelaksanaan administrasi Badan Kebijakan Transportasi.
8. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

Badan Kebijakan Transportasi terdiri atas:

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

Rincian tugas dan tugas dari masing-masing organisasi Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut.

**Tabel 1.1** Tugas dan Fungsi Sekretariat Badan

Organisasi	Deskripsi
Tugas	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas pemberian pelayanan dukungan teknis dan administratif di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi
Fungsi	<p>Dalam melaksanakan tugas, Sekretariat Badan menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan rencana, program, anggaran, pelaksanaan evaluasi dan pelaporan, serta pengelolaan data dan sistem informasi</li> <li>b. penyiapan pelaksanaan urusan sumber daya manusia, organisasi, dan ketatausahaan, serta pengelolaan Jabatan Fungsional di bidang analisis kebijakan dan kepustakaan</li> <li>c. penyiapan pelaksanaan urusan hukum, kerjasama, hubungan masyarakat, publikasi, serta dokumentasi dan kepustakaan</li> <li>d. penyiapan pelaksanaan urusan keuangan, pengelolaan Barang Milik Negara, serta kerumahtanggaan</li> </ol>
Terdiri atas	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Bagian Perencanaan, Data dan Informasi                     <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Bagian Perencanaan, Data dan Informasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan rencana, program, pelaksanaan evaluasi dan pelaporan, serta pengelolaan data dan sistem informasi</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bagian Perencanaan, Data dan Informasi menyelenggarakan fungsi:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan rencana, program kegiatan dan anggaran</li> <li>2) penyiapan bahan penyusunan program, monitoring dan evaluasi kegiatan</li> <li>3) penyiapan bahan evaluasi, monitoring dan pelaporan kinerja, perjanjian kinerja, pelaksanaan akuntabilitas, serta Sistem Pengendalian Intern Pemerintah</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan data, pelaksanaan manajemen sistem informasi, dan penyajian statistik di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> </ol> </li> <li>iii. Bagian Perencanaan, Data dan Informasi terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</li> </ol> </li> <li>b. Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha                     <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyiapan urusan sumber daya manusia, organisasi, dan ketatausahaan, serta pengelolaan Jabatan Fungsional di bidang analisis kebijakan dan kepustakaan</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha menyelenggarakan fungsi:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan pelaksanaan urusan sumber daya manusia, rencana kebutuhan sumber daya manusia, mutasi dan kepangkatan, pola karier, pemeliharaan basis data sumber daya manusia, penyusunan rencana</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>

Organisasi	Deskripsi
	<p>kebutuhan pendidikan dan pelatihan, pelaksanaan pengembangan kompetensi sumber daya manusia serta Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara dan Aparatur Sipil Negara</p> <p>2) penyiapan bahan pelaksanaan urusan pengelolaan jabatan fungsional di bidang analisis kebijakan dan kepastamaan</p> <p>3) penyiapan bahan pelaksanaan penataan organisasi dan tata laksana, reformasi birokrasi, serta pengawasan kepatuhan internal</p> <p>4) penyiapan bahan pengelolaan ketatausahaan, keprotokolan dan kearsipan</p> <p>iii. Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>
	<p>c. Bagian Hukum, Kerja Sama dan Hubungan Masyarakat</p> <p>i. Bagian Hukum, Kerjasama dan Hubungan Masyarakat mempunyai tugas melaksanakan penyiapan urusan hukum, kerja sama, hubungan masyarakat, publikasi, serta dokumentasi dan kepastamaan</p> <p>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bagian Hukum, Kerja Sama dan Hubungan Masyarakat menyelenggarakan fungsi:</p> <p>1) penyiapan bahan pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberian pertimbangan dan advokasi hukum, evaluasi peraturan perundang-undangan, pelaksanaan dokumentasi hukum, serta urusan kerjasama</p> <p>2) penyiapan bahan pelaksanaan hubungan masyarakat, pengelolaan informasi publik, peliputan, pemberitaan dan pemutakhiran media, layanan pengaduan, serta pengelolaan publikasi kegiatan</p> <p>3) penyiapan bahan pelaksanaan dokumentasi dan pengelolaan kepastamaan, serta publikasi hasil kajian kebijakan</p> <p>iii. Bagian Hukum, Kerja Sama dan Hubungan Masyarakat terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>
	<p>d. Bagian Keuangan dan Barang Milik Negara</p> <p>i. Bagian Keuangan dan Barang Milik Negara mempunyai tugas melaksanakan penyiapan urusan keuangan, pengelolaan Barang Milik Negara, serta kerumahtanggaan</p> <p>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bagian Keuangan dan Barang Milik Negara menyelenggarakan fungsi:</p> <p>1) penyiapan bahan pembinaan administrasi dan pengelolaan keuangan, serta tindak lanjut hasil audit</p> <p>2) penyiapan bahan pelaksanaan pembinaan dan pengelolaan barang milik negara, perlengkapan, aset, serta urusan kerumahtanggaan</p> <p>iii. Bagian Keuangan dan Barang Milik Negara terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>

**Sumber:** Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

**Tabel 1.2** Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Organisasi	Deskripsi
Tugas	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi mempunyai tugas melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi
Fungsi	<p>Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menyelenggarakan fungsi:</p> <p>a. penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi</p> <p>b. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi</p>

Organisasi	Deskripsi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>c. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang sarana transportasi</li> <li>d. penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi</li> <li>e. penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi</li> <li>f. penyiapan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi</li> <li>g. pelaksanaan urusan administrasi Pusat</li> </ul>
Terdiri atas	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> <li>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian</li> </ol> </li> <li>iii. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</li> </ul> </li> <li>b. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>2) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> </ol> </li> </ul> </li> </ul>

Organisasi	Deskripsi
	<p>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</p> <p>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</p> <p>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan</p> <p>iii. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>

Sumber: Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

**Tabel 1.3** Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Organisasi	Deskripsi
Tugas	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mempunyai tugas melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda
Fungsi	<p>Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>b. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>c. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>d. penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>e. penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>f. penyiapan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>g. penyiapan pelaksanaan urusan administrasi Pusat</li> </ol>
Terdiri atas	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda menyelenggarakan fungsi: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>

Organisasi	Deskripsi
	<p>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</p> <p>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</p> <p>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda</p> <p>iii. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p> <p>b. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan</p> <p>i. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</p> <p>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> <li>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi pelayaran dan penerbangan</li> </ol> <p>iii. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>

**Sumber:** Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

**Tabel 1.4** Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

Organisasi	Deskripsi
Tugas	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan mempunyai tugas melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan
Fungsi	<p>Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> <li>b. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> <li>c. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> </ol>

Organisasi	Deskripsi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> <li>e. penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> <li>f. penyiapan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan</li> <li>g. penyiapan pelaksanaan urusan administrasi Pusat</li> </ul>
Terdiri atas	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan menyelenggarakan fungsi:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> <li>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan</li> </ol> </li> <li>iii. Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang transportasi perkotaan</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan menyelenggarakan fungsi:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi perkotaan</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi perkotaan</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang transportasi perkotaan</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang transportasi perkotaan</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi perkotaan</li> </ol> </li> </ul> </li> </ul>

Organisasi	Deskripsi
	<p>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi perkotaan</p> <p>iii. Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</p>

Sumber: Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

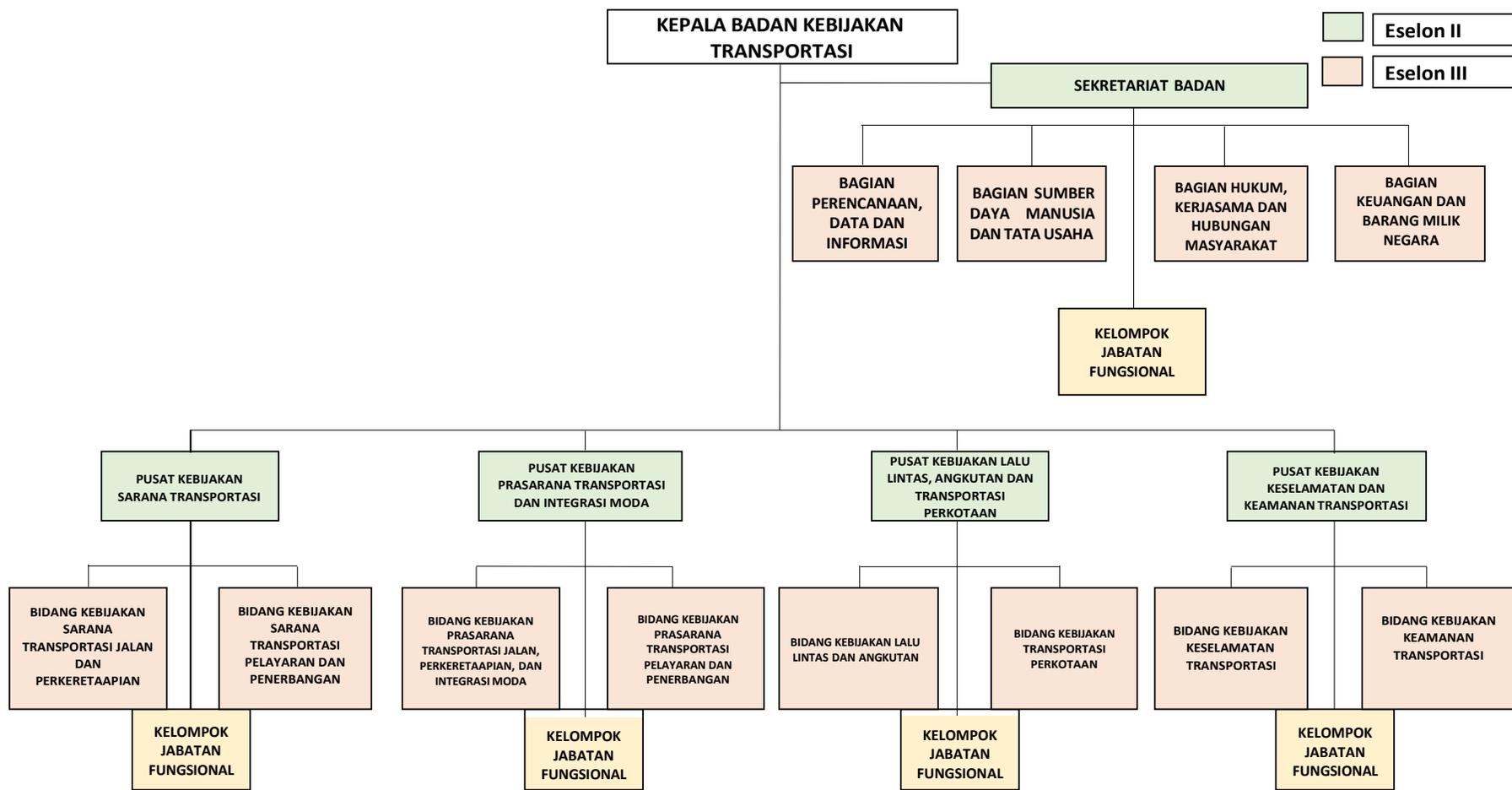
**Tabel 1.5** Tugas dan Fungsi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Organisasi	Deskripsi
Tugas	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi
Fungsi	<p>Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>b. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>c. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;</li> <li>d. penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>e. penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>f. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>g. penyiapan bahan pelaksanaan urusan administrasi Pusat</li> </ol>
Terdiri atas	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi                     <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang keselamatan transportasi</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi menyelenggarakan fungsi:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan transportasi</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan transportasi</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi</li> <li>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>

Organisasi	Deskripsi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>iii. Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Bidang Kebijakan Keamanan Transportasi                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bidang Kebijakan Keamanan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang keamanan transportasi</li> <li>ii. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;</li> <li>2) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;</li> <li>3) penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keamanan transportasi;</li> <li>4) penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keamanan transportasi;</li> <li>5) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keamanan transportasi; dan</li> <li>6) penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi.</li> </ol> </li> <li>iii. Bidang Kebijakan Keamanan Transportasi terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional</li> </ul> </li> </ul>

**Sumber:** Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi menitikberatkan pada fungsi (non-matra), sehingga ini akan merubah pola kompetensi sumber daya manusia di masing-masing unit kerja. Setiap Pusat Kebijakan diperkuat oleh Pemangku Jabatan Fungsional dengan keahlian spesifik, antara lain: Jabatan Fungsional Umum, Jabatan Fungsional Analis Kebijakan, Jabatan Fungsional Perencana serta Jabatan Fungsional lain sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan tugas BKT. Untuk dapat meningkatkan kualitas hasil pelaksanaan tugas yang bersifat multi perspektif, multi disiplin, serta dalam keterkaitan yang bersifat sistemik dimungkinkan mobilitas sumber daya manusia Jabatan Fungsional antar Unit Kerja Pusat. Adapun Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi dapat dilihat pada **Gambar 1.1**.



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

### 1.1.3 Kondisi Sumber Daya Manusia

Jumlah pegawai Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022 mencapai 258 orang yang tersebar di 5 unit kerja dengan rincian sebagai berikut.

**Tabel 1.6** Jumlah Pegawai Berdasarkan Unit Kerja

No.	Unit Kerja	Jumlah PNS (orang)	Jumlah CPNS (orang)	Total Jumlah (orang)
1	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	73	7	80
2	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	35	9	44
3	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	34	9	43
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	33	12	45
5	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	37	9	46
<b>Jumlah Pegawai</b>		<b>212</b>	<b>46</b>	<b>258</b>

**Sumber:** Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi  
Data 1 Desember 2022

Selain pegawai dengan status pegawai negeri sipil dan calon pegawai negeri sipil, terdapat juga pegawai dengan status PPNPN sebanyak 48 orang, pramubakti sebanyak 22 orang, satpam sebanyak 24 orang, mariner sebanyak 3 orang, *customer service* sebanyak 23 orang, pengemudi (*driver*) sebanyak 20 orang.

Dalam melaksanakan tugasnya, pegawai Badan Kebijakan Transportasi memiliki Jabatan Fungsional yang terdiri atas: Analis Kebijakan sebanyak 69 orang, Perencana sebanyak 14 orang, Analis Kepegawaian sebanyak 7 orang, Pranata Humas sebanyak 9 orang, Pranata Komputer sebanyak 8 orang, Arsiparis sebanyak 2 orang, Pengelola Barang/Jasa sebanyak 2 orang, Statistisi sebanyak 9 orang, Analisis Pengelola Keuangan APBN sebanyak 4 orang dan Pustakawan sebanyak 4 orang serta Jabatan Pelaksana sebanyak 112 orang.

**Tabel 1.7** Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan

No.	Unit Kerja	Golongan				Jumlah
		IV	III	II	I	
1.	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	8	62	10	0	80
2.	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	6	33	7	0	46
3.	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	8	32	5	0	45
4.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	7	32	5	0	44
5.	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	6	34	3	0	43
Jumlah		35	193	30	0	258

**Sumber:** Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi  
Data 1 Desember 2022

**Tabel 1.8** Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

No.	Unit Kerja	Pendidikan						Jumlah
		S3	S2	S1/D-IV	D-III	D-I	SMA	
1.	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	1	25	38	7	1	8	80
2.	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	2	17	19	5	1	2	46
3.	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	0	19	20	3	1	2	45
4.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	1	18	20	2	1	2	44
5.	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	0	14	25	3	1	0	43
	Jumlah	4	93	122	20	5	14	258

Sumber: Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi  
Data 1 Desember 2022

#### 1.1.4 Capaian dan Evaluasi Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2022

Badan Kebijakan Transportasi adalah unit kerja baru yang merupakan transformasi dari Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang mana dokumen Rencana Strategis belum disusun sesuai dengan nomenklatur Badan Kebijakan Transportasi. Saat ini dokumentasi Rencana Strategis yang ada merupakan dokumen Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan tahun 2020-2022 sesuai Keputusan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Nomor 145 Tahun 2020 tentang Penetapan Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024.

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan merupakan unit kerja penunjang Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi. Keberhasilan pelaksanaan program penelitian dan pengembangan didukung oleh unit kerja Eselon II di lingkup Badan Litbang Perhubungan, mitra kerja sama, *stakeholder* terkait, dan masyarakat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan terdiri dari Sekretariat Badan Litbang Perhubungan, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, serta Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara. Pada tahun 2022, telah terbit Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan dimana terdapat transformasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi.

Dalam rangka memberikan umpan balik terhadap penyelenggaraan penelitian dan pengembangan serta sebagai bentuk akuntabilitas dan transparansi pengelolaan atas kinerja pencapaian sasaran strategis guna mewujudkan *good governance and clean government* dan mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang penelitian dan pengembangan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyusun Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis Tahun 2020 sampai dengan Triwulan I Tahun 2022. Penyusunan Laporan Evaluasi Paruh Waktu Rencana Strategis mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan dan Peraturan Menteri (Permen) PPN No.1/2017 tentang Pedoman Evaluasi Pembangunan Nasional (Pasal 3:1-2).

Tahun 2020 hingga Triwulan I Tahun 2022 diwarnai dengan berbagai dinamika, diantaranya dinamika yang ditimbulkan akibat adanya pandemi COVID-19 yang berdampak pada semua bidang. Pandemi COVID-19 dapat dihadapi dengan menerapkan Adaptasi Kebiasaan Baru yang memunculkan inovasi dan pembelajaran baru dalam organisasi. Adaptasi Kebiasaan Baru di bidang penelitian dan pengembangan maupun kebijakan transportasi perhubungan dilakukan dengan menyelenggarakan berbagai kegiatan secara daring seperti pembahasan penelitian dengan Tenaga Ahli dan *Stakeholder*, *workshop*, dan seminar skala nasional maupun internasional. Selain itu, dalam rangka efisiensi dan efektifitas di masa pandemi, Badan Penelitian dan Pengembangan/ Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan menghimpun data penelitian melalui aplikasi pengembangan *e-survey* yang melibatkan masyarakat sebagai salah satu respondennya. Penelitian disusun dengan melibatkan Tenaga Ahli dari berbagai bidang keilmuan dan *stakeholder* terkait mulai dari perencanaan hingga desiminasi sehingga hasil penelitian terjaga kualitasnya dan bermanfaat bagi masyarakat.

Pada Tahun 2021 sampai dengan Triwulan I Tahun 2022 terdapat 3 (tiga) Sasaran Program dengan 5 (lima) Indikator Kinerja Program (IKP) yang berorientasi *outcome*. IKP tersebut yang menjadi dasar analisis capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2021.

#### **Pencapaian Kinerja Pencapaian Sasaran Program dan Kinerja Pengelolaan Anggaran**

Pengukuran capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2021 dilakukan dengan cara membandingkan antara target dan realisasi Indikator Kinerja Program (IKP). Dari lima Indikator Kinerja Program (IKP), sebanyak empat IKP telah mencapai target, sedangkan satu IKP masih menunggu hasil penilaian dari KemenpanRB tetapi telah dilakukan penilaian mandiri di lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020 yaitu sebesar 131,75% dan Tahun 2021 yaitu sebesar 129,97%. Sedangkan pada Triwulan I Tahun 2022 dikarenakan masih berproses hingga Triwulan IV, sehingga rata-rata capaian indikator kinerja masih rendah yaitu sebesar 10,51% sedangkan Capaian Per Tahun kinerja pengelolaan anggaran pada Tahun 2020, telah terealisasi anggaran sebesar 98,82% atau senilai Rp155.490.975.066,00 dari pagu anggaran senilai Rp157.347.077.000,00. Tahun 2021, telah terealisasi anggaran sebesar 98,99% atau senilai Rp139.578.138.938,00 dari pagu anggaran senilai Rp140.998.851.000,00. Sedangkan pada Triwulan II Tahun 2022 dikarenakan kegiatan masih berproses hingga Triwulan IV, sehingga realisasi anggaran masih rendah yaitu sebesar 8,03% atau Rp13.999.610.997,00 dari pagu sebesar Rp174.302.325.000,00.

#### **A. Evaluasi Sinkronisasi Dokumen Perencanaan**

Hasil evaluasi sinkronisasi dokumen perencanaan menunjukkan bahwa sasaran, indikator kinerja, program dan kegiatan dalam Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah terdapat keterkaitan satu sama lain dalam Renstra Kemenhub, serta sudah dijabarkan dengan baik ke dalam Rencana Kerja Tahunan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

Tranformasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi memerlukan legalitas turunan di Lingkungan Kementerian Perhubungan dari Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan agar dapat ditindaklanjuti dengan penyesuaian Renstra Badan Kebijakan Transportasi dan penyesuaian dalam struktur penganggaran dan pada aplikasi KRISNA hingga aplikasi capaian kinerja yaitu SMART dan e-monev PP39.

Diperlukan koordinasi intensif dengan Kemenpan RB (Deputi Kelembagaan dan Tata Laksana, Perekonomian, Kemaritiman dan Investasi) dan Biro Kepegawaian dan Organisasi (Bagian Organisasi dan Tata Laksana) tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Badan Kebijakan Transportasi.

Diperlukan Reviu Rencana Strategis (Renstra) Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi setelah terbit peraturan/ legalitas yang mengatur susunan organisasi dan tata kerjanya dengan penyesuaian sasaran, indikator kinerja, program dan kegiatan.

Diperlukan koordinasi lanjut dengan Bappenas dan Kementerian Keuangan terkait dengan adanya perubahan kelembagaan Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, agar dapat difasilitasi untuk penyesuaian dalam struktur penganggaran (Program Dukungan Manajemen dan Program Infrastruktur Konektivitas) dan pada aplikasi KRISNA hingga aplikasi capaian kinerja yaitu SMART dan e-monev PP39.

**Tabel 1.9** Kertas Kerja Sinkronisasi Renstra Badan Litbang Perhubungan dengan Renstra Kementerian Perhubungan

NO.	ARAHAN DALAM RENSTRA KEMENHUB			KESESUAIAN DENGAN RENSTRA BALITBANGHUB 2020-2024			KETERANGAN
	PROGRAM/KEGIATAN	SASARAN	INDIKATOR DALAM RENSTRA KEMENHUB	X=Y	X=Y1, Y2...	X≠Y	
1	PN 5: Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	V	V		Hanya terdapat 2 Indikator yang terkait dengan Badan Litbang perhubungan dalam Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan. Sedangkan indikator Rasio Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat <i>class action</i> diampu oleh Biro Hukum.
		Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Indeks RB Kementerian Perhubungan	V			

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024

**Tabel 1.10** Kertas Kerja Sinkronisasi Renstra dengan Rencana Kerja Tahunan Berdasarkan Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama

NO.	AMANAHAH DALAM RENSTRA BADAN LITBANG TAHUN 2020-2024 KESESUAIAN DENGAN RKT BADAN LITBANG										KETERANGAN		
	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS	2020			2021			2020	2021	
					X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	PENJABARAN DALAM RENCANA KERJA		
1	Terwujudnya dukungan Badan Litbang Perhubungan dalam pemberian rekomendasi kebijakan strategis perhubungan	Meningkatnya prosentase tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan termasuk isu strategis di bidang perhubungan menjadi 90% tahun 2024	Optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan berbasis riset di bidang perhubungan		V								
				Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	
				Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	
				Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	
				Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan pada (t-2)	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan pada (t-2)	
				Tingkat Kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi,	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	Tingkat Kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program,	

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

NO.	AMANAHAH DALAM RENSTRA BADAN LITBANG TAHUN 2020-2024 KESESUAIAN DENGAN RKT BADAN LITBANG										KETERANGAN	
	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS	2020			2021			2020	2021
					X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	PENJABARAN DALAM RENCANA KERJA	
				kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya  Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2)	V						Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan pada (t-2)  Tingkat Kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya  Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2)	regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya  Tingkat kemanfaatan hasil implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2)

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

NO.	AMANAHAH DALAM RENSTRA BADAN LITBANG TAHUN 2020-2024 KESESUAIAN DENGAN RKT BADAN LITBANG										KETERANGAN		
	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA SASARAN STRATEGIS	2020			2021			2020	2021	
					X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	X=Y	X=Y1,Y2 ...	X≠Y	PENJABARAN DALAM RENCANA KERJA		
												standarisasi lptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2)	
2	Terwujudnya dukungan tata kelola Badan Litbang Perhubungan untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	Meningkatnya prosentase tingkat ketersediaan dukungan tata Kelola Badan Litbang Perhubungan melalui penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi menjadi 90% pada tahun 2024	Meningkatnya kualitas tata kelola Balitbanghub dalam penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi  Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi  Indeks RB Kementerian Perhubungan	V  V							Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi Indeks RB Kementerian Perhubungan	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi  Indeks RB Kementerian Perhubungan

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024

Tabel 1.11 Rekapitulasi Sinkronisasi

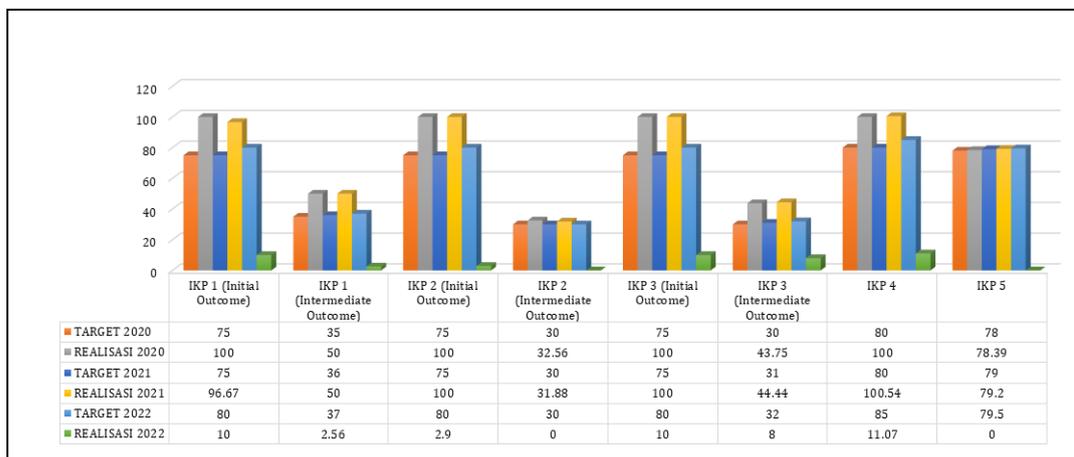
Sinkronisasi Renstra Kemenhub dengan Renstra Litbang				Capaian Sinkronisasi
Kategori	X=Y	X=Y1,Y2,Y3,...	X≠Y	(%)
Renstra-Renstra	2	0	0	100 %
Renstra-RKT	8	0	0	100 %
<b>Presentase Kesesuaian</b>				<b>100 %</b>

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024

**B. Evaluasi Capaian Indikator Kinerja Program**

Pencapaian kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan pada Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2021 sangat baik, dikarenakan Sasaran Program (SP) telah tercapai melalui Indikator Kinerja Program (IKP) sebagaimana ditargetkan dalam dokumen Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Tahun 2020-2024, Dokumen Rencana Kinerja Tahunan Badan Penelitian dan Pengembangan Tahun 2020 dan 2021, dan Perjanjian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020 dan 2021.

Rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020 yaitu sebesar 131,75% dan Tahun 2021 yaitu sebesar 129,97%. Sedangkan pada Triwulan II Tahun 2022 dikarenakan masih berproses hingga Triwulan IV, sehingga rata-rata capaian indikator kinerja masih rendah yaitu sebesar 10,51%.



**Gambar 1.2** Grafik Target dan Realisasi Indikator Kinerja Program Periode Tahun 2020 Sampai Dengan Triwulan I Tahun Anggaran 2022  
 (Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024)

**Tabel 1.12** Hasil Evaluasi Capaian Realisasi Kinerja terhadap Target Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA	TARGET RENSTRA BALITBANGHUB (%)				REALISASI (%)			SELISIH REALISASI DAN TARGET PER TAHUN (%)			NOTIFIKASI			KET	
		2020	2021	2022	2024 (akhir periode)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. I)		
SP 1 Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Berbasis Riset di Bidang Perhubungan	IKP1	<i>Initial Outcome</i>														
		Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	75	75	80	90	100	96,67	10	25	21,67	-70				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV
	IKP1	<i>Intermediate Outcome</i>														
		Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	35	36	37	39	50	50	2,56	15	14	-34,44				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV
	IKP2	<i>Initial Outcome</i>														
		Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	75	75	80	90	100	100	2,90	25	25	-77,1				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV
		IKP2	<i>Intermediate Outcome</i>													
			Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan pada (t-2)	30	30	30	32	32,56	31,88	0	2,56	1,88	-30			
	IKP3	<i>Initial Outcome</i>														
Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi		75	75	80	90	100	100	10	25	25	-70				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV	

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA	TARGET RENSTRA BALITBANGHUB (%)				REALISASI (%)			SELISIH REALISASI DAN TARGET PER TAHUN (%)			NOTIFIKASI			KET
		2020	2021	2022	2024 (akhir periode)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. 1)	
	Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya														
<i>Intermediate Outcome</i>															
	Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2)	30	31	32	34	43,75	44,44	8	13,75	13,44	-24				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV
<b>SP2 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Balitbanghub dalam Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi</b>	<b>IKP 4</b> Tingkat Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	80	80	85	90	100	100,54	11,07	20	20,54	-73,93				Realisasi Triwulan I Tahun 2022 masih berproses hingga Triwulan IV

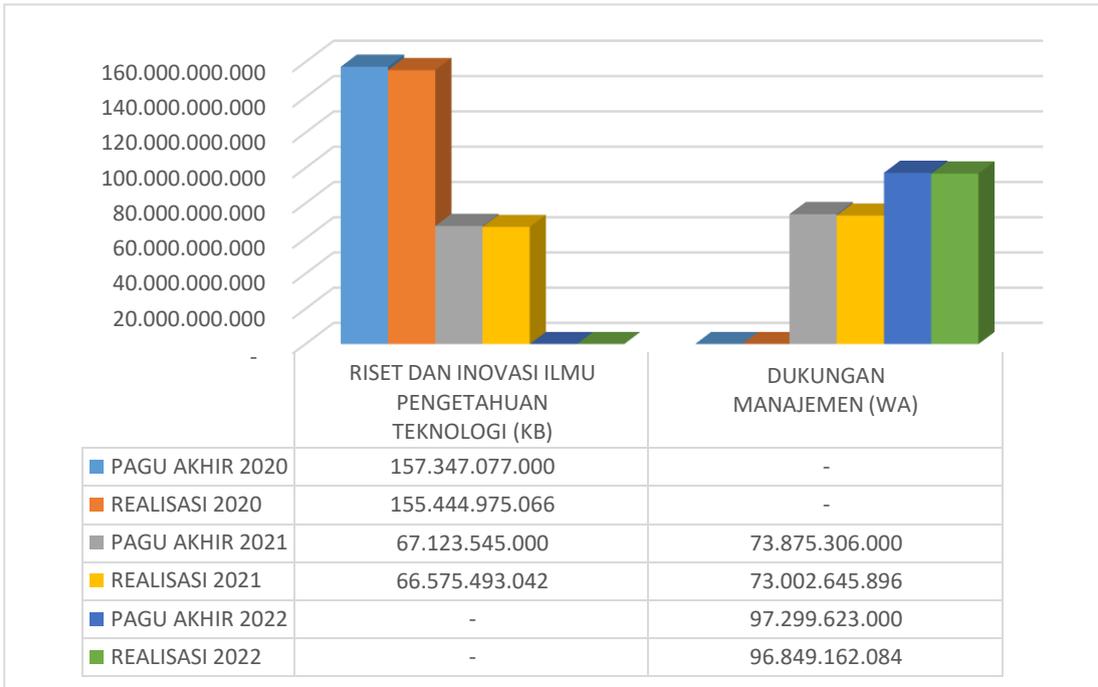
RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA		TARGET RENSTRA BALITBANGHUB (%)				REALISASI (%)			SELISIH REALISASI DAN TARGET PER TAHUN (%)			NOTIFIKASI 			KET
			2020	2021	2022	2024 (akhir periode)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. I)	2020	2021	2022 (TW. 1)	
SP3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKP5	Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	78	79	79,5	80,5	78,39	79,20	Masih dalam tahap penilaian mandiri	0,39	0,2	Masih dalam tahap penilaian mandiri				Tahun 2022 masih dalam tahap penilaian mandiri
<b>RATA-RATA CAPAIAN KINERJA</b>							<b>131,75</b>	<b>129,97</b>	<b>10,51</b>							

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024

**C. Evaluasi Kinerja Anggaran**

Dalam rangka mendukung ketercapaian target kinerja Badan Litbang Perhubungan pada Tahun 2020, telah terealisasi anggaran sebesar 98,82% atau senilai Rp155.490.975.066,00 dari pagu anggaran senilai Rp157.347.077.000,00. Tahun 2021, telah terealisasi anggaran sebesar 98,99% atau senilai Rp139.578.138.938,00 dari pagu anggaran senilai Rp140.998.851.000,00. Sedangkan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp174.302.325.000,00. Namun pada Triwulan IV Tahun 2022, terdapat perubahan DIPA menjadi Rp 97.299.623.000,00 dengan prognosa realisasi anggaran sebesar Rp 96.849.162.084 atau **99,54%**.



**Gambar 1.3** Grafik Pagu dan Realisasi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Berdasarkan Program Periode Tahun 2020 sampai Dengan Triwulan IV Tahun Anggaran 2022

(Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024)

**D. Kelembagaan**

Pada saat ini *progress* Transisi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden No. 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam Peraturan Presiden dan Peraturan Menteri Perhubungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan sumber daya manusia (SDM) JFT Peneliti yang sebelumnya ada di Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah mutasi menjadi JFT Peneliti di Badan Riset Inovasi Nasional (BRIN), selanjutnya sedang disiapkan peraturan turunan terkait dengan Peraturan Presiden tersebut untuk menjadi acuan dalam penyempurnaan pembentukan Badan Kebijakan Transportasi (BKT).

Dalam menjalankan tugasnya Badan Kebijakan Transportasi (BKT) tidak lagi melaksanakan kegiatan penelitian dan pengembangan melainkan akan berperan dalam proses “perumusan dan evaluasi kebijakan” dengan keluaran (*output*) berupa *Policy Paper/* Naskah Akademik, *draft* peraturan baru maupun amandemen.

**Tabel 1.13** Realisasi Penggunaan Anggaran Tahun 2020 sampai dengan Triwulan IV Tahun Anggaran 2022

No	Program	Pagu Dalam Awal			Revisi ( <i>refocusing</i> ) Anggaran			Pagu Akhir			Realisasi			Persentase (%)		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022 (Tw. IV)	2020	2021	2022 (Tw. IV)	2020	2021	2022 (Tw. IV)	2020	2021	2022 (Tw. IV)
1	Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan Teknologi (KB)	163.660.744.000	112.093.397.000	64.189.779.000	6.313.667.000	44.969.852.000	64.189.779.000	157.347.077.000	67.123.545.000		155.444.975.066	66.575.493.042		98,79%	99,18%	0,00%
2	Dukungan Manajemen (WA)		85.899.774.000	110.112.546.000		12.024.468.000	12.812.923.000		73.875.306.000	97.299.623.000		73.002.645.896	96.849.162.084		98,82%	99,54%
<b>TOTAL</b>		<b>163.660.744.000</b>	<b>197.993.171.000</b>	<b>174.302.325.000</b>	<b>6.313.667.000</b>	<b>56.994.320.000</b>	<b>77.002.702.000</b>	<b>157.347.077.000</b>	<b>140.998.851.000</b>	<b>97.299.623.000</b>	<b>155.444.975.066</b>	<b>139.578.138.938</b>	<b>96.849.162.084</b>	<b>98,79%</b>	<b>98,99%</b>	<b>99,54%</b>

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan/BKT Tahun 2020-2024

## E. Pencapaian Program Prioritas Nasional

Dukungan Badan Litbang Perhubungan terhadap pembangunan sektor transportasi tahun 2020 dan 2021 diwujudkan melalui kegiatan penelitian terkait Program Prioritas Nasional Ibu Kota Negara (IKN). Penugasan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 6 Tahun 2020 tentang Pembentukan Satuan Tugas Pengembangan Sistem Transportasi IKN. Terdapat 12 penelitian tahun 2020 dan 6 penelitian Tahun 2021 yang disusun dalam rangka mendukung perencanaan sistem transportasi Ibu Kota Negara.

Berikut disampaikan daftar pencapaian program prioritas nasional antara lain:

### 1. Tahun 2020

#### a. Bidang Transportasi Antarmoda, meliputi:

- 1) Pola Pergerakan Orang dan Barang di Kawasan Ibu Kota Negara (IKN) dan Daerah Penyangga Dalam Mendukung Integrasi Transportasi.
- 2) Preferensi Masyarakat terhadap Pembangunan Fasilitas Transportasi di Wilayah IKN.
- 3) Perbandingan Teknis dan Ekonomi Pemilihan Moda Transportasi di IKN.
- 4) Kesiapan Angkutan Feeder dalam mendukung Transportasi di IKN.

#### b. Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, meliputi:

- 1) Perencanaan Implementasi Teknologi Angkutan Umum Autonom Berbasis Energi Listrik di Wilayah IKN (Kajian Kebijakan dan Regulasi).
- 2) Bidang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan.
- 3) Pengembangan Pelabuhan Umum untuk Mendukung Pembangunan Infrastruktur di Kawasan Ibu Kota Negara dengan Konsep *Smart City, Smart Mobility*.
- 4) Kebutuhan Transportasi Laut dari Sulawesi Selatan untuk Mendukung IKN.
- 5) Kebutuhan Transportasi Laut, Sungai, dan Penyeberangan dalam Menunjang Konektivitas dan Aksesibilitas pada Pusat Pemukiman Ibu Kota Negara.
- 6) Pengembangan Dermaga Apung di Ibu Kota Negara.

#### c. Bidang Transportasi Udara, meliputi:

- 1) Perancangan *Smart Airport* untuk Pengoptimalan Operasional Bandar Udara di Ibu Kota Negara.
- 2) Manajemen Angkutan Udara di Ibu Kota Negara Baru.
- 3) Manajemen Ruang Udara di Atas Ibu Kota Negara Baru.

### 2. Tahun 2021

#### a. Bidang Transportasi Antarmoda, meliputi:

- 1) Studi Penyelenggaraan Transportasi Dalam Mendukung IKN.
- 2) Integrasi Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi Kawasan Ibukota Negara dan Daerah Penyangga.

- b. Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, meliputi:
  - 1) Penyusunan Kajian Implementasi dan Standar serta Kriteria Sarana Angkutan Umum Autonomous Berbasis Energi Listrik di Wilayah IKN.
- c. Bidang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, meliputi:
  - 1) Potensi Pengoperasian dan *Desain Floating Wharf Barge* sebagai Infrastruktur Penunjang Ibu Kota Negara.
- d. Bidang Transportasi Udara, meliputi:
  - 1) Pengembangan Aerotropolis di Wilayah Sekitar Wilayah IKN.
  - 2) Perencanaan Penyiapan Ruang Udara di Wilayah Ibu Kota Negara Untuk Mendukung Lalu Lintas Penerbangan.

## 1.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan berbagai sumber daya, termasuk rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan aplikatif. Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan perumusan kebijakan transportasi tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Badan Kebijakan Transportasi ke kurun waktu 5 tahun mendatang.

### 1.2.1 Potensi

Penekanan pentingnya rekomendasi kebijakan transportasi berbasis pada hasil analisis kebijakan merupakan salah satu kunci sukses keberhasilan pencapaian sasaran strategis dari meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan dan regulasi pada penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang telah menjadi salah satu pilar kebijakan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi perlu didukung oleh hasil analisis yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para analis kebijakan beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal. Informasi yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Direktorat Jenderal Teknis serta pemerintah daerah dan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang berorientasi *research based* dan *evidence based* sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi alat bantu (*tools*) dalam

pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil rumusan kebijakan dan kerjasama yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Catatan potensi yang terdapat pada setiap unit kerja Badan Kebijakan Transportasi dapat dikelompokkan sebagaimana berikut.

**A. Koordinator atau pusat perumusan dan pengembangan kebijakan transportasi yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis**

Melalui posisi penugasan pokok dan fungsi serta kewenangan yang dimiliki, maka Badan Kebijakan Transportasi dalam menjalankan program dan kegiatannya dapat berperan untuk memenuhi:

1. Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan di bidang transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
2. Kebutuhan terhadap perumusan kebijakan berorientasi *research based* dan *evidence based* untuk mendukung rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Peluang Badan Kebijakan Transportasi sebagai acuan atau koordinator penyelenggaraan perumusan kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang transportasi.

**B. Kecukupan dukungan potensi sumber daya untuk menjalankan kegiatan perumusan kebijakan yang bernilai strategis**

Pada pemetaan kekuatan internal, Badan Kebijakan Transportasi memiliki kecukupan dukungan potensi sumber daya baik itu berupa jumlah peneliti yang beralih menjadi analis kebijakan, fasilitas penunjang kegiatan penelitian, ataupun ketersediaan alokasi anggaran untuk menjalankan program-program dan kegiatan perumusan kebijakan yang bernilai strategis.

1. Mempunyai jumlah SDM Analis Kebijakan sebanyak 37 orang yang terdistribusi pada Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, Pusat kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.
2. Terdapat fasilitas penunjang berupa perpustakaan, jurnal ilmiah, sistem database, software perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data perumusan kebijakan, serta peralatan-peralatan laboratorium lapangan untuk menunjang pelaksanaan survei lapangan dan beberapa instrumen pendukung operasional lainnya.
3. Memiliki kecukupan lokasi anggaran untuk memenuhi kebutuhan belanja barang dan modal, tunjangan kinerja analis kebijakan, dan dana operasional untuk menjalankan program dan kegiatan yang telah direncanakan, selain itu masih adanya peluang untuk mendapatkan sumber pendanaan selain APBN seperti: kerjasama dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional untuk melaksanakan perumusan kebijakan bernilai strategis yang melibatkan mitra terkait tersebut.

**C. Kekuatan potensi jejaring kerjasama mitra untuk menghasilkan kualitas penelitian yang baik dan dapat dipercaya sebagai dasar perumusan kebijakan**

Dalam upaya revitalisasi Badan Kebijakan Transportasi sebagai lembaga penyusun rekomendasi kebijakan transportasi di era Revolusi Industri 4.0, diperlukan dukungan kerjasama dengan mitra strategis untuk menghasilkan rekomendasi kebijakan berbasis hasil kajian yang baik dan dapat dipercaya. Umpan balik dari mitra strategis selama proses perumusan kebijakan juga menghasilkan interaksi antara peneliti pada mitra kerjasama dan analisis kebijakan Badan Kebijakan Transportasi yang akan memberikan budaya positif dalam proses perumusan kebijakan secara komprehensif. Kerjasama Badan Kebijakan Transportasi dengan beberapa instansi di dalam negeri maupun luar negeri ataupun dengan jejaring stakeholder terkait termasuk perguruan tinggi dilaksanakan bertujuan untuk peningkatan kompetensi SDM, pengembangan sarana dan prasarana, peningkatan kolaborasi manajemen pengelolaan sumber daya.

**D. Mitra dalam pengembangan pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung penyediaan layanan transportasi**

Kemudahan mobilitas transportasi akan makin meningkat ketika konektivitas antara dua lokasi telah terbangun dengan baik. Konektivitas ini dapat terbangun melalui dukungan teknologi informasi dan komunikasi (*information and communication technology*) yang dewasa ini sudah diterapkan oleh industri transportasi. Secara khusus penggunaan teknologi yang mampu menciptakan konektivitas antara kendaraan dan kondisi riil jalan (sarana dan prasarana jalan) disebut juga sistem transportasi cerdas (*intelligent transportation system, ITS*). Sistem transportasi ini diharapkan mampu memberikan pelayanan bagi ketertiban dan kelancaran berlalu lintas yang bertujuan untuk menghindari pemborosan energi di sektor transportasi. Sinergi perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi dan perencanaan sistem transportasi nasional yang tepat merupakan salah satu faktor pendukung industri dalam memenangkan kompetisi di tingkat global.

1. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi terutama pada era revolusi industri 4.0, perlu diantisipasi dengan cepat dan bijaksana, sehingga Badan Kebijakan Transportasi sebagai lembaga penyusun rekomendasi kebijakan transportasi dapat menjadi mitra utama dalam pengembangan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung penyediaan layanan transportasi.
2. Perkembangan mendorong adanya perubahan kebijakan di bidang transportasi.
3. Potensi hilirisasi hasil pengkajian aplikasi teknologi informasi dan komunikasi bidang transportasi kepada mitra strategis sektor industri.

**1.2.2 Permasalahan**

Untuk memenuhi tuntutan pembangunan sektor transportasi yang mendukung penyelenggaraan pembangunan yang inklusif diperlukan penyederhanaan dan pengembangan regulasi dalam sektor perhubungan hingga dapat dihasilkan kebijakan transportasi yang bersifat holistik dan integratif. Sementara disadari bahwa tantangan untuk pencapaian sasaran pembangunan sektor perhubungan dan konektivitas transportasi sangat dibutuhkan kapasitas dan kapabilitas analisis dan pengembangan kebijakan, baik untuk kepentingan yang bersifat strategis-jangka panjang, taktikal-jangka menengah, maupun yang bersifat operasional-jangka pendek. Untuk itu dipandang perlu melakukan penguatan

fungsi analisis dan pengembangan kebijakan, yang setidaknya dapat berperan sebagai berikut :

1. Sebagai *technostructure* (Mintzberg) Kementerian Perhubungan, berperan sebagai *internal-consultant*, dan *partner for success* dalam pengembangan kebijakan transportasi.
2. Sebagai *government think-tank*, dalam bentuk dukungan pengambilan keputusan dengan rekomendasi yang dihasilkan melalui basis riset (*research-based*) maupun basis kondisi faktual (*evidence-based*).
3. Perluasan spektrum pengembangan kebijakan transportasi melalui kemitraan dan kolaborasi *penta-helix* (pemerintah, pendidikan, bisnis, komunitas, dan media).
4. Penguatan kapasitas dan kapabilitas pengembangan kebijakan untuk dapat berperan sebagai "hub" jejaring kolaborasi lintas pemangku kepentingan dalam pelaksanaan pengembangan kebijakan transportasi.

Badan Kebijakan Transportasi senantiasa berupaya melakukan analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek konektivitas antar wilayah, keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut pandang untuk menyelesaikannya. Dalam pelaksanaan tugasnya, Badan Kebijakan Transportasi menghadapi beberapa permasalahan yang menjadi tantangan ke depan. Permasalahan dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut.

**A. Belum adanya legalitas kuat sebagai dasar transformasi kelembagaan**

1. Legalisasi peran Badan Kebijakan Transportasi dalam Roadmap dan SOP pengkajian kebijakan di bidang transportasi.
2. Kurang optimalnya pengambilan kebijakan transportasi berdasarkan pemanfaatan rekomendasi hasil penelitian/pengkajian.

**B. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan pengkajian strategis**

1. Terbatasnya kuantitas dan kompetensi SDM analis kebijakan dan operator penunjang penelitian untuk dapat mencapai tujuan sebagai pusat kajian kebijakan transportasi.
2. Belum adanya peta komposisi analis kebijakan di Badan Kebijakan Transportasi per bidang yang dikhususkan.
3. Kurangnya dukungan fasilitas sarana dan prasarana penunjang untuk pelaksanaan pengkajian dalam skala masif dan batasan waktu yang ditentukan.
4. Ketidakeimbangan proporsi alokasi dana perumusan kebijakan dan dana manajerial sehingga perlu adanya dukungan alternatif pembiayaan analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan dengan mitra strategis.

**C. Belum optimalnya dukungan manajemen tata kelola Badan Kebijakan Transportasi**

1. Kurangnya manajemen sistem informasi pemanfaatan hasil analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan sebagai dasar pengambilan kebijakan strategis bidang perhubungan.
2. Belum optimalnya dukungan kebijakan serta komitmen pimpinan K/L terhadap eksistensi dan peran Badan Kebijakan Transportasi.

**D. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung pelaksanaan perumusan kebijakan**

1. Pelaksanaan perumusan kebijakan transportasi belum sepenuhnya memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
2. Masih rendahnya alih teknologi dari hasil analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan.

**1.3 Isu dan Lingkungan Strategis**

Dari hasil kajian terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi pada periode Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 dapat dijelaskan pada uraian berikut ini.

**1.3.1 Isu dan Lingkungan Strategis Kementerian Perhubungan**

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek diatas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang.

Sementara itu, proses transformasi ekonomi perlu segera dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Dalam arahan RPJMN 2020-2024 telah tercatat tantangan yang akan dihadapi meliputi: Produktivitas Tenaga Kerja Rendah, Produktivitas Kapital Rendah (ICOR tinggi 6,7), dan *Total Factor Productivity* Rendah. Di sisi lain, target pertumbuhan ekonomi 2020-2024 berada pada kisaran 5,2%-5,5% (rendah) hingga pada kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari *Middle Income Trap* (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0 % memerlukan dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi.

Isu strategis transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, diantaranya yaitu:

### 1. Konektivitas

- a. Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan keperintisan.
- b. Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi.
- c. Kondisi infrastruktur transportasi yang masih belum memadai.
- d. Terdapat beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur darat baik jalan ataupun kereta api.
- e. Peningkatan aksesibilitas dan penyediaan layanan transportasi pada Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK).

### 2. Kinerja Pelayanan

- a. Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*.
- b. Belum adanya penyuluhan/perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pepadu yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan maksimal dirasakan masih perlu ditingkatkan.
- c. Belum optimalnya peran angkutan laut, yakni karena adanya ketimpangan muatan dari kawasan barat dan kawasan timur.
- d. Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda jalan.
- e. Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda yang terintegrasi.
- f. Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara terutama dalam menyediakan *slot time* yang mengakibatkan sulitnya melakukan penambahan kapasitas angkutan udara.
- g. Sebagian bandar udara mengalami *overcapacity* sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran.

### 3. Keselamatan dan Keamanan

- a. Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi.
- b. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi.
- c. Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi.
- d. Belum optimalnya penanganan perlintasan tidak sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

### 4. Dukungan Kebutuhan Percepatan Pariwisata

- a. Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju sepuluh destinasi baru tujuan wisata.
- b. Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan wisata prioritas untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan mancanegara.

- c. Kurangnya tenaga profesional operator transportasi yang dapat memenuhi standar SDM untuk mendukung layanan bagi wisatawan mancanegara.

#### **5. Dukungan Kebutuhan Percepatan Logistik**

- a. Masih tingginya biaya logistik terhadap PDB dan masih rendahnya skor Logistic Performance Index (LPI).
- b. Permasalahan kelembagaan pada operator transportasi multimoda.
- c. Tenaga profesional operator transportasi multimoda yang belum memenuhi standar kompetensi SDM untuk mendukung layanan logistik nasional.

#### **6. Perkembangan Teknologi dan Kebutuhan Sumber Daya Manusia**

- a. Terbatasnya kualitas, kuantitas, standar kompetensi Sumber Daya Manusia Transportasi dan tenaga pendidik transportasi.
- b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek pengaruh teknologi informasi secara optimal.
- c. Kurangnya Analisis Kebijakan adalah modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil perumusan kebijakan transportasi.
- d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan.
- e. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

#### **7. Pemindahan Ibu Kota Negara**

Pemindahan Ibu Kota Negara ke luar Pulau Jawa dirasakan perlu disebabkan serangkaian permasalahan yang terjadi. Beberapa permasalahannya adalah sekitar 57 % penduduk Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu adanya pendistribusian penduduk ke daerah yang masih memiliki jumlah penduduk yang rendah, kontribusi ekonomi per pulau terhadap PDB Nasional yang belum merata dimana saat ini 58,49 % dari PDB Nasional dikontribusikan oleh Pulau Jawa, mulai terjadinya krisis ketersediaan air di Pulau Jawa terutama DKI Jakarta dan Jawa Timur, konversi lahan terbesar terjadi di Pulau Jawa, pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi dimana konsentrasi terbesar terdapat di Jakarta dan bodetabekpunjur, serta meningkatnya beban Jakarta sehingga terjadi penurunan daya dukung lingkungan dan besarnya kerugian ekonomi yang dihadapi. Untuk mendukung suksesnya proses transformasi pemindahan Ibu Kota Negara baru ke Kalimantan perlu adanya perencanaan Hub Transportasi Antarmoda dan mendorong adopsi investasi penyediaan moda transportasi ramah lingkungan.

#### **1.3.2 Isu Strategis Badan Kebijakan Transportasi**

Berbagai isu dalam menghadapi megatrend dunia pada Tahun 2045 menjadi salah satu aspek dalam mengkaji isu strategis pengembangan Badan Kebijakan Transportasi 2020-2024. Selain terkait dengan demografi, geopolitik, ekonomi, serta persaingan sumber daya alam, isu

teknologi dan perubahan iklim harus menjadi perhatian khusus di sektor transportasi. Kedepan, tren perubahan teknologi akan didominasi oleh teknologi informasi dan komunikasi yang akan membawa perubahan signifikan pada penyediaan moda transportasi, inovasi layanan jasa transportasi, serta perilaku dalam bertransportasi. Selain itu, tantangan pemanasan global akan semakin besar dengan terjadinya kejadian ekstrim dan perubahan iklim jangka panjang yang diindikasikan adanya peningkatan suhu global sebesar 3-3,5% apabila tidak diimbangi dengan adanya usaha menurunkan emisi. Dari hasil telaahan terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi Badan Kebijakan Transportasi dalam periode Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2020-2024 dapat dikompilasikan pada kelompok isu sebagai berikut.

#### **A. Perhubungan dan Konektivitas dalam Tujuan Bernegara**

Pembangunan nasional menuju ketahanan, kemandirian sekaligus peningkatan daya saing bangsa tidak dapat dilepaskan dengan kemampuan bangsa tersebut dalam melaksanakan perumusan kebijakan yang bersifat strategis, baik bagi jangka panjang, jangka menengah, maupun perumusan kebijakan yang berorientasi untuk membangun solusi kreatif untuk mengantisipasi tantangan, maupun penyelesaian masalah yang dihadapi.

Perhubungan dan konektivitas memiliki peran yang sangat strategis bagi pembangunan bangsa Indonesia, secara garis besar dapat dikemukakan pertimbangan sebagai berikut :

1. **Landasan filosofis**, keberhasilan pembangunan perhubungan dan konektivitas merupakan perwujudan pengejawantahan “Bhinneka Tunggal Ika”, sekaligus dapat menjaga keutuhan wilayah NKRI, dalam praktik berbangsa dan bernegara, antara lain dan tidak terbatas pada:
  - a. Terbangunnya infrastruktur perhubungan secara terintegrasi yang dapat meningkatkan ketahanan nasional secara geo-strategis, dalam memanfaatkan kondisi geografis negara dalam menentukan kebijakan, tujuan, dan sarana umum untuk mewujudkan cita-cita proklamasi dan tujuan nasional.
  - b. Terbangunnya konektivitas yang dapat mendukung dan menjaga Indonesia sebagai negara kesatuan (NKRI) yang terdiri atas keragaman budaya, bahasa dan adat istiadat berbagai suku, agama, ras dan antar golongan.
2. **Landasan sosiologis**, keberhasilan pembangunan perhubungan dan konektivitas akan berpengaruh langsung bagi peningkatan kualitas hidup masyarakat, maupun sebagai layanan publik bagi masyarakat, khususnya berkaitan dengan:
  - a. Pengaruh pembangunan ekonomi, antara lain dalam: efek jaringan, efek produktivitas, efek kinerja, efek ketersediaan, serta efek pasar.
  - b. Pengaruh pada sendi-sendi kehidupan masyarakat, antara lain dalam: peningkatan mobilitas dan dinamika kehidupan yang produktif.
3. **Landasan yuridis**, bahwa pembangunan perhubungan dan konektivitas merupakan urusan wajib bagi pemerintah yang telah ditetapkan dalam berbagai bentuk peraturan perundang-undangan, maupun dalam bentuk perencanaan pembangunan sektor dan subsektor perhubungan; Esensi dari pembangunan perhubungan dan konektivitas adalah menjaga wilayah NKRI, ketahanan nasional, memajukan kemakmuran, serta penyediaan layanan publik yang efektif dan efisien dengan tetap mengutamakan keselamatan, keamanan, dan keandalan.

Untuk mewujudkan hal tersebut diatas dalam RPJMN 2020-2024 secara komprehensif telah

memberikan Arah Kebijakan dan Strategi Nasional yang bersifat holistik dan integratif, baik berkaitan dengan 7 Agenda Pembangunan, Proyek Prioritas, maupun 4 (empat) Pengarusutamaan yang terdiri dari : Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDG's), Gender, Modal Sosial Budaya, serta Transformasi Digital.



**Gambar 1.4** Integrasi Holistik dalam Pembangunan Sektor Perhubungan

Ilustrasi atas pembangunan sektor perhubungan secara holistik dan integratif dapat dilihat pada Gambar 1.5, selanjutnya dapat diberikan uraian secara ringkas sebagai berikut:

1. *Pembangunan ekonomi inklusif*, perhubungan dan konektivitas diarahkan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, berkelanjutan dan mensejahterakan secara adil dan merata, mendorong pertumbuhan wilayah, serta pemenuhan pelayanan dasar dengan harmonisasi rencana pembangunan dan pemanfaatan ruang;
2. *Sustainable Transportation dan Revolusi Industri 4.0*, pengembangan transportasi dan konektivitas yang beradaptasi dengan kemajuan Iptek, serta menerapkan prinsip-prinsip perlindungan dan pelestarian lingkungan hidup;
3. *Konektivitas jalan, kereta api, laut, udara, dan darat*, mengembangkan infrastruktur untuk mewujudkan pembangunan konektivitas transportasi laut, konektivitas transportasi udara, serta konektivitas multimoda dan antarmoda; Pembangunan transportasi dilakukan untuk mewujudkan jaringan pelayanan yang berkualitas, andal, berkelanjutan dan tangguh, termasuk infrastruktur regional dan lintas batas, untuk mendukung pembangunan ekonomi dan kesejahteraan manusia, dengan fokus pada akses yang terjangkau dan merata bagi semua;
4. *Sistem logistik nasional*, pengembangan sistem logistik nasional yang didukung sistem transportasi darat (jaringan jalan tol dan rel), laut (pengintegrasian dan pemantauan proses usaha jasa kepelabuhanan, pelayaran, dan jasa logistik lainnya) serta udara (peningkatan cakupan layanan angkutan udara perintis baik untuk penumpang dan kargo); Selain itu SISLOGNAS juga disertai dengan digitalisasi regulasi dan digitalisasi integrasi proses bisnis rantai pasok logistik (*e-logistic*);

5. *Transportasi perkotaan dalam mobilitas terpadu*, terpenuhinya pangsa angkutan umum massal perkotaan, baik angkutan massal berbasis rel (KRL/MRT/LRT/Tram/Monorel), berbasis jalan, maupun pembangunan sarana dan prasarana serta system transportasi perkotaan yang terpadu;
6. *Pembangunan keselamatan dan transportasi*, penerapan pendekatan sistem yang berkeselamatan dalam rangka pengurangan fatalitas dan keparahan korban (*injury prevention*) yang didukung oleh aturan standar keselamatan, implementasi *System Wide Information Management (SWIM)*, serta pengembangan fasilitas penanganan kecelakaan.

## B. Perhubungan dan Konektivitas dalam Tujuan Bernegara

Arsitektur penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang perhubungan merupakan gambaran menyeluruh atas pelaksanaan peran dan fungsi kelembagaan Kementerian Perhubungan pada Gambar 1.6 yang ditujukan untuk menghasilkan *outcome* atau *impact* dalam 3 (tiga) tingkatan yaitu makro, meso dan mikro, secara garis besar masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. **Makro Level** adalah pencapaian pembangunan nasional yang inklusif dalam meningkatkan daya saing, kemandirian bangsa, dan kesejahteraan masyarakat.
2. **Meso Level**, mendorong pembangunan ekonomi, antara lain dalam : efek jaringan, efek produktivitas, efek kinerja, efek ketersediaan, serta efek pasar.
3. **Mikro Level**, sebagai pengungkit kualitas sendi-sendi kehidupan masyarakat, antara lain dalam : peningkatan mobilitas dan dinamika kehidupan yang produktif.

### Landasan Pembangunan Sektor Perhubungan

1. RPJP Nasional 2005 – 2025;
2. Visi dan Misi Presiden RI;
3. RPJMN 2020 – 2024 (7 Agenda Pembangunan, Pengarusutamaan, Proyek Prioritas);
4. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional Pembangunan Sektor Perhubungan



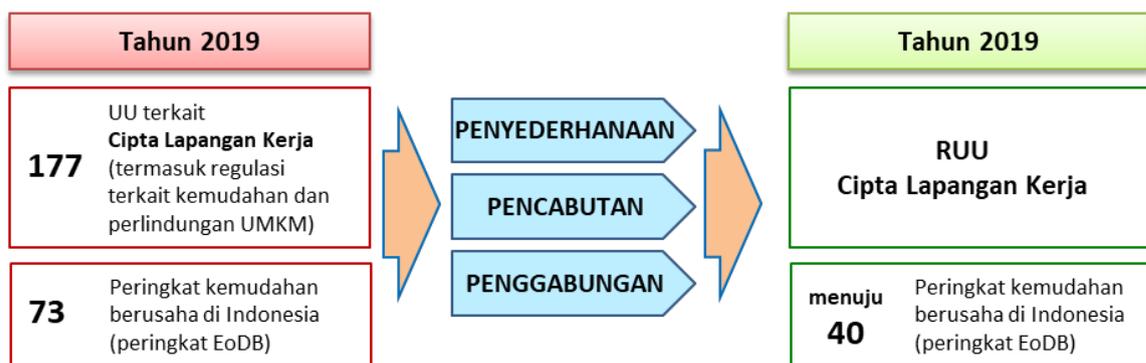
**Gambar 1.5** Arsitektur Penyelenggaraan Urusan Perhubungan

*Outcome* dan *impact* tersebut dapat terwujud dari keberhasilan atas pelaksanaan program dan kegiatan dalam : (1) keberhasilan pembangunan keselamatan dan keamanan transportasi, (2) terselenggaranya konektivitas jalan, kereta api, laut, udara, dan darat,

serta (3) terwujudnya transportasi perkotaan dan mobilitas terpadu. Pelaksanaan program dan kegiatan dalam pembangunan sektor perhubungan mengacu pada Visi dan Misi Pimpinan Pemerintahan, dokumen perencanaan pembangunan nasional (RPJPN 2005-2025 dan RPJMN 2020-2024), serta Arah dan Kebijakan Nasional bagi pembangunan sektor perhubungan.

### C. Strategi Nasional dalam Penyederhanaan Regulasi

Sejalan dengan strategi nasional dalam penyederhanaan regulasi yang dimandatkann dalam RPJMN 2020-2024, dapat dikemukakan bahwa dalam pelaksanaan strategi nasional tersebut memiliki keterkaitan dengan kebijakan pada sektor perhubungan, baik dalam konteks keamanan dan keselamatan, transportasi maupun konektivitas. Untuk itu Kementerian Perhubungan akan melaksanakan berbagai inisiatif strategis berkaitan dengan penataan regulasi dan kebijakan.



Gambar 1.6 Pendekatan Penyederhanaan Regulasi

Pelaksanaan penataan regulasi dan kebijakan bidang perhubungan akan dilakukan melalui pendekatan Analisis Dampak Regulasi (*Regulatory Impact Assessment/RIA*) dan Analisis Biaya dan Manfaat (*Cost and Benefit Analysis/CBA*), dengan berfokus pada:

1. Mengurangi tumpang tindih regulasi (ilustrasi : membentuk 1 regulasi baru dengan mencabut 2 aturan yang masih berlaku dan substansinya mengatur hal yang sama).
2. Regulasi yang berorientasi tujuan.
3. Regulasi yang mengutamakan kualitas dibandingkan dengan kuantitas.

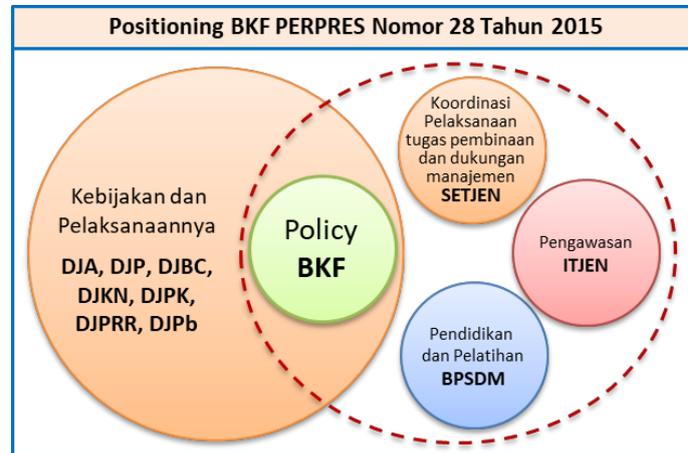
Strategi nasional dalam penyederhanaan regulasi menjadi salah satu pertimbangan strategis bagi Kementerian Perhubungan untuk melakukan penguatan peran pengembangan kebijakan, dengan cara mentransformasikan Balitbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi.

### D. Urgensi Penguatan Peran Pengembangan Kebijakan

Pembelajaran dari praktik terbaik atas penguatan peran pengembangan kebijakan telah dilakukan pada Kementerian Keuangan dengan membentuk Badan Kebijakan Fiskal, melalui Perpres Nomor 28 Tahun 2015, tentang Kementerian Keuangan pada Gambar 1.8 dalam lingkup: (1) makro, fiskal dan sektor keuangan, (2) kebijakan pendapatan negara, dan (3) kerjasama internasional. Untuk ketiga hal tersebut BKF melaksanakan perannya sebagai:

1. Unit koordinasi konsep dan pemikiran, khususnya dalam perumusan kebijakan.

2. Sistem syaraf pusat dan intelijen, khususnya dalam pemantauan dan *surveillance*.
3. *Knowledge coordinator* dalam riset kebijakan.



**Gambar 1.7** Positioning BKF Kementerian Keuangan

Dalam perkembangannya agar dapat lebih berperan secara optimal, dilakukan peningkatan peran dan kapasitas BKF, hingga diharapkan pada masa depan dapat berperan sebagai: (1) *Central Processing Unit (CPU)* perumusan kebijakan yang dinamis dan kreatif; (2) Loyal pada ilmu dan pengetahuan; (3) Mengelola perbedaan pandangan menuju konsep kebijakan terbaik, serta (4) Menghantarkan pemahaman kebijakan fiskal kepada publik.

Kementerian Perhubungan menilai bahwa tuntutan kedepan atas kebutuhan pengembangan kebijakan transportasi merupakan sebuah keniscayaan yang harus segera dapat dilakukan, dan bahkan perlu dilakukan proses percepatan agar dapat dilakukan penyederhanaan regulasi, baik melalui penyederhanaan, pencabutan, maupun penggabungan sebagaimana diamanatkan dalam RPJMN 2020-2024. Atas dasar hal tersebut, dengan memperhatikan pembelajaran yang telah dilakukan baik secara tekstual maupun dari praktik birokrasi secara empiris, maka diusulkan konsep pemikiran untuk dapat mentransformasikan Badan Litbang mangacu pada Perpres Nomor 40 Tahun 2015, tentang Kementerian Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi pada gambar di bawah ini.



Gambar 1.8 Perubahan dalam Konteks Skema Kelembagaan



Gambar 1.9 Perubahan dalam Konteks Struktur Kegiatan dan Penganggaran

Berdasarkan uraian proses bisnis, *output*, struktur kegiatan dan penganggaran, Badan Kebijakan Transportasi berada dalam 1 cluster dengan kegiatan pembangunan subsektor (bukan sebagai penunjang) melalui program infrastruktur konektivitas. Skema kelembagaan dan penganggaran ini sekaligus menegaskan integrasi proses bisnis formulasi kebijakan Badan Kebijakan Transportasi dengan implementasi kebijakan oleh subsektor.

#### E. Proses Bisnis Badan Kebijakan Transportasi

Peran Badan Kebijakan Transportasi sesuai tugas pokok dan fungsi dalam menjalankan proses bisnis dengan memperhatikan tugas pokok dan fungsi Ditjen Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan. Berawal dari teori konfigurasi organisasi Mintzberg, lebih lanjut dikembangkan oleh Gareth Morgan<sup>1</sup> bahwa peran *technostructure* sesuai dengan kebutuhan dan tuntutan lingkungan strategis dimana organisasi berada, dapat diperluas mencakup ranah *middle line*, maupun *support staff*. Dalam hal pengembangan dan perumusan kebijakan, hal ini ditujukan untuk menjamin konsistensi dan kontinuitas, serta keselarasan sejak dari perencanaan pengembangan kebijakan (*research-based* dan *evidence-based*) sampai dengan pelaksanaan kebijakan, hingga evaluasi atas pelaksanaan kebijakan tersebut sebagai sebuah siklus yang utuh. Dengan kata lain bahwa “kedekatan” BKT dengan Ditjen Teknis (DJPD, DJKA, DJPL, DJPU) diharapkan akan memudahkan koordinasi dan kolaborasi yang intens dalam mewujudkan pembangunan sektor perhubungan secara holistik dan terintegrasi.

Dalam siklus kebijakan, fungsi Badan Kebijakan Transportasi sebagai koordinasi lintas sektorat dan lintas stakeholder. Dalam tahapan siklus kebijakan mulai dari *agenda setting*, *policy appraisal*, *policy alternative*, *policy recommendation*, dilakukan dengan cara kolaborasi melalui pelibatan unsur Ditjen/Badan Teknis dan Akademisi/Ahli Transportasi) dan dirumuskan secara kualitatif dan kuantitatif melalui analisa data sekunder, forum diskusi dan kajian literatur serta dilaksanakan dalam kurun waktu 2 (dua) minggu untuk perumusan *Policy Brief* setiap isu strategis. Pada tahapan selanjutnya yaitu monitoring dan evaluasi, Badan Kebijakan Transportasi berkoordinasi dengan unit eselon 1 lain selaku pelaksana kebijakan.

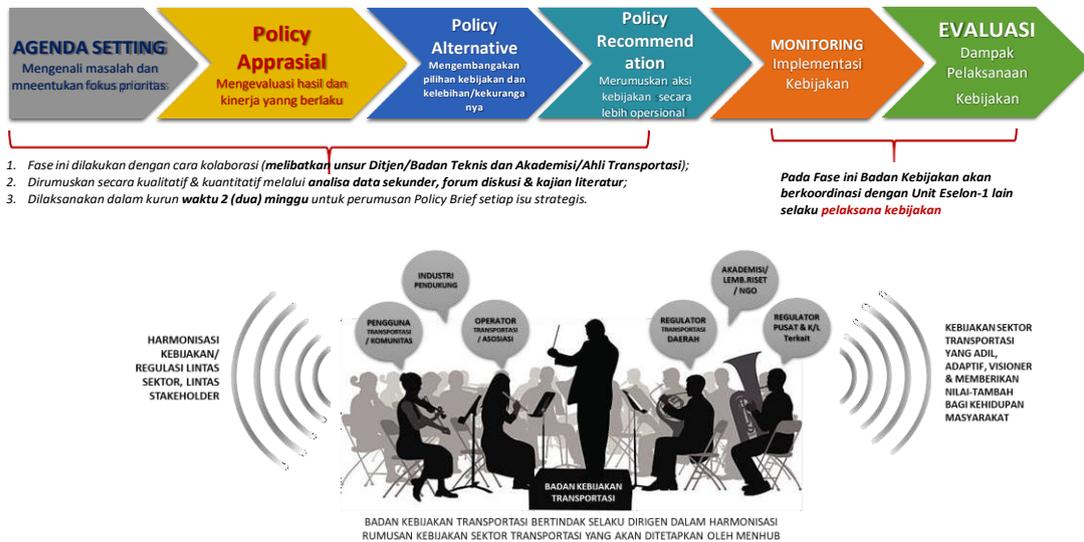
Badan Kebijakan Transportasi memiliki peran yang strategis sebagai dirigen dalam mengharmonisasikan rumusan kebijakan/regulasi sektor transportasi lintas sektor dan lintas stakeholder yang akan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sehingga menciptakan kebijakan sektor transportasi yang adil, adaptif, visioner dan memberikan nilai tambah bagi kehidupan masyarakat.

Produk Badan Kebijakan Transportasi sebagai hasil analisis perumusan kebijakan terdiri dari karya tulis kedinasan dan karya tulis ilmiah. Produk karya tulis yaitu berupa produk Naskah Akademik peraturan perundangan, buku referensi kebijakan nasional dan internasional, monograf kebijakan, laporan hasil pemantauan, laporan hasil evaluasi, telaah staf, bahan pidato/ceramah/presentasi, memo kebijakan, modul diklat, model kebijakan, alat bantu, alat bantu gambar/suara diklat, buku pedoman, juklak/juknis, surat penugasan, laporan deseminasi kebijakan, laporan advokasi kebijakan, daftar konsultasi dan hasil konsultasi serta rancangan kebijakan. Produk karya tulis ilmiah berkaitan dengan tugas dan fungsi Badan

---

<sup>1</sup> Handelshøjskolen i Århus., Aarhus School of Business. 2006. The Technostructure versus Morgan's Metaphors. Applied Theories of John Kenneth Galbraith, Henry Mintzberg, and Gareth Morgan. HDO Seminar 1. Seminarhold 3. Forfatter: EbbeMunk EM66645. Vejleder: Kaj Voetmann. Opponent: Jørn Fogh

Kebijakan Transportasi dalam memberikan rekomendasi kebijakan yaitu risalah kebijakan (*policy brief*), kertas kerja kebijakan (*policy paper*), artikel kebijakan dan makalah.



Gambar 1.10 Siklus Kebijakan dan Fungsi Koordinatif Badan Kebijakan Transportasi

<b>KARYA TULIS KEDINASAN</b>	Naskah Akademik RUU, RPP, RPPres, RPMen, Raperda	Buku Referensi Kebijakan Nasional dan Internasional	Monograf Kebijakan	Laporan Hasil Pemantauan	
	Laporan Hasil Evaluasi	Telaahan Staf	Bahan Pidato/ Ceramah/ Presentasi	Memo Kebijakan	
	Modul Diklat	Juklak/Juknis	Buku Pedoman	Juklak/Juknis	
	Surat penugasan	Laporan diseminasi kebijakan	Laporan advokasi kebijakan	Daftar konsultasi dan hasil konsultasi	Rancangan Kebijakan
	<b>KARYA TULIS ILMIAH</b>	Policy Paper	Policy Brief	Artikel Kebijakan	Makalah

Gambar 1.11 Produk Naskah Rekomendasi Kebijakan

### 1.3.3 Perkembangan Lingkungan Strategis Badan Kebijakan Transportasi

Melalui pemetaan atas perkembangan lingkungan strategis BKT menggunakan pendekatan PESTEL/STEEPLE (Aguilar, 1967) diperoleh hasil sebagai berikut:

1. **Sosial:** Dinamika perkembangan sosial (isu gender, masyarakat berkebutuhan khusus, kesenjangan sosial, termasuk respons terhadap pandemic Covid-19) mengarahkan agar kebijakan dan regulasi transportasi yang lebih humanis.
2. **Teknologi:** Perkembangan teknologi yang sangat cepat (Revolusi Industri 4.0, ITS, *electric vehicle*, *unmanned vehicle*, dll) harus dikoridori dengan kebijakan dan regulasi yang efektif agar penerapannya tepat guna dan berhasil guna.
3. **Ekonomi:** Persaingan ekonomi global maupun isu kesenjangan ekonomi harus dijawab oleh kebijakan yang mendorong terwujudnya konektivitas nasional yang handal dan terdapat potensi optimalisasi pemanfaatan pendanaan (hibah, CSR, dll) maupun SDM (akademisi, praktisi, analis kebijakan) dari eksternal Badan Kebijakan Transportasi.
4. **Lingkungan:** Kelangkaan energi, degradasi lingkungan, dan perubahan iklim mengharuskan kebijakan dan regulasi lebih berorientasi kepada upaya perwujudan transportasi yang berkelanjutan, ramah lingkungan, dan resilien.
5. **Politik:** Dukungan pimpinan (*political will*) yang kuat terhadap eksistensi dan peran BKT dalam peningkatan kualitas dan efektivitas kebijakan transportasi yang responsive terhadap perkembangan dan tantangan.
6. **Legal:** Dinamika perubahan peraturan perundangan pada sektor terkait dan potensi disharmoni dalam penyusunan kebijakan dan NSPK antar subsektor/sector
7. **Etika:** Tuntutan akan adanya akuntabilitas kinerja instansi 43erjas yang mendorong kebijakan dan regulasi sektor transportasi harus implementatif dan mewujudkan pelayanan transportasi yang memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi masyarakat.

## **BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

### **2.1 Visi, Misi dan Tujuan Pembangunan Nasional**

#### **2.1.1 Visi dan Misi Presiden Tahun 2020-2024**

Sesuai arahan RPJPN 2005-2025, sasaran pembangunan jangka menengah 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2020-2024 telah mengarusutamakan *Sustainable Development Goals* (SDGs). Target-target dari 17 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) beserta indikatornya telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam 7 agenda pembangunan Indonesia ke depan

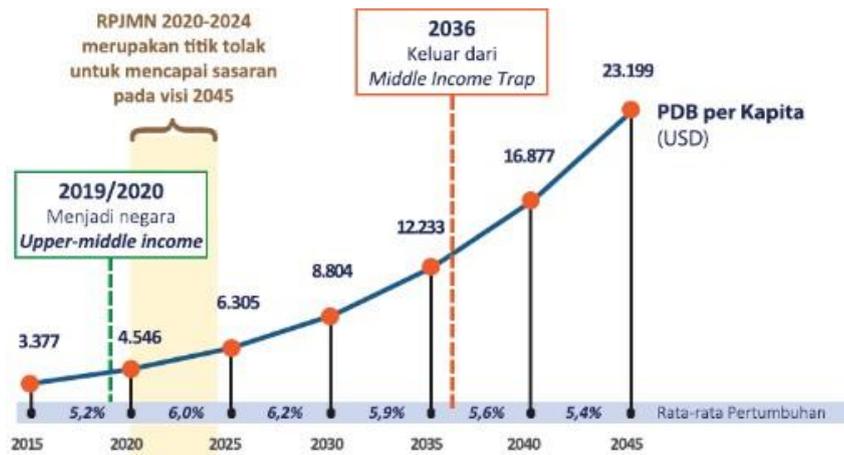
Visi dan Misi Presiden 2020-2024 disusun berdasarkan arahan RPJP Nasional 2020-2025. RPJM Nasional 2020-2024 dilaksanakan pada periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden K.H. Ma'ruf Amin dengan Visi:

***“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”***

Visi tersebut diwujudkan melalui 9 (sembilan) Misi yang dikenal sebagai Nawacita Kedua yaitu:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya.
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka negara kesatuan.

RPJMN 2020-2024 merupakan titik tolak untuk mencapai sasaran Visi Indonesia 2045 yaitu Indonesia Maju. Untuk itu, penguatan proses transformasi ekonomi dalam rangka mencapai tujuan pembangunan tahun 2045 menjadi fokus utama dalam rangka pencapaian infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.



**TRANSFORMASI EKONOMI** dimulai pada tahun **2020-2024** untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju

RATA-RATA PERTUMBUHAN 2015-2045:		TAHUN 2045:	
PDB RIIL	PDB RIIL PER KAPITA	NEGARA MAJU DAN PDB TERBESAR	PERANAN KTI MENJADI
<b>5,7%</b>	<b>5,0%</b>	<b>ke-5</b> (USD 7,4 triliun)	<b>25%</b>

**Gambar 2.1** Target Pertumbuhan Ekonomi Menuju Indonesia Maju  
(Sumber: Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024)

### 2.1.2 Arahan Utama dan Strategi Pelaksanaan Misi Nawacita dan Pencapaian Visi Indonesia Tahun 2045

Presiden menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi Nawacita dan pencapaian sasaran Visi Indonesia 2045. Kelima arahan tersebut mencakup Pembangunan Sumber Daya Manusia, Pembangunan Infrastruktur, Penyederhanaan Regulasi, Penyederhanaan Birokrasi, dan Transformasi Ekonomi. Pencapaian visi 2045 melalui transformasi ekonomi yang didukung oleh hilirisasi industri dengan memanfaatkan sumber daya manusia, infrastruktur, penyederhanaan regulasi, dan reformasi birokrasi.

**Tabel 2.1** Arahan Presiden

No	Arahan		Sasaran
1	Pembangunan SDM	Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama industri dan talenta global	a. Layanan Dasar dan Perlindungan Sosial <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tata Kelola Kependudukan</li> <li>• Perlindungan Sosial</li> <li>• Kesehatan</li> <li>• Pendidikan</li> <li>• Pengentasan Kemiskinan</li> <li>• Kualitas Anak, Perempuan dan Pemuda</li> </ul> b. Produktivitas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendidikan dan Pelatihan Vokasi</li> <li>• Pendidikan Tinggi</li> <li>• Iptek dan Inovasi</li> <li>• Prestasi Olahraga</li> </ul> c. Pembangunan Karakter <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revolusi Mental dan Pembinaan Ideologi Pancasila</li> <li>• Pemajuan dan Pelestarian Kebudayaan</li> <li>• Moderasi Beragam</li> <li>• Budaya Literasi, Inovasi dan Kreativitas</li> </ul>
2	Pembangunan Infrastruktur	Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat	a. Infrastruktur Pelayanan Dasar <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akses Perumahan dan Permukiman Layak, Aman, dan Terjangkau</li> <li>• Air Tanah dan Air Baku Aman Berkelanjutan</li> <li>• Akses Air Minum dan Sanitasi Layak dan Aman</li> <li>• Keselamatan dan Keamanan Transportasi</li> <li>• Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur</li> <li>• Waduk Multiguna dan Modernisasi Irigasi</li> </ul> b. Infrastruktur Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konektivitas:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Darat: Jalan Tol, Jalan Baru, Jalan Trans Pulau 3T dan Pelabuhan Penyeberangan Baru</li> <li>○ Kereta Api: KA kecepatan tinggi dan KA Angkutan Barang</li> </ul> </li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

No	Arahan		Sasaran
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Laut: Jaringan Pelabuhan laut Terpadu</li> <li>○ Udara: Bandara Baru, Jembatan Udara</li> <li>• Sektor Ekonomi: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Industri Pengolahan</li> <li>○ Jasa dan Pariwisata</li> <li>○ Pertanian, Perkebunan, Kawasan/Klaster Kelautan Perikanan</li> </ul> </li> <li>c. Infrastruktur Perkotaan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportasi Perkotaan</li> <li>• Energi Berkelanjutan Perkotaan</li> <li>• Infrastruktur dan Ekosistem TIK Perkotaan</li> <li>• Akses Air Minum Perpipaan dan Sanitasi Perkotaan yang Layak dan Aman</li> <li>• Akses Perumahan dan Permukiman Layak, Aman dan Terjangkau di Perkotaan</li> </ul> </li> <li>d. Energi dan Ketenagalistrikan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keberlanjutan Penyediaan Energi dan Ketenagalistrikan</li> <li>• Akses dan Keterjangkauan Energi dan Ketenagalistrikan</li> <li>• Kecukupan Penyediaan Energi dan Ketenagalistrikan</li> </ul> </li> <li>e. Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) Untuk Transportasi Digital <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penuntasan Infrastruktur TIK</li> <li>• Pemanfaatan Infrastruktur TIK</li> <li>• Fasilitas Pendukung Transformasi Digital</li> </ul> </li> </ul>
3	Penyederhanaan Regulasi	Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan <i>Omnibus Law</i> , terutama menerbitkan 2 undang-undang. Pertama, UU Cipta Lapangan Kerja. Kedua, UU Pemberdayaan UMKM	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pendekatan Omnibus Law <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penggabungan Beberapa Ketentuan Undang-Undang ke dalam satu Undang-Undang dengan Membatalkan Undang-Undang Sebelumnya)</li> </ul> </li> <li>b. Pendekatan Terhadap Regulasi Yang Akan Disusun <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisis Dampak Regulasi (<i>Regulator Impact Analysis/RIA</i>) dan Analisis Blaya dan Manfaat (<i>Cost And Benefit Analysis/CBA</i>)</li> </ul> </li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

No	Arahan		Sasaran
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengurangi tumpang tindih regulasi, regulasi yang berorientasi tujuan dan regulasi yang mengutamakan kualitas dibandingkan kuantitas</li> </ul>
4	Penyederhanaan Birokrasi	Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang panjang, dan menyederhanakan eselonisasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyederhanaan Prosedur</li> <li>b. Penyelenggaraan <i>E-Government</i></li> <li>c. Reformasi Birokrasi Pelayanan Publik Untuk Kegiatan Ekspor/Impor, Kepabeanaan dan Kepelabuhan</li> </ul>
5	Transformasi Ekonomi	Melakukan transformasi ekonomi dari ketergantungan SDA menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah tinggi bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Industrialisasi Industrialisasi berbasis SDA dan rantai produksi global</li> <li>b. Pengembangan Destinasi Unggulan Pengembangan Destinasi Unggulan, melalui: perbaikan aksesibilitas, atraksi, dan amenities di Destinasi Pariwisata Prioritas</li> <li>c. Penguatan Ekonomi Kreatif dan Ekonomi Digital Penguatan Ekonomi Kreatif dan Ekonomi Digital, pada sektor: kuliner, <i>fashion</i>, kriya, aplikasi dan konten digital, <i>games</i>, film, dan musik</li> </ul>

Sumber: Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang RPJM Nasional Tahun 2020-2024

## 2.2 Visi, Misi dan Tujuan Kementerian Perhubungan

### 2.2.1 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020 – 2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berprestasi Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020 – 2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

**“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”**

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut:

**Konektivitas** merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

**Handal** berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

**Berdaya Saing** berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

**Nilai Tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Kata kunci dalam Arahan Presiden untuk pelaksanaan pembangunan Sektor Perhubungan pada Tahun 2020-2024 adalah: penguatan aksesibilitas dan konektivitas antar kawasan, transportasi perkotaan, penguatan rantai logistik, dukungan IPTEK dan lingkungan hidup yang berkelanjutan.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah.
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan

teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana.

3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif.
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten.
5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut di atas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

## 2.2.2 Tujuan dan Sasaran Kementerian Perhubungan

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi.
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan.
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator pada tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output* sebagai fokus utama Kementerian Perhubungan. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 pada tahun 2024.
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
  - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024.

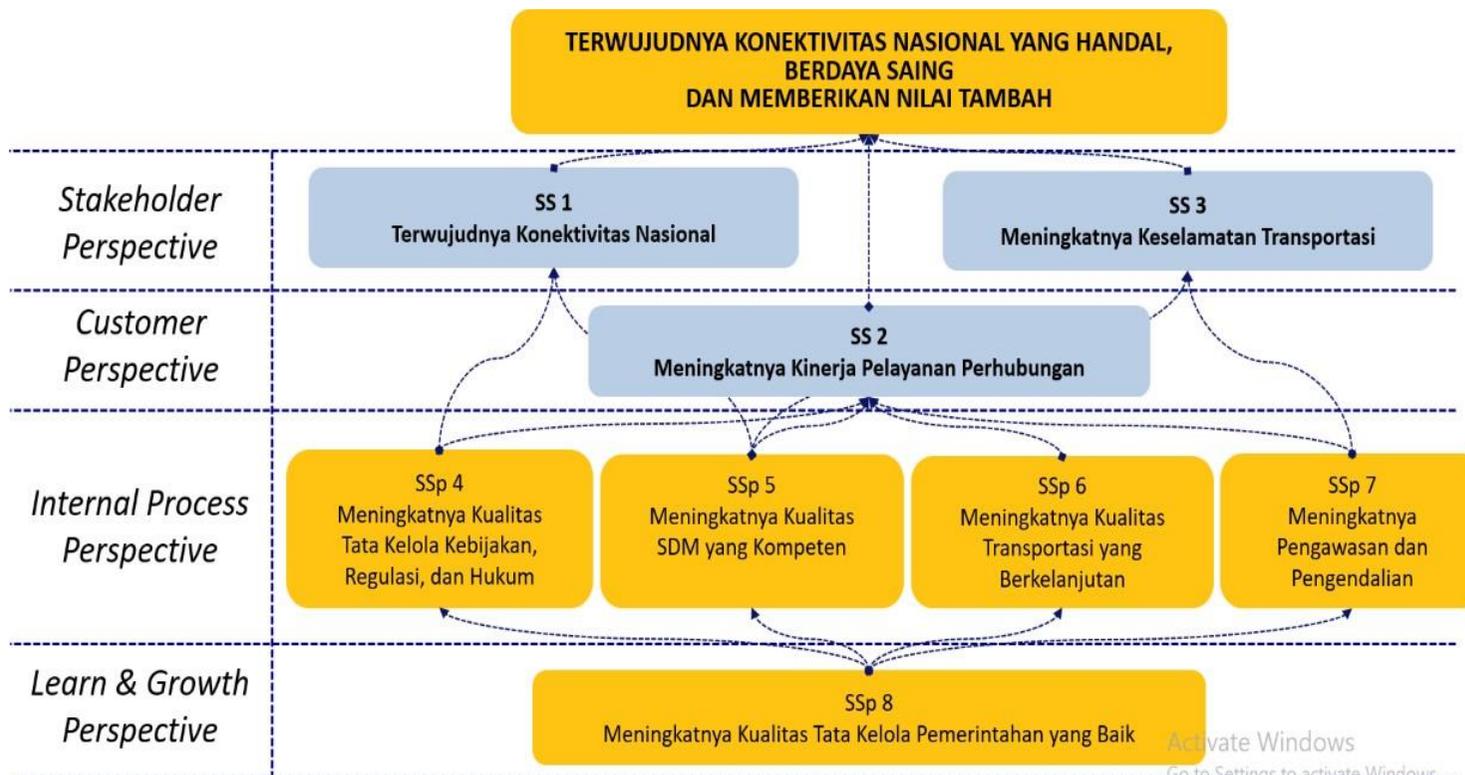
- b. Capaian *On Time Performance* (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,71 pada tahun 2024.

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020 – 2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2020 – 2024.

Pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 telah dicantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil, dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/ transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah: a). Konektivitas Poros Maritim; b). Konektivitas Multimoda; c). Keselamatan Transportasi; dan d). Transportasi Perkotaan. Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi tahun 2020-2024, sebagai berikut:

- a. Peningkatan aksesibilitas antarwilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi.
- b. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah.
- c. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan.
- d. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Perumusan tujuan dan sasaran strategis Kementerian Perhubungan menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) yang dibagi empat perspektif, yaitu *stakeholder perspective*, *costumer perspective*, *internal process perspective*, dan *learning and growth perspective*, sebagaimana terlihat pada gambar berikut ini.



Gambar 2.2 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Adapun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut:

**a. SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional**

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

**b. SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan**

Untuk mewujudkan tujuan:

- (1) Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca serta indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi;
- (2) Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum, dan meningkatnya tata kelola organisasi;
- (3) Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi

**c. SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi**

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi

Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Sasaran Strategis yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan menjadi 3 (tiga) sasaran strategis dan 5 (lima) sasaran penunjang menggunakan pendekatan metode *Balanced Score Card* (BSC) yang dibagi dalam 4 (empat) perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal process perspective* dan *learning and growth perspective*, dapat diuraikan sebagai berikut:

*a. Stakeholders Perspective*

Mencakup SS-1 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional

Dan mencakup SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi per 1 juta keberangkatan

*b. Customer Perspective*

Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
- IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi

*c. Internal Process Perspective*

(1) Mencakup SS-4 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSp 4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum

- (2) Mencakup SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang:
  - IKSp 5 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi Yang Kompeten
- (3) Mencakup SSp-6 dengan Indikator Kinerja Penunjang:
  - IKSp 6 Presentase penurunan emisi GRK sektor transportasi
- (4) Mencakup SSp-7 dengan Indikator Kinerja Penunjang:
  - IKSp 7 Opini BPK “Wajar Tanpa Pengecualian”
- (5) Mencakup SSp-8 dengan Indikator Kinerja Penunjang:
  - IKSp 8 Indeks RB Kementerian Perhubungan

## 2.3 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Badan Kebijakan Transportasi

### 2.3.1 Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi

Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2022-2024. Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:

**“Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya Visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah”**

Penjabaran Visi Badan Kebijakan Transportasi dapat dimaknai sebagai berikut:

**Pusat unggulan** menekankan terwujudnya posisi sebagai acuan utama penyelenggaraan perumusan kebijakan bidang transportasi.

**Cepat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan isu strategis untuk merespon cepat dinamika pembangunan perhubungan yang bersifat holistik-integratif (*cross-cutting issues*).

**Akurat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dihasilkan dari proses analisis yang teliti, seksama, cermat dan tepat.

**Manfaat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dapat digunakan oleh pemangku kepentingan sehingga dapat dirasakan oleh masyarakat

**Konektivitas** merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

**Handal** berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

**Berdaya saing** berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

**Nilai tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis perumusan kebijakan bidang transportasi yang antisipatif, dan responsif merupakan salah satu upaya yang ditempuh untuk mewujudkan rekomendasi kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai pusat unggulan riset kebijakan transportasi yang berkualitas, antisipatif, dan responsif, ditetapkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, sebagai berikut:

1. Meningkatkan **harmonisasi** kebijakan transportasi secara **holistik, integratif, tematik, spasial (HITS)** .
2. Meningkatkan **kualitas** rumusan kebijakan transportasi melalui proses analisis dan penyusunan rekomendasi yang berbasis bukti dan ilmu pengetahuan (**evidence and knowledge based policy**).
3. Meningkatkan **peran serta pemangku kepentingan** dalam proses analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi.
4. Membangun **bisnis proses** yang efektif dalam perumusan kebijakan di bidang transportasi.
5. **Penguatan** SDM, sarana, prasarana, pendanaan, database, dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran serta kualitas tata kelola yang efektif dan efisien

### 2.3.2 Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Badan Kebijakan Transportasi dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, maka **Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024** adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi.
2. Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang lebih baik.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output* Badan Kebijakan Transportasi. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya indeks kualitas kebijakan (IKK) Kementerian Perhubungan.
2. Meningkatnya pemanfaatan rekomendasi BKT dalam perumusan kebijakan transportasi.
3. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.

Dalam penyusunannya, Sasaran Program ini dirumuskan dari Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2020-2024. Penjabaran menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) dan *cascading* yang menyelaraskan hubungan antara target kinerja Kementerian Perhubungan dengan Eselon 1 Unit Badan Kebijakan Transportasi beserta unit-unit organisasi di dalamnya.

Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep *mirroring* dimana informasi hasil penelitian yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Direktorat Jenderal Teknis serta pemerintah daerah dan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkat yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Adapun sasaran strategis Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024, yang dijadikan acuan Badan Kebijakan Transportasi adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum (SSp 4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik (SSp 8), yang akan mendukung meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas transportasi serta meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

Sasaran Program dan Kegiatan serta Indikator Kinerja Program dan Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor: KP-BLT 65 Tahun 2022 Tentang Penetapan Indikator Kinerja Program di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Adapun Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. **Sasaran Program 1 (SP.1)** yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi**, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut:
  - a. IKP 1 : Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi.
  - b. IKP 2 : Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (tahun berjalan)
  - c. IKP 3 : Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)
2. **Sasaran Program 2 (SP.2)** yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik**, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut:
  - a. IKP 4 : Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan.

Dalam tataran *internal process perspective* di level eselon II, Sasaran Program 1 (SP.1) **Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi** dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:

1. Sasaran Kegiatan 1 (SK.1) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 1 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan).
  - b. IKK 2 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2).
  - c. IKK 3 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan).
  - d. IKK 4 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2).
2. Sasaran Kegiatan 2 (SK.2) yang akan dicapai adalah **Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 5 : Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan.

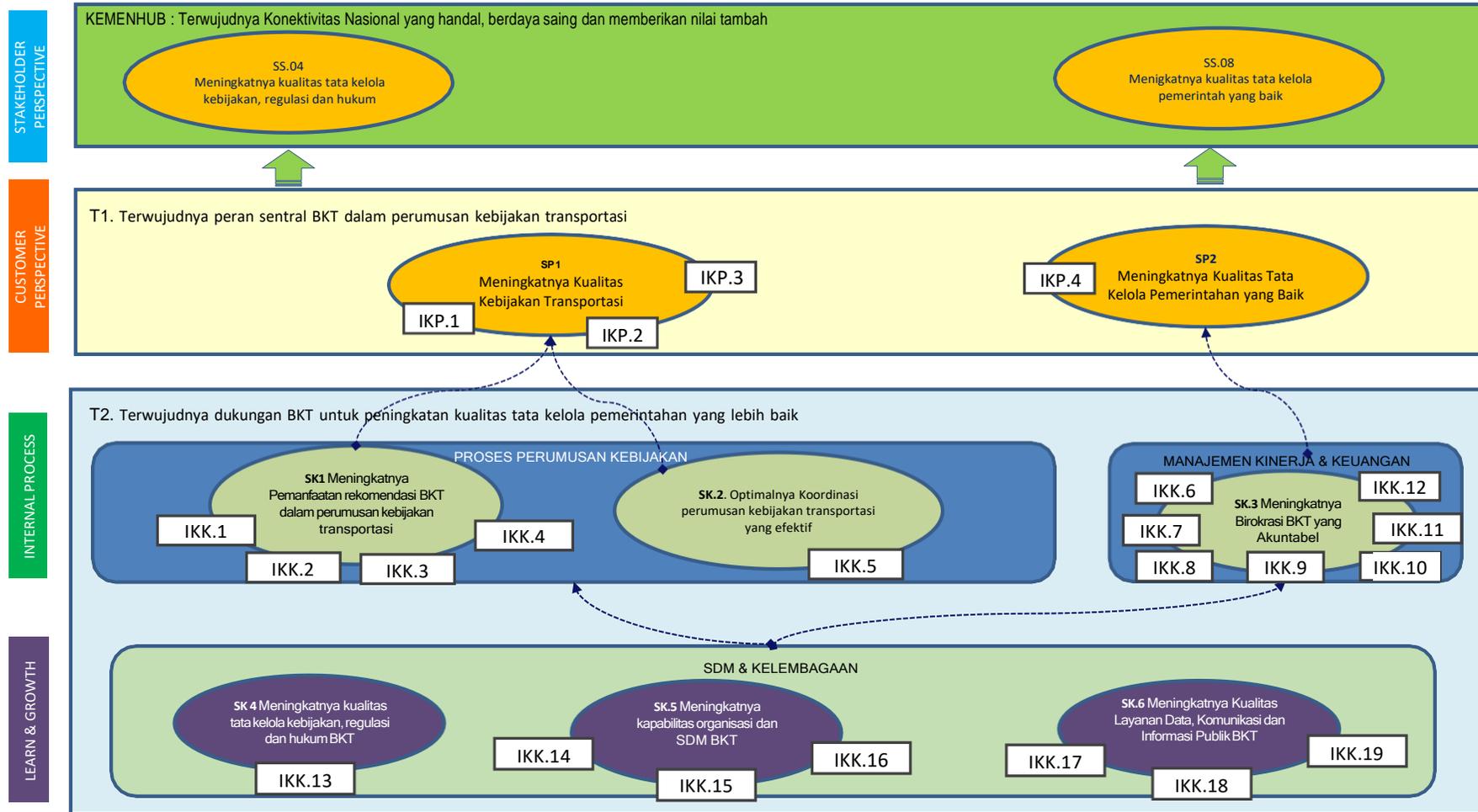
Dalam tataran *internal process perspective* di level eselon II, Sasaran Program 2 (SP.2) **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik** dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:

1. Sasaran Kegiatan 3 (SK.3) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 6 : Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi.
  - b. IKK 7 : Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi.
  - c. IKK 8 : Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi.

- d. IKK 9 : Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi.
- e. IKK 10 : Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi.
- f. IKK 11 : Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi.
- g. IKK 12 : Indeks Penyelenggaraan Perkantoran.

Dalam tataran *learn & growth* di level unit eselon II, Sasaran Kegiatan (SK) dijabarkan sebagai berikut:

1. Sasaran Kegiatan 4 (SK.4) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Badan Kebijakan Transportasi**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 13 : Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi.
2. Sasaran Kegiatan 5 (SK.5) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Kapabilitas Organisasi dan Sumber Daya Manusia Badan Kebijakan Transportasi**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 14 : Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi.
  - b. IKK 15 : Indeks Profesionalisme ASN Badan Kebijakan Transportasi.
  - c. IKK 16 : Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi.
3. Sasaran Kegiatan 6 (SK.6) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya Kualitas Layanan Data, Komunikasi dan Informasi Publik Badan Kebijakan Transportasi**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:
  - a. IKK 17 : Tingkat Penggunaan Layanan Perpustakaan.
  - b. IKK 18 : Tingkat Pengelolaan Aplikasi dan Data.
  - c. IKK 19 : Tingkat Pengelolaan Publikasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi.



Gambar 2.3 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024

**Tabel 2.2** Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi

<b>TUJUAN</b>	<b>SASARAN PROGRAM (SP)</b>	<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)</b>
T.1 Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi	SP.1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi
		IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (tahun berjalan)
		IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)
T.2 Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang lebih baik	SP. 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKP 4 Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan

**Tabel 2.3** Sasaran Program dan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi

<b>SASARAN PROGRAM (SP)</b>	<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)</b>	<b>SASARAN KEGIATAN (SK)</b>	<b>INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)</b>
SP.1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	SK.1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)
	IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (tahun berjalan)		IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)
	IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)		IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)
		IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	
		SK.2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SP. 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKP 4 Nilai Indeks RB Badan Kebijakan Transportasi	SK.3 Meningkatnya Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	
			IKK 7 indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	
			IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	
			IKK 9 Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	
			IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	
			IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	
			IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	
		SK.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Badan Kebijakan Transportasi	IKK 13 Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	
			SK.5 Meningkatnya Kapabilitas Organisasi dan Sumber Daya Manusia Badan Kebijakan Transportasi	IKK 14 Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi
				IKK 15 Indeks Profesionalisme ASN Badan Kebijakan Transportasi
		IKK 16 Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi		
		SK.6 Meningkatnya Kualitas Layanan Data, Komunikasi dan Informasi Publik Badan Kebijakan Transportasi	IKK 17 Tingkat Penggunaan Layanan Perpustakaan	
			IKK 18 Tingkat Pengelolaan Aplikasi dan Data	
IKK 19 Tingkat Pengelolaan Publikasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi				

## BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

### 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2020-2024

#### 3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Tiap Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024

Arahan kebijakan umum pembangunan nasional untuk 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional sebagaimana tertuang di dalam RPJMN 2020-2024 (Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020) dirangkum pada **Tabel 3.1** berikut.

**Tabel 3.1** Rangkuman Arah Kebijakan dan Strategi Umum pada Setiap Agenda Pembangunan Nasional dalam RPJM Nasional 2020-2024

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan	Strategi Implementasi
1	Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan	Peningkatan inovasi dan kualitas Investasi merupakan modal utama untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, berkelanjutan dan mensejahterakan secara adil dan merata	Pembangunan ekonomi akan dipacu untuk tumbuh lebih tinggi, inklusif dan berdaya saing melalui: 1) Pengelolaan sumber daya ekonomi yang mencakup pemenuhan pangan dan pertanian serta pengelolaan kemaritiman, kelautan dan perikanan, sumber daya air, sumber daya energi, serta kehutanan; dan 2) Akselerasi peningkatan nilai tambah pertanian dan perikanan, kemaritiman, energi, industri, pariwisata, serta ekonomi kreatif dan digital.
2	Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan	Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan harmonisasi rencana pembangunan dan pemanfaatan ruang.	Pengembangan wilayah yang mampu menciptakan berkelanjutan dan inklusif melalui: 1) Pengembangan sektor/ komoditas/kegiatan unggulan daerah; 2) Penyebaran pusat-pusat pertumbuhan ke wilayah yang belum berkembang; 3) Penguatan kemampuan SDM dan Iptek berbasis keunggulan wilayah; 4) Peningkatan infrastruktur dan pelayanan dasar secara merata; dan 5) Peningkatan daya dukung lingkungan serta ketahanan bencana dan perubahan iklim.
3	Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing	Manusia merupakan modal utama pembangunan nasional untuk menuju pembangunan yang inklusif dan merata di seluruh wilayah	Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk meningkatkan kualitas dan daya saing SDM yaitu sumber daya manusia yang sehat dan cerdas, adaptif, inovatif, terampil, dan berkarakter, melalui: 1) Pengendalian penduduk dan penguatan tata kelola kependudukan; 2) Penguatan pelaksanaan perlindungan sosial; 3) Peningkatan akses dan kualitas pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta; 4) Peningkatan pemerataan layanan pendidikan berkualitas; 5) Peningkatan kualitas anak, perempuan, dan pemuda; 6) Pengentasan kemiskinan; dan 7) Peningkatan produktivitas dan daya saing.

No	Agenda pembangunan	Arah kebijakan	Strategi Implementasi
4	Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan	Revolusi mental sebagai gerakan kebudayaan memiliki kedudukan penting dan berperan sentral dalam pembangunan untuk mengubah cara pandang, sikap, perilaku yang berorientasi pada kemajuan dan kemodernan	Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui: 1) Revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila; 2) Meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan; 3) Memperkuat moderasi beragama; dan 4) Meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas.
5	Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar	Perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional	1) Pembangunan infrastruktur pelayanan dasar; 2) Pembangunan konektivitas multimoda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi; 3) Pembangunan infrastruktur perkotaan; 4) Pembangunan energi dan ketenagalistrikan; dan 5) Pembangunan dan pemanfaatan infrastruktur TIK untuk transformasi digital.
6	Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim	Pembangunan nasional perlu memperhatikan daya dukung sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup, kerentanan bencana, dan perubahan iklim	Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui kebijakan: 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup; 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Iklim; serta 3) Pembangunan Rendah Karbon.
7	Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik	Negara wajib hadir dalam melayani dan melindungi segenap bangsa, serta menegakkan kedaulatan negara	1) Reformasi kelembagaan birokrasi untuk pelayanan publik berkualitas; 2) Penataan kapasitas lembaga demokrasi, penguatan kesetaraan dan kebebasan; 3) Perbaikan sistem peradilan, penataan regulasi dan tata kelola keamanan siber; 4) Peningkatan akses terhadap keadilan dan sistem anti korupsi; 5) Peningkatan pelayanan dan perlindungan WNI di luar negeri; dan 6) Peningkatan rasa aman, penguatan kemampuan pertahanan dan Industri Pertahanan.

Sumber: Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024 berkaitan dengan beberapa agenda pembangunan nasional berikut:

- a. Sebagai pembantu Presiden dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang transportasi (sesuai pasal 4 Perpres No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan), maka program dan kegiatan yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan akan banyak mendukung pelaksanaan agenda pembangunan nasional No. 5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar.
- b. Sebagai Unit Organisasi Pemerintah, Kementerian Perhubungan berkewajiban melanjutkan Agenda Reformasi Birokrasi (Perpres No 81 Tahun 2010) yang merupakan bagian dari Agenda Pembangunan Nasional No. 7 Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik.
- c. Adapun sebagai pembina SDM di bidang transportasi (sesuai pasal 5 Perpres No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan), maka terdapat pula program dan

kegiatan Kementerian Perhubungan yang berkaitan dengan Agenda Pembangunan Nasional No. 7 Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing.

Secara umum, untuk perioda Tahun 2020-2024 Badan Kebijakan Transportasi akan lebih banyak melakukan analisis dan memberikan rekomendasi kebijakan berkaitan dengan pelaksanaan agenda pembangunan nasional No. 5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Adapun terkait dengan Agenda reformasi dan Birokrasi pada Agenda Pembangunan Nasional No. 7 akan lebih banyak di-lead oleh Sekretariat Jenderal dan Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan. Sedangkan pembinaan SDM transportasi sepenuhnya akan dilaksanakan oleh Badan Pengembangan SDM Perhubungan.

### 3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024

Sesuai dengan lingkup tugas dan fungsi, Badan Kebijakan Transportasi terdapat beberapa arahan kebijakan dan strategi di bidang transportasi yang tertuang di dalam RPJMN 2020-2024, khususnya pada agenda pembangunan Nasional No.5, seperti yang dirangkum pada **Tabel 3.2**. Terlihat bahwa dalam RPJMN Tahun 2020-2024 terdapat beberapa fokus untuk setiap bidang yang perlu diperhatikan, yakni:

- a. Fokus keselamatan lalu lintas jalan mengingat tingginya jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.
- b. Pembangunan konektivitas kereta api diprioritaskan pada pengembangan KA Makassar- Parepare dan KA kecepatan tinggi Pulau Jawa.
- c. Pembangunan konektivitas transportasi laut untuk mendukung kinerja logistik nasional dilaksanakan melalui standardisasi kinerja pelabuhan.
- d. Pembangunan transportasi udara difokuskan pada peningkatan bandara dan kapasitas angkut dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan aksesibilitas daerah 3T.
- e. Pembangunan transportasi darat diprioritaskan untuk mengurangi praktik pembebanan berlebih di jalan (*road overloading*), mendukung kemudahan arus penumpang dan barang di wilayah perbatasan negara untuk mendukung daerah 3T, serta mendukung keterpaduan layanan transportasi antarmoda.
- f. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan diprioritaskan pada 6 (enam) kota metropolitan utama (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar).

Arahan kebijakan dan strategi transportasi dalam RPJMN 2020-2024 tersebut harus dirujuk sebagai prioritas kegiatan perumusan kebijakan yang harus disusun oleh Badan Kebijakan Transportasi, sebagai wujud dari dukungan terhadap Menteri Perhubungan dalam menjalankan berbagai agenda prioritas Presiden.

**Tabel 3.2** Rangkuman Arah Kebijakan dan Strategi Sektor Transportasi dalam RPJMN Tahun 2020-2024

Bidang	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Proyek Prioritas
Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<p>Kebijakan keselamatan transportasi difokuskan pada:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keselamatan lalu lintas jalan mengingat tingginya jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.</li> <li>• Untuk moda transportasi lainnya, kebijakan keselamatan diarahkan pada penguatan peran kelembagaan, peningkatan kelaikan keselamatan sarana dan prasarana, serta peningkatan kapasitas SDM untuk mendukung kinerja keselamatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan melalui pelaksanaan terpadu lima pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan penanganan pra dan pasca kecelakaan lalu lintas sebagaimana termuat dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ)</li> <li>• Peningkatan keselamatan perkeretaapian dilakukan melalui penyediaan sarana dan prasarana perkeretaapian yang memenuhi kelaikan, termasuk sarana kereta, prasarana rel dan persinyalan</li> <li>• Keselamatan transportasi laut dan penyeberangan ditingkatkan melalui penguatan kelembagaan syahbandar, penyediaan infrastruktur keselamatan, standarisasi kapal yang memenuhi aspek keselamatan, dan pengembangan sistem informasi penumpang (tiket) dan barang (manifes) untuk mencegah muatan berlebih</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Pelaksanaan rencana aksi lima pilar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;</li> <li>ii) Pemenuhan sarana, prasarana, fasilitas, kelembagaan dan sistem informasi keselamatan dan keamanan transportasi dan SAR; serta</li> <li>iii) Pembinaan dan pendidikan SDM keselamatan transportasi dan SAR.</li> </ul>
Konektivitas Kereta Api	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan konektivitas kereta api diprioritaskan pada pengembangan KA Makassar-Parepare dan KA kecepatan tinggi Pulau Jawa.</li> <li>• Pembangunan jalur KA pada koridor lain termasuk melanjutkan pembangunan jalur KA Trans Sumatera serta pembangunan jalur ganda dan reaktivasi jalur KA di Pulau Jawa dan Sumatera.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan KA Makassar-Parepare dilaksanakan melalui keterpaduan pembangunan jaringan KA, pembangunan kawasan, Infrastruktur Ekonomi dan akses KA ke pelabuhan.</li> <li>• Pembangunan KA kecepatan tinggi penumpang antarkota difokuskan pada koridor konurbasi Pulau Jawa khususnya antara Jakarta–Bandung dan Jakarta–Semarang.</li> <li>• Dalam rangka mendukung transportasi antarmoda menuju bandara dan pelabuhan, akan dilaksanakan pembangunan KA akses bandara dan pelabuhan</li> <li>• Untuk memenuhi pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian prasarana serta fasilitas perkeretaapian dilaksanakan melalui mekanisme Infrastructure Maintenance and Operation (IMO) perkeretaapian.</li> <li>• Dalam rangka penyediaan layanan perkeretaapian dengan tarif yang terjangkau oleh masyarakat, diselenggarakan melalui skema PSO dan subsidi perintis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) KA Kecepatan Tinggi Pulau Jawa (Jakarta-Semarang &amp; Jakarta-Bandung) (Major Project)</li> <li>ii) Kereta Api Makassar-Pare Pare (Major Project);</li> <li>iii) pembangunan jalur KA baru (termasuk jalur ganda dan reaktivasi) dan peningkatan jalur KA di Pulau Jawa dan Sumatera;</li> <li>iv) Pembangunan jalur KA akses bandara dan pelabuhan;</li> <li>v) Pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian prasarana dan fasilitas perkeretaapian (IMO),</li> <li>vi) Penyediaan PSO dan perintis KA</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

Bidang	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Proyek Prioritas
Konektivitas Laut	Pembangunan konektivitas transportasi laut untuk mendukung kinerja logistik nasional dilaksanakan melalui standarisasi kinerja yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan pada sejumlah pelabuhan utama, antara lain meliputi tingkat kedalaman pelabuhan, panjang dermaga, dan kinerja bongkar muat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standardisasi kinerja yang disertai dengan pengembangan kawasan pada sejumlah pelabuhan utama diharapkan meningkatkan konsolidasi angkutan barang domestik serta memungkinkan kapal-kapal berukuran lebih besar untuk singgah membentuk rute jaringan saling terhubung (loop).</li> <li>• Kelembagaan koordinasi antara operator pada ketujuh pelabuhan tersebut perlu dibangun untuk menjamin tingkat standarisasi dan kompatibilitas infrastruktur dan pelayanan pada tujuh pelabuhan, sehingga mendorong terwujudnya efisiensi pelayaran.</li> <li>• Peningkatan kinerja logistik juga perlu dilakukan melalui pengembangan sistem informasi logistik (e-logistic) yang memudahkan pertukaran data dan informasi diantara seluruh pelaku logistik serta pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda yang lebih efisien untuk akses maupun pada kawasan pendukung pelabuhan (hinterland).</li> <li>• Selain itu perlu dilakukan peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri untuk pembuatan kapal.</li> <li>• Untuk mendukung pembangunan di wilayah 3T, pembangunan konektivitas laut diarahkan pada penguatan keterpaduan angkutan tol lautbersubsidi dengan moda transportasi lain termasuk angkutan barang udara bersubsidi (jembatan udara) dan angkutan perintis darat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Pengembangan pelabuhan utama, contoh: Jaringan Pelabuhan Utama Terpadu (Major Project),</li> <li>ii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung tol laut,</li> <li>iii) Pembangunan dan pengembangan pelabuhan mendukung kawasan prioritas, contoh: pelabuhan cruise, iv) Penyelenggaraan subsidi tol laut dan perintis angkutan laut,</li> <li>v) Pengadaan sarana dan prasarana transportasi laut, dan</li> <li>vi) Pengembangan teknologi informasi pelayaran.</li> </ul>
Konektivitas Udara	Pembangunan transportasi udara difokuskan pada peningkatan bandara dan kapasitas angkut dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan aksesibilitas daerah 3T.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan/peningkatan kapasitas bandara dilakukan melalui pembangunan bandara baru pengembangan bandara hub primer, rehabilitasi dan pengembangan bandara, pengembangan bandara mendukung kawasan prioritas (KSPN, KEK, dan KI), serta pembangunan bandara perairan (waterbased airport) untuk mendukung destinasi pariwisata perairan.</li> <li>• Dukungan aksesibilitas daerah 3T dilaksanakan melalui peningkatan cakupan layanan penerbangan perintis, implementasi Program Jembatan Udara terpadu dengan Tol Laut di Papua, serta revitalisasi skema subsidi perintis penerbangan yang menjamin kepastian dan keberlanjutan layanan (multiyears), termasuk menggali potensi pemanfaatan skema pembiayaan KPBU-AP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Jembatan Udara 37 Rute di Papua (Major Project),</li> <li>ii) Pembangunan 21 bandara baru,</li> <li>iii) Pengembangan 10 bandara hub primer,</li> <li>iv) Rehabilitasi dan pengembangan 175 bandara mendukung kawasan prioritas (KSPN, KEK, dan KI), serta</li> <li>v) Pembangunan bandara perairan (waterbased airport)</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

Bidang	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Proyek Prioritas
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kebutuhan konektivitas udara di wilayah terpencil, terutama di Papua yang tergambar dari keberadaan lapangan terbang (<i>airstrip</i>) yang cukup dominan, perlu diakomodasi melalui dukungan regulasi, pembinaan dan pengawasan termasuk aspek keselamatan.</li> </ul>	<p>di 5 lokasi mendukung destinasi pariwisata perairan.</p>
Konektivitas Darat	<p>Pembangunan transportasi darat diprioritaskan untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengurangi praktik pembebanan berlebih di jalan (<i>road overloading</i>)</li> <li>• Mendukung kemudahan arus penumpang dan barang di wilayah perbatasan negara untuk mendukung daerah 3T</li> <li>• Mendukung keterpaduan layanan transportasi antarmoda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyelenggaraan jembatan timbang yang terintegrasi dengan penyelenggaraan jalan (skema KPBU-AP), pengembangan fasilitas dan perlengkapan jalan,</li> <li>• Pembangunan terminal antarnegara</li> <li>• Pembangunan pelabuhan penyeberangan baru, pembangunan kapal penyeberangan, dan penyediaan subsidi perintis untuk angkutan penyeberangan, sungai, danau dan bus.</li> <li>• Penyediaan angkutan bus yang terhubung dengan simpul-simpul transportasi serta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Pembangunan terminal penumpang dan barang antarnegara</li> <li>ii) Pembangunan 26 unit kapal penyeberangan</li> <li>iii) Pembangunan 36 pelabuhan penyeberangan baru, serta</li> <li>iv) Penyediaan layanan perintis angkutan darat untuk penumpang dan barang.</li> </ul>
Transportasi Perkotaan	<p>Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan diprioritaskan pada 6 (enam) kota metropolitan utama, yaitu kawasan metropolitan Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar.</p>	<p>Dalam upaya percepatan pengembangan angkutan umum massal di perkotaan metropolitan, disiapkan program pembangunan angkutan umum massal perkotaan yang mengatur dukungan pendanaan Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah dengan sejumlah kriteria. Kriteria penting yang harus dipenuhi oleh pemerintah daerah yaitu tersedianya rencana mobilitas perkotaan terpadu dan keberadaan kelembagaan otoritas transportasi perkotaan yang berbasis wilayah metropolitan (lintas batas administratif).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Pembangunan sistem angkutan umum massal termasuk di 6 Wilayah Metropolitan (<i>Major Project</i>);</li> <li>ii) Pembangunan fasilitas alih moda yang terintegrasi dengan pusat kegiatan perekonomian, permukiman dan fasilitas umum pada simpul-simpul transportasi,</li> <li>iii) Pembangunan perlintasan tidak sebidang antara jalan dan KA di perkotaan,</li> <li>iv) Pembangunan jalan lingkar perkotaan, serta</li> <li>v) Penyediaan PSO dan subsidi angkutan umum massal perkotaan</li> </ul>

### **3.2 Arah Kebijakan Perencanaan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024**

#### **3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024**

Untuk mencapai prioritas pembangunan nasional sebagaimana yang diamanatkan dalam RPJMN 2020 - 2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi.
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama.
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata.
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi.
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama.
3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata.
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

#### **3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024**

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan bidang terkait.

Sebagai bagian dari sektor transportasi, maka sesuai dengan arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional sebagaimana disebut sebelumnya, maka Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024 sebagaimana tertuang pada tabel berikut ini.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

**Tabel 3.3** Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2020-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
Terwujudnya Konektivitas dan Aksesibilitas Nasional	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Optimalisasi simpul transportasi eksisting</li> <li>2. Pembangunan simpul transportasi baru</li> <li>3. Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia</li> <li>4. Reaktivasi jalur moda transportasi</li> <li>5. Sinergitas angkutan umum dengan moda transportasi lokal</li> <li>6. Penguatan distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia</li> <li>7. Penguatan jaringan layanan moda eksisting terhadap simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil.</li> <li>8. Peningkatan aksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penguatan jaringan transportasi eksisting</li> <li>2. Perluasan jaringan layanan transportasi</li> <li>3. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda</li> <li>4. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi</li> <li>5. Penerapan <i>Traffic Demand Management</i> pada semua layanan transportasi</li> <li>6. Optimalisasi rute layanan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia</li> <li>7. Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi</li> <li>8. Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN</li> <li>9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal</li> <li>10. Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi</li> <li>11. Penyiapan kompetensi keahlian profesional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia</li> <li>12. Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia</li> </ol>
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi</li> <li>2. Optimalisasi SDM pelayanan sarana dan prasarana</li> <li>3. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi</li> <li>4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi</li> <li>5. Penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi</li> <li>2. Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi</li> <li>3. Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan</li> <li>4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan</li> <li>5. Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi <i>real time</i> OTP</li> <li>6. Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia</li> <li>7. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana</li> <li>8. Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan</li> </ol>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
		<i>delay</i> yang terjadi pada sistem layanan transportasi
Meningkatnya Keselamatan Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan</li> <li>2. Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR <i>online</i>, <i>travel data recording</i>.</li> <li>3. Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi</li> <li>4. Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan</li> <li>5. Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum</li> <li>6. Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Sekolah (RASS) dan taman edukasi</li> <li>7. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian</li> <li>8. Pengembangan sistem informasi terkait <i>security awareness</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi</li> <li>9. Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penegakan hukum</li> <li>2. Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan</li> <li>3. Pembatasan usia sarana prasarana transportasi</li> <li>4. Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan</li> <li>5. Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi</li> <li>6. Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi</li> <li>7. Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan</li> <li>8. Edukasi keselamatan transportasi</li> <li>9. Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi</li> <li>10. Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api</li> <li>11. Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda</li> </ol>
Meningkatnya keterpaduan perencanaan, penyusunan program dan penganggaran	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perencanaan dan penganggaran terintegrasi</li> <li>2. Peningkatan kemampuan sistem perencanaan melalui pelatihan dan training terpadu</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas sistem perencanaan, pemrograman, dan penganggaran terintegrasi</li> <li>2. Pengembangan modul pendidikan anti korupsi utk pegawai Kementerian Perhubungan</li> <li>3. Pengembangan sistem <i>e-commerce</i> untuk pengadaan barang</li> </ol>
Meningkatnya kualitas rumusan dan pelaksanaan kebijakan serta regulasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi</li> <li>2. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengendalian kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi</li> <li>2. Jangka waktu proses pengusulan kebijakan hingga menjadi Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan</li> <li>3. Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan</li> </ol>
Meningkatnya pengendalian dan pengawasan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja Kementerian Perhubungan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan sistem e-monev untuk penilaian kinerja Kementerian Perhubungan</li> <li>2. Melakukan reviu Renstra Kemenhub secara kontinu</li> <li>3. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Kementerian Perhubungan</li> </ol>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
Meningkatnya ASN Kementerian Perhubungan yang kompeten dan berintegritas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas SDM</li> <li>2. Pemberdayaan SDM yang konseptual, komprehensif, dan sinergis</li> <li>3. Penerapan sekolah kedinasan yang berbasis kompetensi</li> <li>4. Penataan regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi</li> <li>5. Peningkatan kualitas tenaga pendidik diklat transportasi</li> <li>6. Peningkatan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana diklat berbasis teknologi tinggi/mutakhir</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyusunan <i>Roadmap</i> karir dan kebutuhan jabatan</li> <li>2. Melaksanakan diklat dan pendidikan SDM Perhubungan</li> <li>3. Meningkatkan kompetensi SDM Perhubungan di bidang IT</li> <li>4. Peningkatan pemenuhan kebutuhan SDM Aparatur Kementerian dalam rangka pemenuhan kebutuhan sebagai regulator (teknis maupun administratif) serta peningkatan <i>capacity deliver</i></li> <li>5. Peningkatan kapasitas dan kualitas lembaga pendidikan dan pelatihan SDM bidang keahlian sub sektor</li> <li>6. Peningkatan peran lembaga/asosiasi profesi untuk berperan serta dalam pelaksanaan sertifikasi SDM sub sektor</li> <li>7. Melaksanakan sertifikasi lulusan diklat transportasi</li> </ol>
Meningkatnya tata kelola pemerintahan di Kementerian Perhubungan yang baik	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan</li> <li>2. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten</li> <li>3. Penyempurnaan SOP layanan transportasi</li> <li>4. Pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan</li> <li>5. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Balai atau UPT</li> <li>6. Deregulasi peraturan dan perijinan serta sinkronisasi regulasi antar lembaga</li> <li>7. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penertiban paket-paket deregulasi perijinan di lingkungan Kementerian Perhubungan</li> <li>2. Peningkatan pemahaman dan kesadaran pengguna dalam penerapan SOP layanan transportasi</li> <li>3. Penggunaan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi untuk layanan transportasi baik komersil maupun non komersil</li> <li>4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi</li> <li>5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung <i>smart city</i> pada kota besar dan metropoliltan</li> <li>6. Peraturan pemanfaatan Barang Milik Negara di lingkungan Kementerian Perhubungan</li> </ol>
Meningkatnya pemanfaatan inovasi terapan bidang perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kemandirian dalam penyediaan produk perhubungan</li> <li>2. Pembatasan impor</li> <li>3. Pemberian insentif bagi pengembangan inovasi di berbagai sektor transportasi</li> <li>4. Keterlibatan sektor swasta dalam pelayanan transportasi</li> <li>5. Kemandirian pengelolaan energi</li> <li>6. Meningkatkan fasilitas penelitian dan layanan teknis melalui modernisasi alat-alat dan laboratorium</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pembatasan kandungan impor komponen sarana dan prasarana perhubungan</li> <li>2. Penguatan industri strategis pendukung untuk kemandirian produk dalam negeri</li> <li>3. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan</li> <li>4. Peningkatan kualitas peralatan dan perlengkapan penunjang pelayanan berbasis IT</li> <li>5. Pembaruan teknologi terpasang pada sistem transportasi di Indonesia</li> <li>6. Perluasan pasar industri pendukung dan jasa konstruksi bidang perhubungan di luar negeri</li> </ol>

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
	7. Meningkatkan Sinergi Penelitian dan Pengembangan Bidang Transportasi 8. Keterlibatan secara aktif dalam rencana aksi transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan	7. Peningkatan kualitas penelitian dan pengembangan melalui skema insentif penelitian dan pengembangan inovasi di berbagai sektor transportasi 8. Peningkatan fasilitas penelitian dan layanan teknis melalui modernisasi alat-alat dan laboratorium 9. Peningkatan EST ( <i>Environmentally Sustainable Transportation</i> ) / transportasi berkelanjutan untuk setiap kota metropolitan dan kota besar 10. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan 11. Penyusunan SOP layanan transportasi ramah lingkungan

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 80 Tahun 2020 tentang Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024

### 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Badan Kebijakan Transportasi

Arah kebijakan dan strategi pencapaian sasaran program Badan Kebijakan Transportasi tahun 2020-2024 meliputi:

1. Arah kebijakan dan strategi implementasi dalam pencapaian Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi, meliputi:
  - a. Arah Kebijakan (AK1) Peningkatan rumusan kebijakan bidang sarana dan prasarana dengan 8 strategi implementasi.
  - b. Arah Kebijakan (AK2) Peningkatan rumusan kebijakan bidang sarana dan prasarana pendukung *major project* RPJMN dengan 11 strategi implementasi.
  - c. Arah Kebijakan (AK2) Peningkatan koordinasi perumusan kebijakan transportasi dengan 5 strategi implementasi.
2. Arah kebijakan dan strategi implementasi dalam pencapaian Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik, meliputi:
  - a. Arah Kebijakan (AK4) Peningkatan kinerja pengelolaan sumber daya di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, dengan 2 strategi implementasi.
  - b. Arah Kebijakan (AK5) Peningkatan efektivitas manajemen kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dengan 3 strategi implementasi.

**Tabel 3.4** Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
SP1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	AK1 Peningkatan Rumusan Kebijakan Bidang sarana dan prasarana	STR1 kebijakan pembangunan transportasi bidang sarana transportasi	<p>Perumusan kebijakan di bidang sarana sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan pemanfaatan Bus <i>High Deck</i> sebagai sarana angkutan barang</li> <li>• Perumusan kebijakan pembukaan <i>Amo</i> berbasis <i>potential demand</i> dan mekanisme <i>Mutual Recognition Arrangement</i></li> <li>• Perumusan kebijakan strategi Indonesia dalam menghadapi pra audit IMO/Imsas</li> <li>• Perumusan kebijakan kepemilikan pesawat udara dalam bisnis penerbangan</li> <li>• Perumusan kebijakan pemeriksaan sarana perkeretaapian uji tak rusak (<i>non Destructive Testing</i>)</li> <li>• Analisa Kebijakan Bidang Sarana Transportasi</li> <li>• Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi (termasuk evaluasi kemanfaatan program pembangunan sarana transportasi)</li> </ul>
		STR2 kebijakan pembangunan transportasi bidang prasarana transportasi dan integrasi moda	<p>Perumusan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan penentuan kriteria bandar udara pengumpul dan pengumpan (<i>hub and spoke</i>) untuk optimalisasi dan penguatan jaringan transportasi udara</li> <li>• Evaluasi kebijakan mekanisme <i>slot time</i> penerbangan</li> <li>• Penyusunan rekomendasi pengembangan akses jalur kereta api menuju elabuhan dan bandara</li> <li>• Perumusan kebijakan implementasi <i>dryport</i> untuk distribusi komoditas kopi di Provinsi Aceh</li> <li>• Analisa Kebijakan Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda</li> <li>• Direktif Menteri Perhubungan Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda (termasuk evaluasi kemanfaatan program pembangunan prasarana dan fasilitas integrasi moda)</li> <li>• Skema kebijakan pengendalian untuk utilisasi infrastruktur yang efektif dan efisien</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedoman kebijakan teknis intergrasi moda untuk keselamatan dan keamanan pengguna</li> <li>• Kebijakan integrasi moda dan informal untuk perluasan konektivitas dan aksesibilitas layanan transportasi</li> <li>• Kebijakan penguatan konektivitas <i>hinterland</i> dan aksesibilitas antar moda angkutan kontainer dari dan ke pelabuhan utama Indonesia</li> <li>• Sinergi dan koordinasi utilisasi sarana pelabuhan perikanan dan pelabuhan umum utama nasional di sejumlah wilayah WPP utama Indonesia.</li> <li>• Fasilitas integrasi moda dalam simpul transportasi guna memberikan kemudahan, keamanan dan kenyamanan Penumpang dalam meningkatkan kepuasan pelanggan/<i>customer satisfaction</i></li> <li>• Konektivitas dan aksesibilitas pada perencanaan prasarana simpul transportasi</li> <li>• Integrasi angkutan penumpang dan barang pada operasional <i>first</i> dan <i>last mile</i> di Perkotaan</li> <li>• Penentuan hirarki prasarana integrasi transportasi di area dan non-area perkotaan</li> <li>• Pengembangan rest area jalan tol sebagai transfer <i>hub</i> transportasi regional</li> <li>• Integrasi kebijakan keselamatan jalan perkotaan dan transportasi berkelanjutan melalui <i>hierarki hazard control</i></li> <li>• Peran integrasi antara arus barang dan angkutan berbasis rel dalam memberi layanan transportasi di aglomerasi perkotaan</li> <li>• Perumusan kebijakan pembangunan halte transisi berdasarkan <i>demand</i> di sekitar pusat kegiatan</li> <li>• Kebijakan proses integrasi sistem handling arus barang di wilayah Kawasan Timur Indonesia</li> <li>• Perumusan kebijakan skema integrasi moda antara angkutan massal dengan transportasi lokal</li> <li>• Pedoman teknis keselamatan dan keamanan dalam integrasi moda</li> <li>• Evaluasi pelayanan pelabuhan utama dalam mendukung kebijakan tol laut</li> <li>• Evaluasi pelayanan pelabuhan pengumpul dalam mendukung kebijakan tol laut</li> <li>• Evaluasi pelayanan pelabuhan pengumpan dalam mendukung kebijakan tol laut</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisasi dan digitalisasi pelabuhan sebagai international <i>Hub Port</i> dan Nasional <i>Hub Port</i></li> <li>• Pengembangan kawasan ekonomi dengan konsep <i>seaport city</i> berbasis transportasi laut</li> <li>• Pengembangan sumberdaya kewilayahan untuk optimalisasi distribusi logistik</li> <li>• Pengembangan transportasi dalam mendukung ekowisata, wisata bahari, dan geopark</li> <li>• Pengelolaan kawasan TOD (<i>transit oriented development</i>) berbasis simpul moda rel</li> <li>• Evaluasi kebijakan penyelenggaraan bandara dengan konsep KONSESI di Indonesia (Labuan Bajo, Batam)</li> <li>• Evaluasi kebijakan terhadap pembangunan bandar udara yang dilaksanakan oleh swasta (<i>unsolicited</i>)</li> <li>• Pengelolaan kawasan international <i>Hub Port City</i> pada pelabuhan komersial tinggi</li> <li>• Pengelolaan kawasan National <i>Hub Port City</i> pada Pelabuhan Komersial Menengah</li> <li>• Pembangunan jalur dan stasiun kereta api dengan konsep KONSESI</li> <li>• Perumusan kebijakan mendorong multi operator dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian</li> <li>• Evaluasi kebijakan multi operator dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian</li> <li>• Proyeksi kebutuhan SDM dalam penyelenggaraan prasarana transportasi modern</li> <li>• Evaluasi kapasitas terpasang pelabuhan penyeberangan merak dan bakaheuni</li> <li>• Penetapan dan pola pengembangan bandara hub khusus kargo</li> <li>• Penentuan Standar/Kriteria terminal Penumpang untuk layanan penerbangan LCC</li> <li>• Pengembangan Bisnis Penerbangan khususnya Industri MRO yang berimbang di wilayah Barat &amp; Timur Indonesia</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		<p>STR3 kebijakan pembangunan transportasi bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</p>	<p>Perumusan kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisa kebijakan penerapan <i>electronic ticketing</i> terintegrasi pada transportasi umum berbasis nomor induk kependudukan</li> <li>• Analisa potensi pola pergerakan masyarakat (angkutan lebaran, natal dan tahun baru)</li> <li>• Evaluasi pengaturan angkutan dan tarif kargo di Indonesia</li> <li>• Analisa Kebijakan Bidang Lalu Lintas, Angkutan Dan Transportasi Perkotaan</li> <li>• Direktif Menteri Perhubungan Bidang Lalu Lintas, Angkutan Dan Transportasi Perkotaan</li> <li>• Penyusunan rekomendasi optimalisasi dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis dan PSO kereta api</li> <li>• Penyusunan kebijakan tarif angkutan barang maupun penumpang</li> <li>• Penyusunan kebijakan jalur distribusi untuk mewujudkan transportasi logistic yang efisien dan kompetitif</li> <li>• Pemetaan pergerakan Asal-Tujuan (skala nasional) angkutan penumpang maupun barang</li> <li>• Penyusunan kebijakan penyelenggaraan transportasi perkotaan (tatanan regulasi, kelembagaan, pembiayaan dan sistem transportasi)</li> <li>• Konsep pengembangan layanan transportasi yang terintegrasi untuk meningkatkan konektivitas antar destinasi wisata</li> <li>• Kebijakan pengembangan transportasi di wilayah batas negara dalam mendukung peningkatan mobilitas dan perekonomian masyarakat</li> <li>• Optimalisasi rute layanan distribusi angkutan barang dalam mendukung efisiensi biaya logistik</li> <li>• Pengembangan rute jaringan saling terhubung (<i>loop</i>) distribusi domestik</li> <li>• Pemutakhiran data untuk analisis perumusan kebijakan transportasi dalam rangka memfasilitasi demand pergerakan orang dan barang serta memperbaiki perangkat transportasi</li> <li>• Skema pembiayaan dan kebutuhan regulasi Dalam Pengoperasian transportasi alternatif di wilayah Ibukota Negara (IKN)</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pola kerjasama ekonomi kelembagaan baru antara kawasan Ibukota Negara (IKN) dan daerah penyangga untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas.</li> <li>• Kesiapan infrastruktur pendukung dan regulasi untuk meningkatkan mobilitas wisatawan menuju destinasi wisata</li> <li>• Pengembangan layanan angkutan perintis untuk meningkatkan aksesibilitas di wilayah 3TP</li> <li>• Kebijakan pengembangan transportasi dan distribusi logistik di wilayah 3TP</li> <li>• Kebijakan <i>digital trucking</i> untuk meningkatkan efisiensi dan mobilitas sektor logistik</li> <li>• Pengembangan sinergi kebijakan angkutan umum dengan moda transportasi Lokal (Kearifan Lokal)</li> <li>• Pengembangan angkutan <i>feeder</i> transportasi umum di wilayah Aglomerasi yang ramah lingkungan.</li> <li>• Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi pada saat Natal Tahun Baru dan Angkutan lebaran</li> <li>• Standar Pelayanan Minimum transportasi alternatif perkotaan di wilayah Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Kebijakan penataan transportasi logistik perkotaan berbasis <i>Connected, Shared, Autonomous</i> dan <i>E-Commerce</i></li> <li>• Skema pengembangan kebijakan kelembagaan transportasi di wilayah Metropolitan dalam menghadapi tantangan aglomerasi kota</li> <li>• Peningkatan pengelolaan/manajemen transportasi untuk mendukung <i>Smart City</i> pada kota besar dan metropolitan</li> <li>• Rencana kebijakan pengembangan transportasi perkotaan yang berkelanjutan dan terintegrasi</li> <li>• Integrasi sumber pendanaan untuk pengembangan transportasi massal</li> <li>• Kebijakan strategi <i>shifting</i>/pengalihan penggunaan angkutan pribadi ke penggunaan angkutan massal</li> </ul>
		STR4 kebijakan pembangunan transportasi bidang	Perumusan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		keselamatan dan keamanan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluasi kebijakan penindakan berat muatan angkutan barang melalui penerapan jembatan timbang ;</li> <li>• Evaluasi kebijakan pembangunan transportasi untuk menopang kedaulatan dan keamanan Negara</li> <li>• Evaluasi kebijakan standar keselamatan dan keamanan angkutan penumpang dan barang</li> <li>• Penyusunan standar marka optikal serong pada jalan tol</li> <li>• Direktif Menteri Perhubungan Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi (termasuk evaluasi kemanfaatan program peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi)</li> <li>• Analisa Kebijakan Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi.</li> <li>• Perumusan regulasi waktu kerja dan tempat istirahat pengemudi</li> <li>• Analisis kebijakan peningkatan kompetensi pengemudi bus dan truk</li> <li>• Penyusunan mekanisme pengawasan implementasi rancang bangun pada perusahaan karoseri</li> <li>• Evaluasi implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum</li> <li>• Analisis fungsi SMK sebagai alat <i>screening</i> ketersediaan regulasi pada aspek keselamatan</li> <li>• Evaluasi peran dan fungsi Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dalam penyelenggaraan keselamatan jalan di daerah</li> <li>• Analisis faktor jalan yang tidak berkeselamatan sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas</li> <li>• Analisis pembatasan akses pada jalan sekitar pusat kegiatan masyarakat</li> <li>• Implementasi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) dalam menurunkan fatalitas dan kejadian kecelakaan menonjol (lakajol) di Indonesia</li> <li>• Evaluasi rute pengangkutan batu bara berdasarkan pada kelas jalan</li> <li>• Analisis penyediaan fasilitas difabel yang berkeselamatan pada transportasi perkotaan</li> <li>• Identifikasi faktor penyebab kecelakaan pada pengguna sepeda motor</li> <li>• Optimalisasi SPIONAM dalam meningkatkan aspek keselamatan</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluasi implementasi rekomendasi keselamatan dari hasil investigasi KNKT dan TARC</li> <li>• Analisis pemberlakuan alat pengawasan awak kendaraan pada bus</li> <li>• Analisis implementasi alat pembatas kecepatan kendaraan</li> <li>• Evaluasi sistem keselamatan perkeretaapian di Pulau Sumatera</li> <li>• Evaluasi pengawasan internal pada pengoperasian sarana dan prasarana kereta api</li> <li>• Evaluasi regulasi tata cara pengujian sarana dan prasarana perkeretaapian</li> <li>• Implementasi Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO)</li> <li>• Evaluasi SOP perawatan sarana dan prasarana yang mengacu pada Standar Nasional atau Internasional</li> <li>• Analisis backlog pada perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian</li> <li>• Penyusunan RPM penetapan kelas jalur kereta api, untuk menetapkan kelas jalur pada jaringan jalur kereta api eksisting di tiap jalur lintas kereta api eksisting</li> <li>• Penyelarasan klasifikasi tata cara pengangkutan BBM dengan kereta api barang</li> <li>• Analisis risiko pada bangunan jembatan jalur kereta api menggunakan metode <i>Hazard Identification and Risk Assessment</i> (HIRA)</li> <li>• Evaluasi <i>Grade of Automation</i> (GoA) 3 pada pengoperasian LRT yang mengacu pada RAMS menggunakan metode <i>Failure Mode and Effect Analysis</i> (FMEA)</li> <li>• Standarisasi spesifikasi teknis komponen perkeretaapian</li> <li>• Analisis rumaja dan ruwasja sebagai <i>buffer zone</i> (sempadan) jalur kereta api</li> <li>• Upaya peningkatan keselamatan pengoperasian perkeretaapian</li> <li>• Analisis implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) disesuaikan dengan perkembangan teknologi perkeretaapian</li> <li>• Peningkatan pengawasan navigasi pelayaran terhadap kejadian <i>human error</i></li> <li>• Regulasi manajemen risiko kebakaran di sarana pelayaran</li> <li>• Pengawasan spesifikasi teknis pembuatan kapal di Galangan Perusahaan Kapal</li> <li>• Evaluasi Implementasi penerapan SOP pelayanan kapal penyeberangan</li> <li>• Evaluasi kebutuhan peraturan terkait pengoperasian kapal dengan motor tempel (<i>outboard engine</i>)</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluasi peraturan terkait penanganan kondisi darurat di kapal</li> <li>• Sistem Manajemen Keselamatan terkait penilaian risiko dan panduan kerja yang selamat</li> <li>• Penyusunan standar pemeliharaan kapal negara kenavigasian</li> <li>• Integrasi dan harmonisasi aturan di Bidang Penerbangan Nasional untuk peningkatan pemahaman dan penyederhanaan praktik oleh personil penerbangan</li> <li>• Penyusunan Pedoman Pengawasan oleh Inspektur Penerbangan</li> <li>• Analisis pengaturan kelembagaan dan sistem pengelolaan <i>State Safety Program</i> (SSP) untuk mendukung program Keselamatan Penerbangan Nasional</li> <li>• Implementasi <i>Performance Based Navigation</i> (PNB) dalam peningkatan Keselamatan Penerbangan Nasional</li> <li>• Penyusunan mekanisme pengawasan implementasi <i>Safety Management System</i> (SMS) oleh penyedia jasa di bidang penerbangan</li> <li>• Inovasi metode pemeriksaan kesehatan personil penerbangan sebagai upaya untuk lebih memberikan jaminan keselamatan penerbangan</li> <li>• Evaluasi syarat dan ketentuan pemenuhan kebutuhan suku cadang pesawat udara untuk mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan</li> <li>• Mitigasi faktor <i>human error</i> dalam kecelakaan penerbangan melalui peningkatan pengawasan terhadap pelatihan dan sertifikasi personil penerbangan</li> <li>• Analisis Pengaturan Kelembagaan dan Sistem Pengelolaan <i>State Safety Program</i> (SSP) untuk Mendukung Program Keselamatan Penerbangan Nasional</li> <li>• Analisis mekanisme pengenaan sanksi administratif dalam hal terjadinya penyimpangan prosedur penerbangan oleh personil penerbangan</li> <li>• Harmonisasi pengaturan <i>Safety Management System</i> (SMS) Internasional ke dalam Hukum Penerbangan Nasional</li> <li>• Evaluasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria dalam peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan untuk meningkatkan efektifitas implementasi <i>Safety Security Program</i> (SSP)</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategi penguatan budaya keselamatan penerbangan dalam penerbangan nasional</li> <li>• Re-identifikasi, sosialisasi dan pengaturan <i>hazard</i> baru dalam dunia penerbangan nasional pasca pandemi</li> <li>• Strategi mitigasi pelanggaran Standar Operasional Prosedur oleh operator penerbangan</li> </ul>
		STR5 perumusan NSPK transportasi bidang jalan dan integrasi moda	<p>Perumusan NSPK di bidang jalan dan integrasi moda sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan NSPK sarana kendaraan listrik untuk operasional kendaraan dinas</li> <li>• Perumusan NSPK sarana kendaraan listrik untuk angkutan umum</li> <li>• Perumusan NSPK tarif dan subsidi angkutan jalan</li> <li>• Perumusan NSPK integrasi moda di simpul transportasi</li> <li>• Perumusan NSPK pemeriksaan dan audit sarana kendaraan</li> <li>• Review Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek</li> </ul>
		STR6 perumusan NSPK transportasi bidang perkeretaapian	<p>Perumusan NSPK di bidang perkeretaapian sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan NSPK prasarana perkeretaapian</li> <li>• Perumusan NSPK sarana perkeretaapian</li> <li>• Perumusan NSPK mitigasi bencana alam di bidang prasarana dan sarana perkeretaapian</li> <li>• Perumusan NSPK pengoperasian sarana dan prasarana perkeretaapian pasca bencana alam</li> <li>• Perumusan NSPK pelayanan, tarif , subsidi bidang perkeretaapian</li> <li>• Perumusan NSPK penatausahaan BMN dan pengelolaan PNBK perkeretaapian</li> <li>• Perumusan NSPK penyelenggaraan angkutan dan kelembagaan perkeretaapian</li> <li>• Review PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan tata cara Perawatan Prasarana perkeretaapian terkait perbaikan fungsi jalur yang disebabkan oleh rel patah</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		STR7 perumusan NSPK transportasi bidang pelayaran	Perumusan NSPK di bidang pelayaran sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan NSPK ketentuan standar teknologi sarana dan prasarana perkapalan</li> <li>• Perumusan NSPK industri perkapalan nasional</li> <li>• Perumusan NSPK operasional angkutan laut</li> <li>• Perumusan NSPK tarif dan subsidi angkutan laut</li> <li>• Perumusan NSPK keselamatan, keamanan pelayaran</li> <li>• Perumusan NSPK kenavigasian dan pelayaran antar negara</li> <li>• Perumusan NSPK pelayanan dan kelembagaan bidang pelayaran</li> <li>• Perumusan NSPK penatausahaan BMN dan pengelolaan PNBp pelayaran</li> <li>• Revisi PM 25 Tahun 2011 tentang sarana bantu Navigasi Pelayaran</li> </ul>
		STR8 perumusan NSPK transportasi bidang penerbangan	Perumusan NSPK di bidang penerbangan sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan NSPK penetapan bandara internasional transit hub</li> <li>• Perumusan NSPK simpul industri pusat perawatan</li> <li>• Perumusan NSPK perencanaan keselamatan dan keamanan penerbangan</li> <li>• Perumusan NSPK tarif dan subsidi angkutan udara</li> <li>• Perumusan NSPK pengendalian pola operasi penerbangan sipil</li> <li>• Perumusan NSPK penatausahaan BMN dan pengelolaan PNBp penerbangan</li> <li>• Perumusan NSPK pengaturan klasifikasi Bandar udara</li> <li>• Perumusan NSPK pengaturan pengembangan kawasan Bandar udara</li> </ul>
	AK2 Peningkatan Rumusan Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung Major Project RPJMN	STR9 Pengembangan rumusan kebijakan perencanaan sistem transportasi Ibukota Negara (IKN)	Dukungan analisis dan perumusan kebijakan terkait penyelenggaraan sistem transportasi Ibu Kota Negara yang meliputi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan rencana implementasi <i>Autonomous Rail Rapid Transit</i> di Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Perumusan kebijakan mekanisme intensif penggunaan teknologi ramah lingkungan</li> <li>• Pnalisis kebijakan rencana implementasi penyelenggaraan integrasi pentarifan transportasi umum di Ibukota Negara (IKN)</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan rekomendasi kebijakan jaringan sistem sarana dan prasarana transportasi laut di Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Penyusunan rekomendasi kebijakan potensi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) penggunaan <i>Augmented Reality</i> dalam keselamatan pelayaran di Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Perumusan kebijakan penyelenggaraan angkutan umum penumpang dan barang dikawasan Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Kebijakan standar fasilitas integrasi moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintahan Ibukota Negara (IKN) guna pencapaian KPI Transportasi di Ibukota Negara</li> <li>• Penyusunan standard bandara internasional berbasis metropolis di Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• arsitektur cerdas jalur dan simpul transportasi zero emission di Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Kebijakan pengembangan <i>Transport Demand Management</i> dalam mendukung keberlanjutan pengoperasian kereta Api regional di Wilayah Ibukota Negara (IKN)</li> <li>• Kebijakan pengembangan jaringan rute setiap moda ke Ibukota Negara (IKN) untuk mendukung pergerakan orang dan barang di wilayah Ibukota Negara (IKN)</li> </ul>
		STR10 Transportasi Di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Yang Dikembangkan	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan transportasi terkait pengembangan Kawasan wisata super prioritas, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan pengembangan dan perluasan konektivitas transportasi dalam mendukung sektor pariwisata (KSPN)</li> <li>• Perumusan kebijakan prasarana transportasi terintegrasi dalam mendukung sektor pariwisata (KSPN)</li> <li>• Perumusan kebijakan pembinaan perusahaan angkutan pariwisata</li> <li>• Perumusan kebijakan penyelenggaraan angkutan pariwisata yang berkeselamatan</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		STR11 Transportasi Di Kawasan Terluar, Terdepan, Tertinggal Dan Perbatasan (3TP) Yang Dikembangkan	<p>Perumusan kebijakan mendukung pengembangan transportasi di Kawasan 3TP, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan strategi optimalisasi <i>load factor</i> angkutan laut perintis</li> <li>• Perumusan kebijakan skema subsidi dan komponen biaya keperintisan PELNI</li> <li>• Evaluasi penyelenggaraan keperintisan angkutan udara</li> <li>• Analisis kebijakan implementasi <i>remote tower</i> di bandara wilayah 3T (terluar, Tertinggal, Terdepan)</li> <li>• Perumusan kebijakan kriteria, skema subsidi dan komponen biaya angkutan keperintisan pelayaran, penerbangan dan angkutan darat</li> <li>• Perumusan kebijakan grand desain penyelenggaraan keperintisan angkutan penyeberangan, pelayaran, penerbangan dan angkutan darat.</li> <li>• Perumusan kebijakan evaluasi kemanfaatan penyelenggaraan keperintisan angkutan transportasi</li> <li>• Perumusan kebijakan pengembangan konektivitas jaringan, prasarana dan sarana transportasi di kawasan terluar, terdepan, tertinggal dan perbatasan</li> </ul>
		STR 12 Pengembangan Wilayah Metropolitan (Palembang, Banjarmasin, Makassar, Denpasar)	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan sistem transportasi di bidang sarana transportasi, prasarana transportasi, integrasi moda, lalu lintas, angkutan serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi terkait pengembangan wilayah Metropolitan Palembang, Banjarmasin, Makassar, dan Denpasar.</p>
		STR13 Sistem Transportasi Pendukung Logistik Yang Dikembangkan	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan transportasi terkait pengembangan sistem transportasi pendukung logistik, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan kebijakan strategi pembiayaan dan optimalisasi sarana angkutan tol laut</li> <li>• Perumusan kebijakan dukungan infrastruktur pelabuhan di kawasan ekonomi khusus (KEK)</li> <li>• Penyusunan rekomendasi kebijakan jalur logistik di Indonesia Untuk mendukung <i>food estate</i> dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)</li> <li>• Perumusan kebijakan strategi optimalisasi <i>load factor</i> angkutan tol laut</li> <li>• Perumusan kebijakan strategi konektivitas mendak disparitas harga</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Perumusan kebijakan penyelenggaraan dan pengendalian angkutan logistik nasional</li> <li>Perumusan kebijakan rekomendasi jalur lalu lintas logistik nasional di Indonesia</li> </ul>
		STR14 Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi Pulau Jawa	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan transportasi mendukung penyelenggaraan kereta api kecepatan tinggi pulau Jawa, diantaranya melalui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Penyusunan rekomendasi pengoperasian kereta api cepat di Indonesia</li> <li>Perumusan kebijakan penyusunan standar teknis <i>rolling stock</i> untuk kebutuhan angkutan penumpang dan perawatan sarana kereta api cepat</li> <li>Perumusan kebijakan dukungan pembiayaan skema penyertaan modal negara (PMN)</li> <li>Perumusan kebijakan strategi kebijakan penyelesaian <i>cost overrun</i></li> <li>Perumusan kebijakan tarif dan PSO (strategi ketahanan bisnis angkutan kereta api cepat)</li> <li>Perumusan kebijakan mitigasi keselamatan operasi Kereta Api Cepat</li> <li>Perumusan kebijakan strategi pemenuhan SDM teknis dengan kualifikasi khusus (terkait operasi dan perawatan Kereta Api cepat)</li> </ul>
		STR15 Pengembangan Wilayah Batam-Bintan	Dukungan analisis dan perumusan kebijakan pembangunan transportasi dan sistem transportasi di bidang sarana transportasi, prasarana transportasi, integrasi moda, lalu lintas, angkutan serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi terkait pengembangan Wilayah Batam-Bintan
		STR16 Peningkatan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah Metropolitan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, Makassar)	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan penyelenggaraan sistem angkutan umum massal perkotaan di 6 wilayah kota metropolitan: Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, Makassar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Perumusan kebijakan terkait angkutan massal pada kawasan Aglomerasi di Indonesia</li> <li>Analisis kebijakan pembentukan badan usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian</li> <li>Penyusunan rekomendasi kebijakan pengembangan kereta api perkotaan</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Perumusan kebijakan strategi Integrasi angkutan penumpang pada pembangunan kereta api ringan (<i>Light Rail Train</i>)</li> <li>Perumusan kebijakan strategi peningkatan <i>demand</i> penumpang pada pembangunan kereta api ringan (<i>Light Rail Train</i>)</li> <li>Perumusan kebijakan skema pembiayaan <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT) di Kawasan Jabodetabek</li> <li>Perumusan kebijakan strategi pembangunan <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT) terintegrasi dengan pengembangan kawasan (TOD)</li> <li>Perumusan kebijakan strategi mitigasi penerapan teknologi baru pada pembangunan kereta api ringan (<i>Light Rail Train</i>)</li> <li>Perumusan kebijakan strategi mitigasi penerapan teknologi baru pada pembangunan <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)</li> <li>pengembangan jaringan, simpul dan integrasi pelayanan angkutan massal di kawasan perkotaan</li> <li>Perumusan kebijakan sistem manajemen pengelolaan dan perusahaan angkutan massal di kawasan perkotaan</li> <li>Perumusan kebijakan pelayanan angkutan umum berbasis online</li> </ul>
		STR17 Penyelenggaraan Kereta Api Makassar Pare-Pare	Dukungan analisis dan perumusan kebijakan pembangunan infrastruktur dan sistem transportasi di bidang sarana transportasi, prasarana transportasi, integrasi moda, lalu lintas, angkutan serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi terkait penyelenggaraan Kereta Api Makassar Pare-Pare
		STR18 Pengembangan Kota Baru (Maja, Tanjung Selor, Sofifi, Sorong)	Dukungan analisis dan perumusan kebijakan pembangunan infrastruktur dan sistem transportasi di bidang sarana transportasi, prasarana transportasi, integrasi moda, lalu lintas, angkutan serta peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi terkait terkait Pengembangan 4 (Empat) Kota Baru: Maja, Tanjung Selor, Sofifi, Sorong.
		STR19 Peningkatan pelayanan pergerakan pada Libur Lebaran, Natal dan Tahun Baru	<p>Dukungan analisis dan perumusan kebijakan penyelenggaraan transportasi pada masa Lebaran, Natal dan Tahun Baru, diantaranya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Perumusan kebijakan manajemen lalu lintas angkutan pada Libur Lebaran, Natal dan Tahun Baru</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Perumusan kebijakan pengawasan dan pengendalian operasional angkutan pada Libur Lebaran, Natal dan Tahun Baru</li> </ul>
	AK3 Peningkatan koordinasi perumusan kebijakan transportasi	STR20 Koordinasi rumusan kebijakan bidang sarana transportasi	Koordinasi rumusan kebijakan bidang sarana transportasi sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinasi perencanaan strategis dan pemetaan isu/agenda mapping bidang sarana transportasi</li> <li>Penyelenggaraan konsultasi publik dan sosialisasi kebijakan bidang sarana transportasi</li> <li>Dukungan harmonisasi rancangan kebijakan bidang sarana transportasi</li> <li>Pendampingan perencanaan, monitoring dan evaluasi implementasi kebijakan bidang sarana transportasi</li> <li>Peningkatan kendali mutu analisa kebijakan bidang sarana transportasi</li> </ul>
		STR21 Koordinasi rumusan kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda	Koordinasi rumusan kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinasi perencanaan strategis dan pemetaan isu/agenda mapping bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>Penyelenggaraan konsultasi publik dan sosialisasi kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>Dukungan harmonisasi rancangan kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>Pendampingan perencanaan, monitoring dan evaluasi implementasi kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> <li>Peningkatan kendali mutu analisa kebijakan bidang prasarana transportasi dan integrasi moda</li> </ul>
		STR22 Koordinasi rumusan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan	Koordinasi rumusan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinasi perencanaan strategis dan pemetaan isu/agenda mapping bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyelenggaraan konsultasi publik dan sosialisasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</li> <li>• Dukungan harmonisasi rancangan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</li> <li>• Pendampingan perencanaan, monitoring dan evaluasi implementasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</li> <li>• Peningkatan kendali mutu analisa kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan</li> </ul>
		STR23 Koordinasi rumusan kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi	Koordinasi rumusan kebijakan bidang sarana transportasi sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinasi perencanaan strategis dan pemetaan isu/agenda mapping bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>• Penyelenggaraan konsultasi publik dan sosialisasi kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>• Dukungan harmonisasi rancangan kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>• Pendampingan perencanaan, monitoring dan evaluasi implementasi kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>• Peningkatan kendali mutu analisa kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi</li> </ul>
		STR24 Koordinasi lintas bidang	Koordinasi rumusan kebijakan lintas bidang sesuai lingkungan dan isu strategis serta direktif pimpinan, diantaranya: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinasi perencanaan sistem transportasi wilayah Ibukota Negara baru</li> <li>• Koordinasi pengendalian internal perumusan kebijakan</li> <li>• Monitoring dan evaluasi penyiapan rancangan perumusan kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penyelenggaraan layanan aplikasi <i>E-survey</i> dalam rangka mendukung survey strategis Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penyelenggaraan pengelolaan layanan perpustakaan dan publikasi jurnal transportasi</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyelenggaraan koordinasi, sosialisasi dan workshop kepastakaan</li> <li>• Harmonisasi Rencana Strategis kebijakan transportasi</li> <li>• Penyusunan <i>roadmap</i> perumusan kebijakan di BKT</li> <li>• Penyusunan standar operasional prosedur (SOP) tata kelola sektor kebijakan transportasi</li> <li>• Penyusunan indikator makro pertumbuhan transportasi nasional</li> <li>• Pelaksanaan analisis indeks kualitas kebijakan</li> <li>• Koordinasi pemetaan isu strategis kebijakan transportasi</li> <li>• Penyelenggaraan koordinasi kerjasama perumusan kebijakan transportasi</li> <li>• evaluasi kemanfaatan sektor transportasi</li> <li>• monitoring dan evaluasi perencanaan dan manfaat kebijakan transportasi</li> <li>• konsolidasi dan koordinasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Survei Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Kebijakan Transportasi</li> <li>• koordinasi penyusunan peraturan perundang-undangan pada pusat kebijakan transportasi</li> </ul>
<p>SP2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik</p>	<p>AK4 Peningkatan Kinerja Pengelolaan Sumber Daya di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</p>	<p>STR25 Pengelolaan dan penguatan organisasi dan sumber daya manusia riset kebijakan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyelenggaraan kegiatan strategis bidang SDM dan kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Reformasi birokrasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penataan organisasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Pembinaan karier dan penyusunan Standar Kompetensi Jabatan</li> <li>• Pengelolaan kegiatan konseling pegawai</li> <li>• Pengembangan motivasi pegawai</li> <li>• Penyelenggaraan kegiatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi sumber daya manusia aparatur analis kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penyelenggaraan kegiatan bimbingan teknis dan diklat di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penyusunan standar kompetensi jabatan</li> </ul>

Sasaran Program (SP)	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		STR26 Pengelolaan keuangan dan BMN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penatausahaan Barang Milik Negara Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Peningkatan administrasi perlengkapan dan kerumahtanggaan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Peningkatan administrasi layanan operasional dan pemeliharaan kantor di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Peningkatan kualitas perencanaan anggaran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Peningkatan efektivitas pelaksanaan dan penyerapan anggaran (<i>e-monitoring</i>) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> </ul>
	AK5 Peningkatan efektivitas manajemen kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	STR27 Meningkatkan keterpaduan perencanaan, pengendalian, dan pelaporan kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja secara terintegrasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penguatan sistem e-performance untuk penilaian kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Melakukan reviu dan penyempurnaan dokumen perencanaan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Pengembangan dan penyempurnaan sistem manajemen kinerja seluruh pegawai di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> </ul>
STR28 Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penguatan penerapan SPIP di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penerapan zona integritas di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> </ul>	
STR29 Pelaksanaan sistem informasi, hukum dan kehumasan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan sistem informasi dan TIK administrasi dan teknis di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Penguatan manajemen data dan informasi dalam mendukung penyelenggaraan monitoring isu strategis bidang transportasi</li> <li>• Peningkatan layanan kepastamaan, publikasi dan kehumasan</li> <li>• Pelaksanaan advokasi hukum di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</li> </ul>	

### 3.4 Kerangka Regulasi

Dalam rangka memperkuat pelaksanaan arah kebijakan dan strategi Badan Kebijakan Transportasi untuk mencapai sasaran kinerja sebagaimana telah disampaikan pada **Sub Bab 3.3** sebelumnya, diperlukan dukungan dari adanya kerangka regulasi yang tepat. Sebagai sebuah Unit Organisasi yang baru terbentuk, Badan Kebijakan Transportasi membutuhkan landasan pokok yang mendasari tugas dan fungsi berupa ketetapan mengenai organisasi dan tata kerja serta posisinya dalam proses bisnis perumusan dan pelaksanaan kebijakan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Berikut ini disampaikan pembahasan mengenai beberapa kebutuhan kerangka regulasi bagi perkuatan landasan pelaksanaan kegiatan Badan Kebijakan Transportasi:

#### 1. Peraturan terkait Bisnis Proses Perumusan Kebijakan di Kementerian Perhubungan

Sesuai Pasal 609 PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Dalam rangka memperkuat posisi dan peranan Badan Kebijakan Transportasi dalam menjalankan tugas tersebut diperlukan adanya penyesuaian regulasi mengenai bisnis proses kajian dan perumusan kebijakan di Kementerian Perhubungan dengan melibatkan Badan Kebijakan Transportasi sebagai organisasi yang khusus dibentuk untuk itu.

Dalam pasal 1 UU Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) disampaikan pendefinisian formal mengenai kebijakan pemerintah dan operasionalisasinya. Dalam UU tersebut disampaikan bahwa kebijakan adalah arah/tindakan yang diambil oleh Pemerintah Pusat/Daerah untuk mencapai tujuan<sup>1</sup>. Kebijakan Pemerintah dioperasionalkan melalui berbagai program<sup>2</sup> yang merupakan instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah/lembaga untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran, atau kegiatan masyarakat yang dikoordinasikan oleh instansi pemerintah.

Perlu dipahami disini bahwa manifestasi dari kebijakan dalam bentuk program/kegiatan terbagi menjadi 2 (dua), yakni: (1) kegiatan dalam kerangka investasi dan pelayanan yang dilaksanakan sendiri oleh Pemerintah, dan (2) kegiatan dalam kerangka regulasi yang dilaksanakan oleh masyarakat<sup>3</sup>. Artinya cakupan kebijakan yang dapat menjadi ruang lingkup dari proses analisis dan perumusan kebijakan oleh Badan Kebijakan Transportasi dapat terkait dengan kebijakan dalam (1) kegiatan investasi pemerintah dalam pembangunan infrastruktur transportasi, misalnya: pelabuhan, bandara, jaringan perkeretaapian, terminal dan fasilitas jalan, dlsb (termasuk yang investasinya dilakukan dengan KPBU) (2) kegiatan pelayanan publik oleh Pemerintah khususnya dalam perizinan serta pelayanan masyarakat melalui program PSO (dengan berbagai variannya maupun perintisan), (3) kegiatan perumusan NSPK dalam mengatur kegiatan sektor transportasi yang dilakukan oleh masyarakat (termasuk Pemda).

<sup>1</sup> Pasal 1 butir 15 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN)

<sup>2</sup> Pasal 1 butir 16 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN)

<sup>3</sup> Pasal 1 butir 12 dan 13 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional

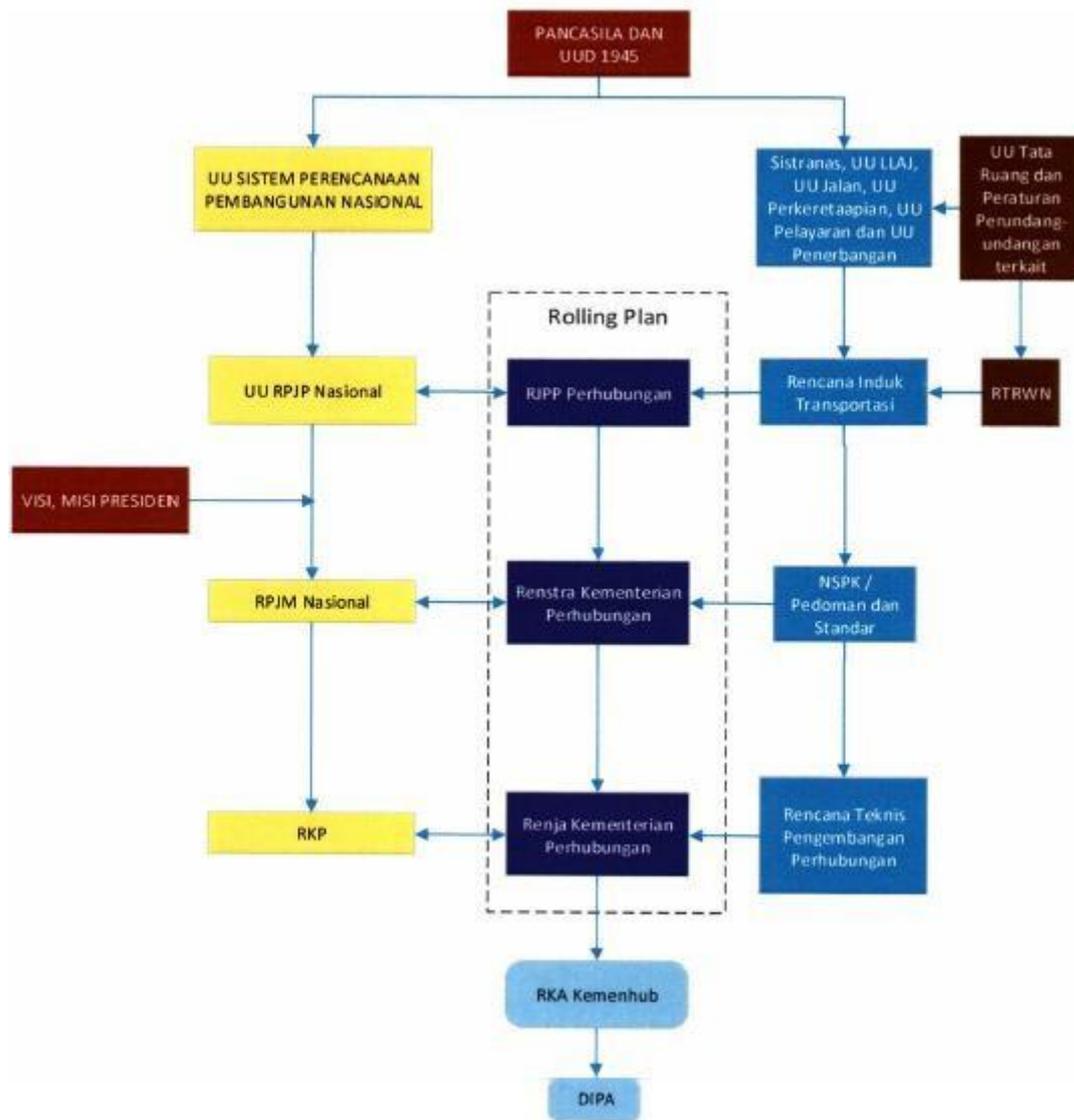
Dalam konteks pengaturan di UU SPPN tersebut diatas, kebijakan merupakan instrumen untuk mencapai tujuan<sup>4</sup> yang merupakan penjabaran visi Kementerian/Lembaga yang bersangkutan dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden. Dalam hal ini, kebijakan yang dirumuskan merupakan bagian dari penyusunan dokumen perencanaan Pemerintah yang tertuang dalam dokumen RPJP, RPJM/Renstra, serta Renja.

Saat ini peraturan terkait dengan proses perencanaan yang dituangkan dalam bentuk dokumen perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan dituangkan dalam PM 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan. PM ini secara umum disusun untuk memberikan pedoman (*guidance*) untuk penyusunan dan penataan rencana kegiatan pemerintahan umum dan pembangunan di lingkungan Kementerian Perhubungan, yang didalamnya termasuk:

- a. Penyusunan dokumen perencanaan transportasi kewilayahan sebagai penjabaran dari KM 49 Tahun 2005 tentang Sistranas, antara lain Tatranas, Tatrabil, dan Tatralok.
- b. Penyusunan dokumen perencanaan pembangunan bidang Perhubungan sesuai dengan UU No 25 Tahun 2004 tentang SPPN, yang mencakup RPJP, Renstra, dan Renja Kementerian Perhubungan dan Unit Kerja di bawahnya.
- c. Penyusunan dokumen rencana induk pembangunan setiap moda transportasi yang diperintahkan oleh Undang-Undang masing-masing, diantaranya; RIPN, RIPNas, TKN/Rinbu, RIJLLAJ, RUNK.
- d. Penyusunan dokumen perencanaan teknis berdasarkan NSPK/Pedoman dan Standar yang terdiri dari: Studi Kelayakan, Rencana Induk Simpul/Jaringan, Studi Lingkungan, SID (Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar), DED (*Detailed Engineering Design*), Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS), dan Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek.

---

<sup>4</sup> Pasal 13 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional



**Gambar 3.1** Kerangka Pikir Perencanaan Pembangunan Perhubungan  
 (Sumber: PM 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan)

Dengan mengasumsikan bahwa seluruh dokumen perencanaan pembangunan perhubungan (berikut dengan turunannya) yang tercantum dalam PM 112 Tahun 2017 pada **Gambar 3.1** di atas, merupakan manifestasi dari kebijakan Kementerian Perhubungan, maka diperlukan adanya pemetaan atas peran Badan Kebijakan Transportasi dalam proses analisis dan perumusan rekomendasi kebijakan dalam setiap penyusunan dokumen tersebut.

Secara umum bisnis proses dalam perumusan kebijakan dapat mengikuti pendekatan yang dimuat dalam SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan. Dalam hal ini kualitas kebijakan diukur pada 2 (dua) tahapan, yakni dalam (1) perencanaan kebijakan, dan (2) pelaksanaan kebijakan seperti yang disampaikan pada **Gambar 3.2**.



**Gambar 3.2** Kerangka Kerja (*Frameworks*) Indeks Kualitas Kebijakan (IKK)

(Sumber: LAN-RI, 2020)<sup>5</sup>

Memperhatikan **Gambar 3.2** di atas, maka positioning dari Badan Kebijakan Transportasi dalam proses untuk menjaga kualitas kebijakan di Kementerian Perhubungan tentu saja akan berfokus pada tahap perencanaan kebijakan, yakni *agenda setting* dan *formulasi kebijakan*. Namun, merujuk kepada pasal 610 PM 17 Tahun 2022 maka Badan Kebijakan Transportasi juga ditugaskan untuk melaksanakan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi, hal ini juga merujuk aktivitas pada tahap evaluasi kebijakan pada **Gambar 3.2** di atas. Dalam konteks ini diperlukan adanya suatu bagan alir yang menyatakan posisi dan peran Badan Kebijakan Transportasi diantara Direktorat Jenderal Teknis dan Unit Eselon I lainnya dalam *business process* perumusan dan pelaksanaan kebijakan di Kementerian Perhubungan.

## 2. Peraturan Pelengkapan Pranata Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

Sebagaimana diketahui bahwa Badan Kebijakan Transportasi dibentuk pada Tahun 2022 berdasarkan atas Perpres Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Selanjutnya organisasi dan tata kerja Badan Kebijakan Transportasi diatur melalui PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Sebagai organisasi yang baru terbentuk, maka Badan Kebijakan Transportasi harus segera menerbitkan sejumlah peraturan yang berkaitan dengan pelengkapan pranata organisasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, diantaranya:

- a. Penetapan Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024 yang merangkum seluruh agenda kegiatan yang akan dilaksanakan dalam menjalankan tugas dan fungsi serta penugasan kepada Badan Kebijakan Transportasi.
- b. Pedoman Pelaksanaan Kajian Perumusan Kebijakan di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang memberikan arahan kepada perumus kebijakan dalam melakukan proses analisis dan perumusan rekomendasi kebijakan, termasuk dalam melakukan monitoring dan evaluasi kebijakan

<sup>5</sup> Pusat Pembinaan Analisis Kebijakan, Deputi Bidang Kajian Kebijakan Dan Inovasi Administrasi Negara, Lembaga Administrasi Negara RI (2020) Agenda Pengukuran Indeks Kualitas Kebijakan.

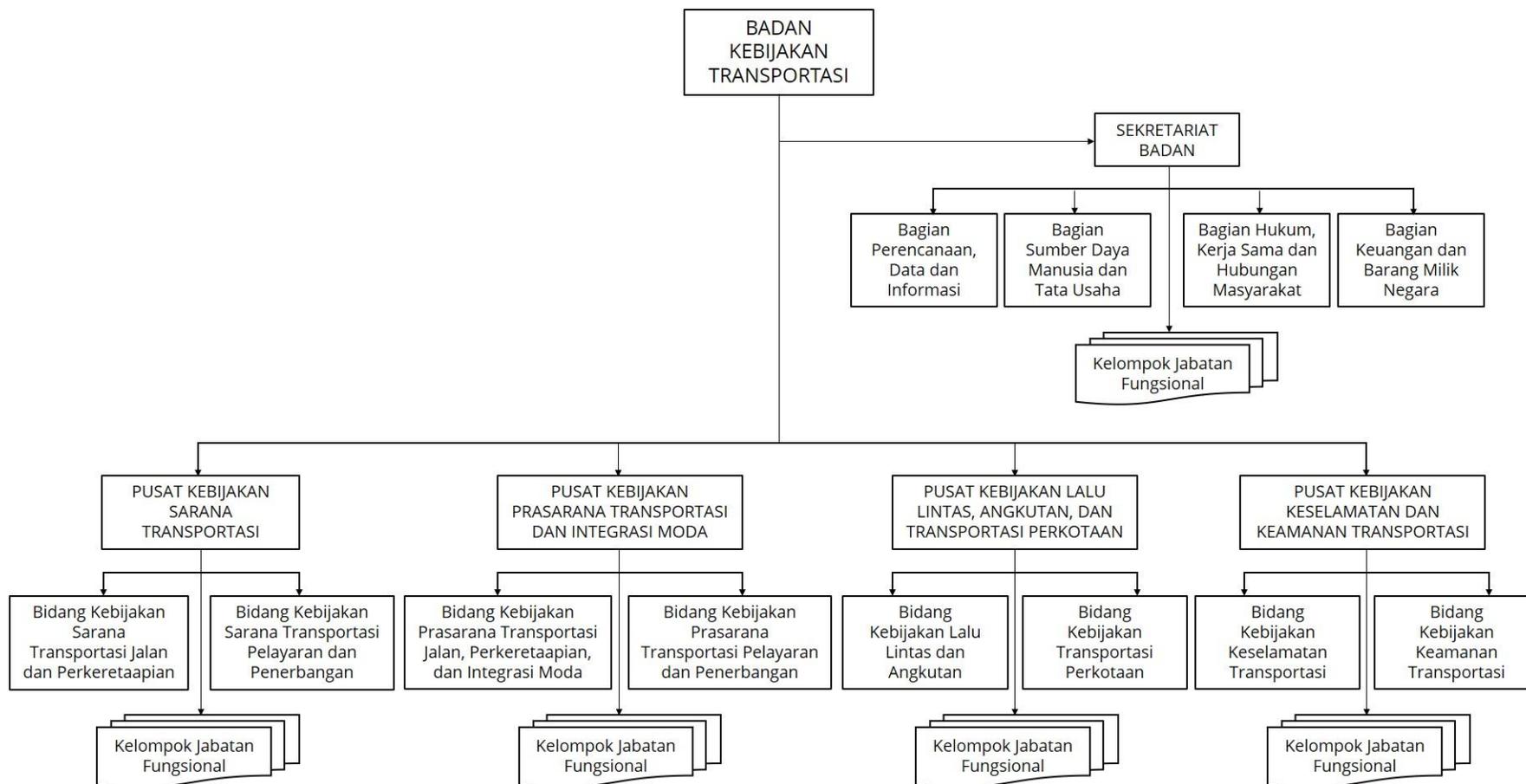
- c. Pedoman Penyusunan Kesepakatan Bersama dan Perjanjian Kerjasama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang memberikan arahan dalam melakukan kerjasama dengan sejumlah K/L terkait, Lembaga Pendidikan dan Penelitian.
- d. Pengelolaan Kompetensi Jabatan Analis Kebijakan di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang mengatur mengenai pola karir dari analis kebijakan.
- e. Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.
- f. Standar Operasional Prosedur Penyampaian Rekomendasi Kebijakan kepada Menteri, K/L terkait, Unit Eselon I Terkait, Pemerintah Daerah, dan Pemangku Kepentingan Terkait Lainnya.

### 3.5 Kerangka Kelembagaan

Struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi sebagaimana ditetapkan dalam PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan secara umum disampaikan seperti pada **Gambar 3.3**. Badan Kebijakan Transportasi (BKT) merupakan Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan yang memiliki 4 (empat) Pusat Kebijakan dan 1 (satu) Sekretariat Badan.

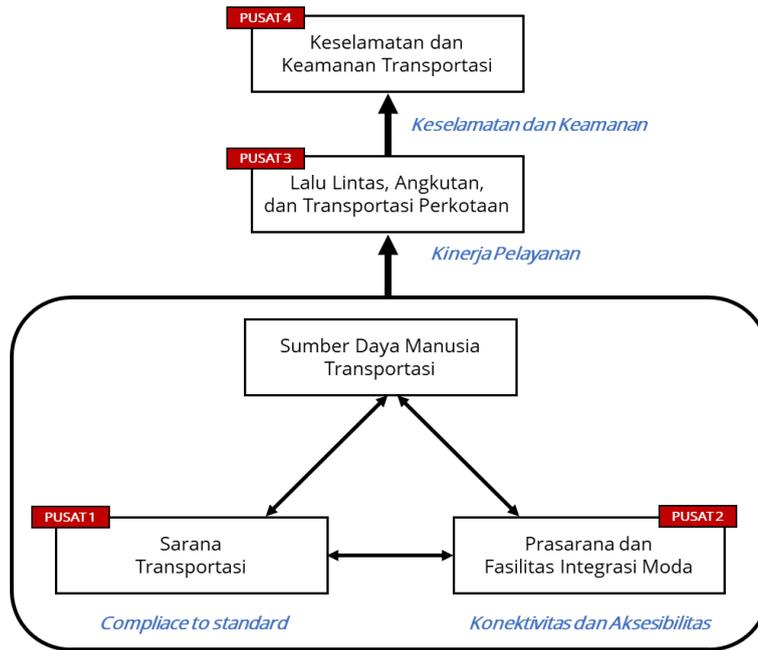
Keempat Pusat Kebijakan pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) dibedakan tugas dan fungsinya berdasarkan (1) komponen pembentuk sistem transportasi, yakni: (a) sarana dan (b) prasarana dan integrasi (untuk SDM menjadi fokus BPSDM Perhubungan) dan berdasarkan (2) interaksi antar komponen tersebut pada: (c) lalu lintas, angkutan, transportasi perkotaan, dan (d) keselamatan dan keamanan transportasi. Kerangka interaksi logis antar Pusat Kebijakan tersebut dijelaskan pada **Gambar 3.4**.

Dengan pola organisasi tersebut, maka masing-masing Pusat Kebijakan akan berinteraksi dengan semua Direktorat Jenderal (Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian) berkaitan dengan rumusan kebijakan untuk masing-masing komponen penyusun serta interaksinya pada sistem transportasi di masing-masing moda. Pola hubungan ini akan sedikit kompleks, sehingga diperlukan adanya pola koordinasi yang baik, termasuk pembagian tugas perumusan kebijakan antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Direktorat Jenderal. Idealnya, rumusan kebijakan yang sifatnya strategis (direktif dan korektif) sebaiknya disusun oleh Badan Kebijakan Transportasi, sedangkan rumusan kebijakan yang sifatnya teknis (NSPK dalam perencanaan teknis dan operasional sistem transportasi) lebih tepat dilakukan di Direktorat Jenderal teknis.



**Gambar 3.3** Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi (BKT)

(Sumber: PM 17 Tahun 2022 tentang OTK Kementerian Perhubungan)



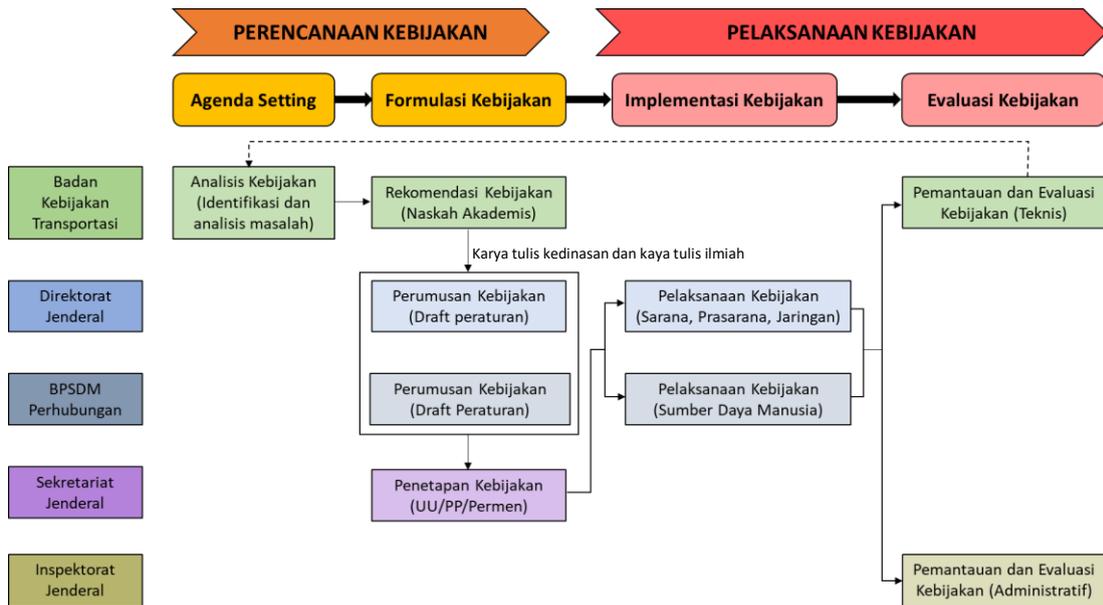
**Gambar 3.4** Keterkaitan Substansi Secara Logis Antar Pusat Kebijakan di Badan Kebijakan Transportasi

Memperhatikan tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan (baik dalam Perpres Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan maupun dalam PM 17 Tahun 2022 tentang OTK Kementerian Perhubungan) terlihat bahwa fungsi utama yang diemban oleh Badan Kebijakan Transportasi adalah pada pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi serta pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi. Sementara itu fungsi dalam perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi tetap berada di Direktorat Jenderal Teknis.

Merujuk pada ketentuan pada Perpres/PM tersebut, maka idealisasi posisi dan hubungan Badan Kebijakan Transportasi dengan Direktorat Teknis maupun Unit Eselon I Lainnya dalam siklus proses kajian (analisis dan rekomendasi), perumusan, penetapan, pelaksanaan, serta pemantauan dan evaluasi kebijakan transportasi, dapat diilustrasikan seperti pada **Gambar 3.5** berikut ini. Pada **Gambar 3.5** tersebut ditampilkan pemetaan peran utama (*leader*) pada setiap tahapan perencanaan dan pelaksanaan kebijakan, pada setiap tahapan Unit organisasi yang menjadi *leader* wajib melibatkan Unit Eselon I lainnya yang terkait.

Proses dalam *agenda setting* (analisis kebijakan, berupa identifikasi dan analisis permasalahan kebijakan) dipimpin oleh Badan Kebijakan Transportasi. Adapun pada tahap *formulasi kebijakan* penugasan utamanya dibagi kepada beberapa Unit Eselon I, yakni Badan Kebijakan Transportasi sebagai penyusun Naskah Akademis, Direktorat Jenderal/BPSDM sebagai penyusun Draft Peraturan (Legal Drafting), dan Sekretariat Jenderal dalam Penetapan Kebijakan.

Tahapan *implementasi kebijakan* sepenuhnya menjadi kewenangan dari Direktorat Teknis (terkait dengan sarana, prasarana, dan jaringan) serta BPSDM Perhubungan (terkait pengembangan SDM). Adapun pada tahap evaluasi kebijakan peran utama dilakukan oleh Badan Kebijakan Transportasi (evaluasi teknis) dan Inspektorat Jenderal (evaluasi administrasi).



**Gambar 3.5** Skematis Pembagian Peran (*Leader*) dalam Proses Perencanaan dan Pelaksanaan Kebijakan Transportasi di Kementerian Perhubungan

Proses analisis kebijakan dalam tahapan agenda setting dilakukan dengan menggunakan data hasil pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kebijakan secara teknis, tentu saja dengan melibatkan Direktorat Jenderal Teknis/BPSDM (yang lebih mengetahui seluk beluk permasalahan di lapangan) dan juga Sekretariat Jenderal dan Inspektorat Jenderal (berkaitan dengan aspek administrasi dari pelaksanaan kebijakan, serta *stakeholders* terkait (operator user, Universitas, lembaga penelitian, K/L terkait, dlsb).

## **BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN**

### **4.1 Target Kinerja**

Indikator Indikator Kinerja Program (IKP) adalah alat ukur yang mengidentifikasi keberhasilan pencapaian hasil (*outcome*) dari suatu program di level Eselon 1. Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Kebijakan Transportasi merupakan ukuran atau manfaat atau *outcome* dari suatu program yang merupakan pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan oleh satuan kerja, dalam hal ini Badan Kebijakan Transportasi. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah ukuran atas keluaran atau *output* dari suatu kegiatan yang terkait secara logis dengan Indikator Kinerja Program (IKP).

**Tabel 4.1** Target Kinerja Badan Kebijakan Transportasi

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	TARGET KINERJA		
			2022	2023	2024
SP.1 Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi	<b>INDIKATOR KINERJA PROGRAM</b>				
	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50 (Cukup)	50 (Cukup)	65 (Baik)
	IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (tahun berjalan)	%	80	85	90
	IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)	%	30	32	32
SP. 2 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKP 4 Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	79,5	80	80,5
SK.1 Meningkatkan Pemanfaatan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	<b>INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)</b>				
	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	80	85	90
	IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	37	38	39
	IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	80	85	90
	IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	30	32	32
SK.2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100	100	100
SK.3 Meningkatkan Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	3
	IKK 7 indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	82	84	85
	IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	86,2	88,2	90,2
	IKK 9 Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Nilai	80	81	82
	IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	75	76	77
	IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	%	85	86	87
	IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	72	73	74
SK.4 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Badan Kebijakan Transportasi	IKK 13 Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	%	90	95	100
SK.5 Meningkatkan Kapabilitas Organisasi dan Sumber Daya Manusia Badan Kebijakan Transportasi	IKK 14 Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	79	79,5	80
	IKK 15 Indeks Profesionalisme ASN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	73	74	75
	IKK 16 Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	0,92	0,96	1
SK.6 Meningkatkan Kualitas Layanan Data, Komunikasi dan Informasi Publik Badan Kebijakan Transportasi	IKK 17 Tingkat Penggunaan Layanan Perpustakaan	Nilai	70	75	75
	IKK 18 Tingkat Pengelolaan Aplikasi dan Data	Nilai	92	92	93
	IKK 19 Tingkat Pengelolaan Publikasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Nilai	70	75	75

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
T.1 Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi	SP.1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Instrumen untuk menilai kualitas kebijakan pemerintah yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan, penagturan agenda, formulasi, implementasi dan evaluasi	Indeks	Berdasarkan Surat Edaran Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
		IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (tahun berjalan)	<p>a. Rekomendasi adalah masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan bukti dan ilmu pengetahuan (<i>evidence and knowledge based policy</i>) di bidang transportasi yang tertuang dalam bentuk policy brief baik swakelola maupun kontraktual yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan dan sub sektor terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan</p> <p>b. Rekomendasi kebijakan bersifat <i>initial outcome</i> adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi dan diterima oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai dasar upaya tindaklanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan atau pimpinan unit eselon I lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan.</p>	%	(Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders) / (Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi (pada IKK1 dan IKK3) yang diselesaikan pada tahun berjalan) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi
		IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (t-2)	<p>a. Rekomendasi adalah masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan bukti dan ilmu pengetahuan (<i>evidence and knowledge based policy</i>) di bidang transportasi sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang tertuang dalam bentuk policy brief yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan dan sub sektor terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan</p>	%	(Jumlah rekomendasi kebijakan bidang yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sector dan stakeholders) / (Jumlah rekomendasi kebijakan (pada IKK2 dan IKK4) yang diselesaikan pada (t-2)) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			b. Rekomendasi kebijakan bersifat <i>intermediate outcome</i> adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan			
T.2 Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang lebih baik	SP. 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKP 4 Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan	Perhitungan kinerja indeks kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan pada Permenpan & RB Nomor 20 Tahun 2018 Tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah	Indeks	Nilai indeks RB atas kinerja organisasi Badan Kebijakan Transportasi oleh Kementerian PAN-RB	Sekretariat Jenderal / Biro Kepegawaian Kementerian Perhubungan

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			<p>Prioritas Kementerian yang tertuang dalam bentuk policy brief yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan dan sub sektor terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan</p> <p>b. Rekomendasi kebijakan bersifat <i>intermediate outcome</i> adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan</p>		rekomendasi kebijakan (pada IKK2 dan IKK4) yang diselesaikan pada (t-2)) x 100%	
T.2 Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang lebih baik	SP. 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKP 4 Nilai Indeks RB Kementerian Perhubungan	Perhitungan kinerja indeks kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan pada Permenpan & RB Nomor 20 Tahun 2018 Tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah	Indeks	Nilai indeks RB atas kinerja organisasi Badan Kebijakan Transportasi oleh Kementerian PAN-RB	Sekretariat Jenderal / Biro Kepegawaian Kementerian Perhubungan

**Tabel 4.3** Perhitungan Indikator Kinerja Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
T.1 Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi	SK.1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	Orientasi dari kebijakan terkait program pembangunan sarana prasarana / infrastruktur sektor transportasi.	%	(Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders pada tahun berjalan) / (Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dihasilkan pada tahun berjalan) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi
		IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	Orientasi dari kebijakan terkait program pembangunan sarana prasarana sektor transportasi, baik swakelola maupun kontraktual.	%	(Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders pada (t-2)) / (Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dihasilkan pada (t-2)) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi
		IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	Persentase jumlah realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan	%	(Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada tahun berjalan) / (Jumlah keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi
		IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	Persentase jumlah realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada (t-2)	%	(Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada t-2) / (Jumlah keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada t-2) x 100%	Pusat Kebijakan Transportasi
	SK.2 Optimalnya /terselenggaranya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	Prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinasi perencanaan (a): koordinasi perencanaan kebijakan dan pemetaan isu strategi,</li> </ul>	%	$((a) + (b) + (c) / (d)) \times 100\%$	Pusat Kebijakan Transportasi

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			<p>dilakukan minimal 2 kali setahun bersama dengan stakeholders terkait (agenda mapping dilaksanakan per semester)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinasi pelaksanaan (b): koordinasi pelaksanaan kebijakan mencakup kegiatan konsultasi public, harmonisasi rancangan kebijakan dan sosialisasi kebijakan, dilakukan minimal 5 kali setahun bersamaan dengan stakeholder terkait (2 kali konsultasi publik dan sosialisasi rancangan kebijakan) (3 kali harmonisasi rancangan regulasi per 4 bulan yang telah siap ditetapkan)</li> <li>• Koordinasi monitoring evaluasi (c): koordinasi monitoring, kendali mutu dan evaluasi implementasi kebijakan, dilakukan minimal 2 kali setahun, sebagai monitoring dan evaluasi saat rumusan kebijakan telah di deliver (di awal dan akhir tahun)</li> <li>• Total koordinasi (d): minimal 9 kali (angka minimal pembagi)</li> </ul>			
T.2 Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang lebih baik	SK.3 Meningkatnya Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) adalah tingkat kematangan/kesempurnaan penyelenggaraan sistem pengendalian intern pemerintah dalam mencapai tujuan pengendalian intern sesuai dengan Peraturan	Level	Penilaian <i>Maturity Level</i> SPIP difokuskan pada 25 sub Unsur SPIP. Masing-masing sub unsur mempunyai 5 indikator, sehingga terdapat 125 buah parameter <i>Maturity Level</i> SPIP yang disusun tergradasi dari terendah (belum ada) hingga tertinggi (optimum). Penetapan skor maturitas SPIP menggunakan skor hasil validasi dengan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>• Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			Pemerintah Nomor 60 tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah		membuat rerata tertimbang dari skor validasi. Skor ini yang kemudian digunakan untuk menentukan tingkat maturitas SPIP  Tingkat Maturitas SPIP: 1. Belum ada: interval skor kurang dari 1,0 (0 < skor < 1,0) 2. Rintisan: interval skor 1,0 s/d kurang dari 2,0 (1,0 < skor < 2,0) 3. Berkembang: interval skor 2,0 s/d kurang dari 3,0 (2,0 < skor < 3,0) 4. Terdefinisi: interval skor 3,0 s/d kurang dari 4,0 (3,0 < skor < 4,0) 5. Terkelola dan terukur: interval skor 4,0 s/d kurang dari 4,5 (4,0 < skor < 4,5) 6. Optimum: interval skor 4,5 s/d kurang dari 5,0 (4,5 < skor < 5,0)  Karakteristik SPIP: 1. Belum: K/L/Pemda sama sekali belum memiliki kebijakan dan prosedur yang diperlukan untuk melaksanakan praktik-praktik pengendalian intern 2. Rintisan: Ada praktik pengendalian intern, namun pendekatan risiko dan pengendalian yang diperlukan masih bersifat <i>ad-hoc</i> dan tidak terorganisasi dengan baik, tanpa komunikasi dan pemantauan, sehingga kelemahan tidak teridentifikasi 3. Berkembang: K/L/Pemda telah melaksanakan praktik pengendalian intern, namun tidak terdokumentasi dengan baik, dan pelaksanaannya	

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab	
					<p>sangat tergantung pada individu, serta belum melibatkan semua unit organisasi. Efektivitas pengendalian belum dievaluasi, sehingga banyak terjadi kelemahan yang belum ditangani secara memadai</p> <p>4. Terdefinisi: K/L/Pemda telah melaksanakan praktik pengendalian intern dan terdokumentasi dengan baik. Namun, evaluasi atas pengendalian intern dilakukan tanpa dokumentasi yang memadai</p> <p>5. Terkelola dan terukur: K/L/Pemda telah melaksanakan praktik pengendalian intern yang efektif, masing-masing personel pelaksana kegiatan selalu mengendalikan kegiatan pada pencapaian tujuan kegiatan itu sendiri maupun tujuan K/L/Pemda. Telah ada evaluasi formal dan terdokumentasi.</p> <p>6. Optimum: K/L/Pemda telah melaksanakan praktik pengendalian intern yang berkelanjutan terintegrasi dalam pelaksanaan kegiatan, serta didukung oleh pemantauan otomatis dengan menggunakan aplikasi TI</p>		
		IKK 7 indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Tingkat kesesuaian dan keterpaduan kebijakan perencanaan dan pemrograman terhadap penganggaran pembangunan bidang perhubungan merupakan penilaian terhadap aspek kemanfaatan dokumen perencanaan yang terpadu berdasarkan kesesuaian antara	Nilai	<p>Penilaian tingkat kesesuaian dan keterpaduan dilakukan berdasarkan aspek Integrasi Perencanaan</p> <p>1. Persentase kesesuaian sasaran program Renstra Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran Kementerian Perhubungan (diukur 1 kali dalam 5 tahun), Bobot 20%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagian Perencanaan, Data dan Informasi Sekretariat Badan / Biro Perencanaan</li> </ul>	

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek, baik lingkup nasional maupun bidang untuk menghindari terjadinya duplikasi dan ketidaksesuaian antara perencanaan, pemrograman dan penganggaran		<ol style="list-style-type: none"> <li>Persentase kesesuaian sasaran program Renja Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran PN dalam RKP, Bobot 40%</li> <li>Persentase kesesuaian sasaran program Renja Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran Renstra Badan Kebijakan Transportasi (untuk mengukur Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi), Bobot 40%</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kementerian Perhubungan</li> <li>Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
		IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Mengadopsi dari Permendagri No.19 Tahun 2020, Pasal 1, Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan adalah satuan ukuran yang ditetapkan berdasarkan seperangkat dimensi dan indikator untuk menilai kualitas kinerja tata Kelola keuangan di lingkungan Badan Litbang yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dalam periode tertentu	Nilai	<p>Indikator yang diusulkan untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, antara lain sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Tindak Lanjut Hasil pemeriksaan keuangan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>Penyerapan Anggaran</li> </ol> <p>Penentuan bobot indikator tersebut diatas diusulkan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi = 40%;</li> <li>Penyerapan Anggaran = 60%;</li> <li>Dapat pula maka menggunakan nilai dari Aplikasi SMART dan IKPA</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagian Keuangan dan BMN Sekretariat Badan</li> <li>Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
		IKK 9 Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Hasil evaluasi Kementerian PAN dan RB atas implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang bertujuan untuk menilai tingkat akuntabilitas atau pertanggungjawaban atas hasil ( <i>outcome</i> ) terhadap penggunaan anggaran dalam rangka terwujudnya	Nilai	Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN dan RB setiap satu tahun sekali atas pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (SAKIP) berdasarkan Permenpan RB No. 88/2021 tentang Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dengan komponen dan bobot sebagai berikut:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bagian Perencanaan dan Kerjasama Sekretariat Badan</li> <li>Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			<p>pemerintahan yang berorientasi kepada hasil (<i>result-oriented government</i>)</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perencanaan Kinerja, dengan bobot 30%</li> <li>2. Pengukuran Kinerja, dengan bobot 25%</li> <li>3. Pelaporan Kinerja, dengan bobot 15%</li> <li>4. Evaluasi Kinerja, dengan bobot 10%</li> <li>5. Capaian Kinerja, dengan bobot 20%</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Predikat AA, nilai Angka &gt; 90-100, interpretasi sangat memuaskan</li> <li>2. Predikat A, nilai Angka &gt; 80-90, interpretasi memuaskan, memimpin perubahan, berkinerja tinggi dan sangat akuntabel</li> <li>3. Predikat BB, nilai Angka &gt; 70-80, interpretasi sangat baik, akuntabel, berkinerja baik, memiliki sistem manajemen kinerja yang andal</li> <li>4. Predikat B, nilai Angka &gt; 60-70, interpretasi baik, akuntabel, kinerjanya sudah baik, memiliki sistem yang dapat digunakan untuk manajemen kinerja dan perlu sedikit perbaikan</li> <li>5. Predikat CC, nilai Angka &gt; 50-60, interpretasi cukup (memadai), akuntabilitas kinerjanya cukup baik, taat kebijakan, memiliki sistem yang dapat digunakan untuk memproduksi informasi kinerja untuk pertanggungjawaban, perlu banyak perbaikan tidak mendasar</li> <li>6. Predikat C, nilai Angka &gt; 30-50, interpretasi kurang, sistem dan tatanan kurang dapat diandalkan, memiliki sistem untuk manajemen kinerja tapi</li> </ol>	

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
					perlu banyak perbaikan minor dan perbaikan yang mendasar 7. Predikat D, nilai Angka > 0-30, intepretasi sangat kurang, sistem dan tatanan tidak dapat diandalkan untuk penerapan manajemen kinerja. Perlu banyak perbaikan. Sebagian perubahan yang sangat mendasar	
		IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks Pengelolaan BMN BKT merupakan salah satu indikator dalam rangka mendukung kinerja reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan yang pada akhirnya dapat mendorong terwujudnya tata kelola pemerintahan yang baik. Indeks Pengelolaan BMN BKT dihitung berdasarkan tingkat pencapaian penetapan status penggunaan (PSP) BMN dan tingkat kepatuhan pelaporan BMN (Laporan BMN Semester 1, Semester 2/Tahunan, dan Laporan Wasdal)	Nilai	Penilaian Indeks Pengelolaan BMN BKT terdiri dari 2 indikator yaitu Tingkat pencapaian BMN yang dilakukan Penetapan Status Penggunaannya (50%) dan Tingkat Kepatuhan Pelaporan terkait BMN (50%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bagian Keuangan dan BMN Sekretariat Badan</li> <li>• Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
		IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	Kegiatan pengembangan kemitraan dalam negeri dan kerjasama luar negeri di bidang perumusan rekomendasi kebijakan transportasi.	%	$(\text{Jumlah tindak lanjut perjanjian kerjasama}) / (\text{Jumlah total kerjasama}) \times 100\%$	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bagian Hukum, Kerjasama dan Humas Sekretariat Badan</li> <li>• Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
		IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	1. Penyelenggaraan perkantoran ditujukan untuk meningkatkan kemampuan dalam kegiatan penyelenggaraan perkantoran sehingga dapat berdayaguna,	%	1. Pengukuran kualitas penyelenggaraan perkantoran dibatasi di lingkup unsur K3 (Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja) di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan sesuai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			<p>berhasil guna, dan dapat memberikan pelayanan terhadap Pimpinan serta setiap pegawai Badan Kebijakan Transportasi</p> <p>2. Pelaksanaan penyelenggaraan perkantoran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi merupakan ujung tombak dalam pelayanan prima pada <i>stakeholders</i> (Pimpinan dan pegawai) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi</p> <p>Sesuai dengan tugas dan fungsi Biro Umum, lingkup penyelenggaraan perkantoran meliputi aspek K3 (Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja)</p>		<p>dengan tugas dan fungsi Biro Umum sebagaimana dijelaskan dalam PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang diukur melalui nilai kuesioner yang dikonversi ke dalam bentuk persentase (%)</p> <p>2. Pengukuran kualitas penyelenggaraan ketatausahaan perkantoran Badan Kebijakan Transportasi</p> <p>3. Dimensi yang diukur meliputi unsur K3 dan layanan perkantoran</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat Kebijakan Transportasi</li> </ul>
	SK.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Badan Kebijakan Transportasi	IKK 13 Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	Persentase jumlah realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan	%	$(\text{Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan tahun (n)}) / (\text{Jumlah target NSPK yang dihasilkan tahun (n)}) \times 100\%$	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi Sekretariat Badan
	SK.5 Meningkatnya Kapabilitas Organisasi dan Sumber Daya Manusia Badan Kebijakan Transportasi	IKK 14 Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi	Perhitungan kinerja indeks kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan pada Permenpan & RB Nomor 20 Tahun 2018 Tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah	Indeks	Indeks dihitung berdasarkan hasil rata-rata survei pada instansi pemerintah dengan sampel dua tingkatan organisasi yakni tingkatan tertinggi dan tingkatan di bawah tingkatan tertinggi	Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan
		IKK 15 Indeks Profesionalisme ASN Badan Kebijakan Transportasi	Instrumen yang digunakan untuk mengukur secara kuantitatif tingkat profesionalitas pegawai ASN yang hasilnya dapat digunakan sebagai	Nilai	Penilaian tingkat profesionalitas pegawai ASN berdasarkan 4 (empat) dimensi, yaitu dimensi Kualifikasi (25%) dari keseluruhan pengukuran, Kompetensi (40%) dari	Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
			dasar penilaian dan evaluasi dalam upaya pengembangan profesionalitas ASN yang mencakup dimensi Kualifikasi, Kompetensi, Kinerja dan Disiplin.		keseluruhan pengukuran dan Kinerja (30%) dari keseluruhan pengukuran serta Disiplin (5%) dari keseluruhan pengukuran.	
		IKK 16 Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN adalah ukuran yang digunakan sebagai standard penilaian penerapan Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi.	Nilai	<p>Penilaian Indeks Tata Kelola Manajemen ASN menggunakan sistem skor dan bobot. Masing-masing aspek terdiri dari sejumlah sub-aspek. Masing-masing aspek dan sub-aspek mempunyai bobot yang besarnya ditentukan berdasarkan peranannya dalam sistem merit. sub-aspek terdiri dari 4 tingkatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kurang dengan skor 1, jika sebagian besar elemen yang dinilai belum sesuai ketentuan</li> <li>2. Cukup dengan skor 2, jika baru sebagian elemen yang dinilai sudah sesuai ketentuan</li> <li>3. Baik dengan skor 3, jika sebagian besar elemen yang dinilai sudah sesuai ketentuan</li> <li>4. Sangat baik dengan skor 4, jika semua elemen yang dinilai sudah sesuai ketentuan, walau ada kekurangan namun dampaknya tidak luas.</li> </ol> <p>Penilaian Indeks Sistem Merit menggunakan rumus Bobot Indikator x Skor setiap Sub Aspek dibagi dengan total penjumlahan hasil Bobot Indikator x Skor</p>	Bagian SDM dan Tata Usaha Sekretariat Badan
	SK.6 Meningkatnya Kualitas Layanan	IKK 17 Tingkat Penggunaan Layanan Perpustakaan	Merupakan perhitungan kinerja berdasarkan pengguna layanan Perpustakaan melalui platform	%	(Jumlah pengguna layanan perpustakaan BKT selama satu tahun) / (Target pengguna layanan) x 100%	Bagian Perencanaan, Data dan

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2020-2024

TUJUAN	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Definisi	Satuan	Metoda Perhitungan	Penanggung Jawab
	Data, Komunikasi dan Informasi Publik Badan Kebijakan Transportasi		elibrary Badan Kebijakan Transportasi (elibrary.dephub.go.id)		Penentuan bobot target pengguna layanan diusulkan 1.000 pengguna layanan setiap tahun.	Informasi Sekretariat Badan
		IKK 18 Tingkat Pengelolaan Aplikasi dan Data	Merupakan perhitungan kinerja berdasarkan kemanfaatan aplikasi dan data yang dibangun oleh Badan Kebijakan Transportasi	%	Tingkat pengelolaan aplikasi dan data = A1 (50%) + A2 (50%)  A1: (Jumlah aplikasi yang digunakan) / (Jumlah aplikasi yang dibangun) x 100% (50%)  A2: Jumlah data yang dimanfaatkan (50%)	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi Sekretariat Badan
		IKK 19 Tingkat Pengelolaan Publikasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Merupakan prosentase perumusan kebijakan yang dipublikasikan dabik berupa media, jurnal, maupun kanal publikasi lainnya	%	(Jumlah perumusan kebijakan yang dipublikasikan dan diinformasikan melalui media social, cetak serta elektronik) / (Total rumusan kebijakan) x 100% (50%)	Bagian Hukum, Kerjasama dan Humas Sekretariat Badan

## 4.2 Kerangka Pendanaan

### 4.2.1 Sumber dan Skema Pendanaan

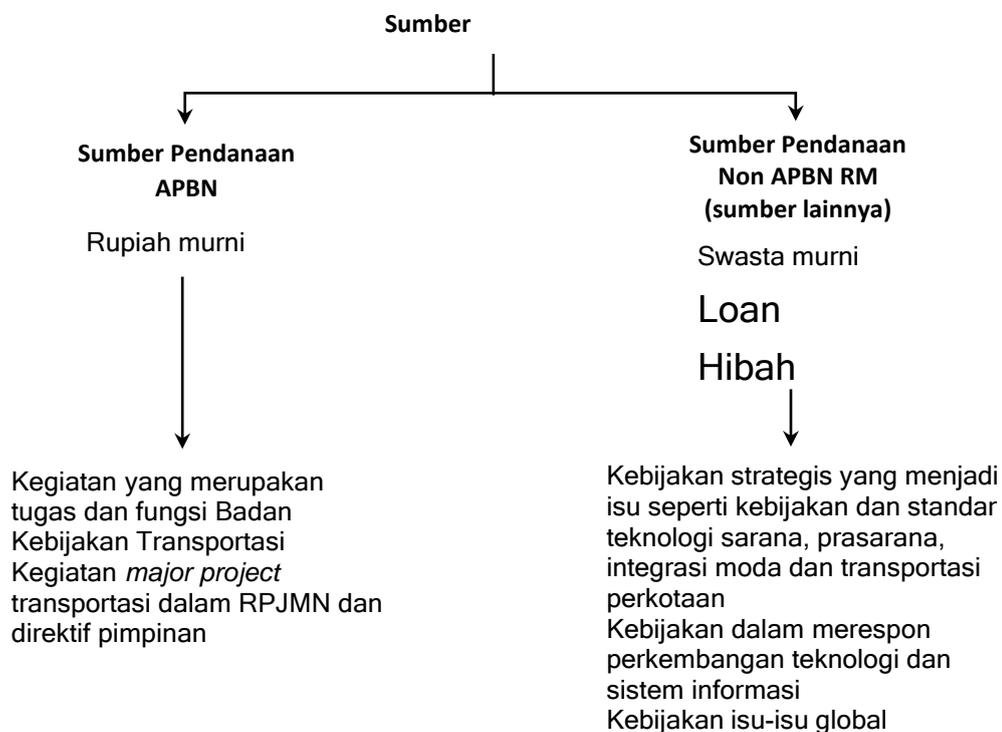
Secara umum skema kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan rekomendasi kebijakan dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022-2024 disampaikan pada **Tabel 4.4**.

**Tabel 4.4** Skema Umum Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi

Sumber Pendanaan	Jenis	Pengalokasian
APBN	Rupiah murni	Mencakup seluruh kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi, yakni: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi bidang sarana dan prasarana (sarana, prasarana, integrasi moda, lalu lintas, angkutuan, keselamatan keamanan)</li> <li>b. Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi bidang sarana dan prasarana pendukung <i>major project</i> transportasi dalam RPJMN</li> <li>c. Koordinasi perumusan rekomendasi kebijakan transportasi</li> <li>d. Pengelolaan sumber daya (pengelolaan organisasi dan sumber daya manusia serta pengelolaan keuangan dan BMN)</li> <li>e. Manajemen kinerja (perencanaan, pengendalian dan pelaporan kinerja, pengendalian dan pengawasan kinerja serta pelaksanaan system infomasi, hukum dan kehumanan)</li> </ol>
Alternatif (Non APBN RM)	Loan, Hibah, Crowd Funding	Mencakup kegiatan yang berkaitan dengan: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perumusan rekomendasi kebijakan dan standar teknis sarana transportasi, antara lain:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan teknologi kendaraan listrik dan kendaraan ramah lingkungan untuk angkutan umum</li> <li>• Pengembangan teknologi sarana kereta api (kereta api cepat, kereta api perkotaan, kereta api antarkota, <i>Autonomous Rail Rapid</i>)</li> <li>• Pengembangan teknologi dan industri kapal laut dan kapal penyeberangan</li> <li>• Pengembangan teknologi dan industri penerbangan</li> </ul> </li> <li>b. Perumusan rekomendasi kebijakan dan standar teknis prasarana transportasi, antara lain:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan stasiun pengisian kendaraan listrik umum</li> <li>• Penyediaan <i>dryport</i> dan <i>logistic centre</i> dalam mendukung distribusi komoditas unggulan</li> <li>• Penyediaan terminal.</li> </ul> </li> </ol>

Sumber Pendanaan	Jenis	Pengalokasian
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan teknologi kenavigasian, keselamatan dan keamanan transportasi</li> <li>c. Perumusan rekomendasi kebijakan integrasi moda dan transportasi perkotaan, antara lain:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementasi angkutan umum massal perkotaan</li> <li>• Pengembangan implementasi simpul integrasi moda (<i>transfer point, park and ride</i>)</li> <li>• Pengembangan transportasi dalam kawasan berorientasi transit (<i>transit oriented development/TOD</i>)</li> </ul> </li> <li>d. Perumusan rekomendasi kebijakan dalam merespon perkembangan teknologi dan sistem informasi , antara lain:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan teknologi informasi dalam pembangunan <i>smart city, smart mobility, smart transportation</i></li> <li>• Pengembangan (<i>Intelligent Transport System/ITS</i>) di kawasan perkotaan</li> </ul> </li> </ul>

Sumber pendanaan pembiayaan perumusan kebijakan dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022-2024 sesuai tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi bersumber dari APBN dan dapat juga bersumber dari non APBN. Kepastian adanya pembiayaan ini merupakan landasan yang kuat bagi Badan Kebijakan Transportasi untuk menjalankan tugas pokok dan fungsinya.



**Gambar 4.1** Skema Umum Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi

Sumber pendanaan yang berasal dari APBN lebih fokus pada kegiatan yang menjadi tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi bidang sarana dan prasarana (sarana, prasarana, integrasi moda, lalu lintas, angkutan, keselamatan keamanan), bidang sarana dan prasarana pendukung *major project* transportasi dalam RPJMN, koordinasi perumusan rekomendasi kebijakan transportasi, pengelolaan sumber daya dan manajemen kinerja. Sedangkan sumber pendanaan yang berasal dari non APBN lebih fokus pada kebijakan strategis yang menjadi isu seperti kebijakan dan standar teknologi sarana, prasarana, integrasi moda dan transportasi perkotaan, kebijakan dalam merespon perkembangan teknologi dan sistem informasi serta isu-isu global lainnya.

Untuk memperoleh pendanaan yang bersumber dari non APBN, perlu adanya upaya strategis dan implementatif seperti pembukaan akses ke berbagai stakeholder dalam negeri maupun luar negeri, pelaksanaan kunjungan dan seminar berkaitan dengan potensi-potensi yang dapat dikembangkan dalam pengembangan transportasi di Indonesia.

Selain itu pemetaan skema pendanaan perumusan kebijakan transportasi dapat menggunakan pendekatan karakteristik kebijakan, di antaranya **berdasarkan tingkat kerahasiaan dan dampak yang dirasakan masyarakat**. Berdasarkan tingkat kerahasiaan, kebijakan dapat dibedakan menjadi kebijakan yang tidak mengandung rahasia negara dan yang menyangkut rahasia negara. Sedangkan berdasarkan dampak yang dirasakan masyarakat, kebijakan dapat dibedakan menjadi kebijakan distributif, ekstraktif, dan regulatif.

Kebijakan distributif adalah kebijakan yang menyalurkan segala materi atau manfaat kepada masyarakat. Masyarakat sebagai penerima kebijakan sekaligus penerima manfaat. Contoh kebijakan ini, antara lain perencanaan pembangunan pelabuhan atau bandar udara di suatu lokasi. Pembangunan pelabuhan atau bandar udara dapat memberikan alternatif moda transportasi, baik untuk pergerakan orang maupun barang.

Kebijakan ekstraktif, yaitu kebijakan yang tujuannya menyerap semua sumber daya materi yang ada. Dikeluarkannya kebijakan ekstraktif membuat pemerintah menerima sesuatu dari masyarakatnya. Contoh kebijakan tentang tarif angkutan umum, tarif jembatan timbang, dan lain-lain.

Kebijakan regulatif, yaitu kebijakan yang harus dilaksanakan oleh masyarakat. Jika dikeluarkan oleh pemerintah pusat, maka semua warga negara harus melaksanakannya. Contoh kebijakan regulatif adalah kebijakan keselamatan lalu lintas angkutan jalan, seperti menggunakan helm ketika mengendarai sepeda motor atau menggunakan sabuk pengaman ketika mengendarai mobil. Semua masyarakat akan merasakan dampaknya dan harus melaksanakan.

**Tabel 4.5** Skema Pendanaan Berbasis Karakteristik Kebijakan

No.	Skema Pendanaan	Karakteristik Kebijakan
1.	APBN <i>full funding</i>	a. Kebijakan menyangkut rahasia negara

No.	Skema Pendanaan	Karakteristik Kebijakan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Kebijakan Tidak menyangkut rahasia negara</li> <li>c. Kebijakan Distributif</li> <li>d. Kebijakan Ekstraktif</li> <li>e. Kebijakan Regulatif</li> </ul>
2.	APBN <i>joint funding</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kebijakan Tidak menyangkut rahasia negara</li> <li>b. Kebijakan Distributif</li> <li>c. Kebijakan Ekstraktif</li> <li>d. Kebijakan Regulatif</li> </ul>
3.	Pinjaman (dalam/luar negeri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kebijakan Tidak menyangkut rahasia negara</li> <li>b. Kebijakan Distributif</li> <li>c. Kebijakan Ekstraktif</li> <li>d. Kebijakan Regulatif</li> </ul>
4.	Hibah langsung (dalam/luar negeri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kebijakan Tidak menyangkut rahasia negara</li> <li>b. Kebijakan Distributif</li> <li>c. Kebijakan Ekstraktif</li> <li>d. Kebijakan Regulatif</li> </ul>
6.	<i>Crowdfunding</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kebijakan Tidak menyangkut rahasia negara</li> <li>b. Kebijakan Distributif</li> <li>c. Kebijakan Ekstraktif</li> <li>d. Kebijakan Regulatif</li> </ul>

Salah satu alternatif skema pendanaan kegiatan perumusan kebijakan adalah *crowdfunding*, Untuk memanfaatkan *crowdfunding* pada perumusan kebijakan transportasi yang akan bertindak sebagai penggalang dana adalah Badan Kebijakan Transportasi. Oleh sebab itu, Badan Kebijakan Transportasi harus siap dengan sistem kelembagaan yang akan berperan menjangkau dana dari *crowdfunding* tersebut. Perlu dilakukan kajian khusus untuk membentuk lembaga ini.

Sedangkan yang akan berperan sebagai funder adalah badan usaha yang bergerak di bidang transportasi. Namun demikian, badan usaha tersebut tidak bisa langsung menyalurkan dananya ke lembaga internal Badan Kebijakan Transportasi yang berperan sebagai lembaga penjangkau dana. Yang berperan sebagai funder bisa asosiasi badan usaha tertentu sebagai lembaga nirlaba.

#### 4.2.2 Kebutuhan Pendanaan

Dalam mewujudkan visi dan misi Badan Kebijakan Transportasi yang diterjemahkan ke dalam arah kebijakan, strategis pencapaian dan indikasi kegiatan dibutuhkan alokasi pendanaan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023-2024.

Kebutuhan pendanaan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 mencapai Rp. 446,130 milyar dengan rincian Program Infrastruktur Konektivitas mencapai Rp. 325,359 milyar dan Program Dukungan Manajemen mencapai 120.771.007 milyar.

Kebutuhan pendanaan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2024 mencapai Rp. 572,313 milyar dengan rincian Program Infrastruktur Konektivitas mencapai Rp. 432,465 milyar dan Program Dukungan Manajemen mencapai 136,848 milyar.

Alokasi pendanaan program infrastruktur konektivitas lebih besar dibandingkan program dukungan manajemen. Pada tahun 2024 alokasi pendanaan program infrastruktur konektivitas mengalami peningkatan menjadi 76% dibandingkan tahun 2023 yang hanya 73%. Hal ini menunjukkan adanya peningkatan eksistensi tugas, fungsi dan peran Badan Kebijakan Transportasi dalam menghasikan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mendukung pembangunan transportasi dalam mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan. Badan Kebijakan Transportasi memiliki peran yang strategis sebagai dirigen dalam mengharmonisasikan rumusan kebijakan/regulasi sektor transportasi lintas sektor dan lintas stakeholder yang akan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sehingga menciptakan kebijakan sektor transportasi yang adil, adaptif, visioner dan memberikan nilai tambah bagi kehidupan masyarakat.

**Tabel 4.6** Kerangka Pendanaan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024

NO	URAIAN	INDIKASI KEGIATAN & PENDANAAN	
		2023	2024
		Alokasi (Rp 000)	Alokasi (Rp 000)
	<b>BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI</b>	<b>446,130,489</b>	<b>572,313,202</b>
<b>A</b>	<b>PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS</b>	<b>325,359,482</b>	<b>435,465,094</b>
<b>1</b>	<b>Formulasi Kebijakan Transportasi</b>	<b>325,359,482</b>	<b>435,465,094</b>
<b>a)</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana</b>	<b>105,363,769</b>	<b>115,900,146</b>
<b>1)</b>	<b>Perumusan NSPK Transportasi</b>	<b>24,954,466</b>	<b>27,449,913</b>
-	Bidang Jalan Dan Integrasi Moda	2,946,669	3,241,336
-	Bidang Perkeretaapian	10,233,604	11,256,964
-	Bidang Pelayaran	8,357,213	9,192,934
-	Bidang Penerbangan	3,416,980	3,758,678
<b>2)</b>	<b>Kebijakan Pembangunan Transportasi</b>	<b>80,409,303</b>	<b>88,450,233</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	22,833,763	25,117,139
-	Bidang Prasarana Dan Integrasi Moda	19,464,618	21,411,080
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	22,517,230	24,768,953
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	15,593,692	17,153,061
<b>b)</b>	<b>Koordinasi</b>	<b>177,140,968</b>	<b>194,855,065</b>
<b>1)</b>	<b>Konsolidasi Rancangan Kebijakan</b>	<b>177,140,968</b>	<b>194,855,065</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	32,966,449	36,263,094
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	33,913,689	37,305,058
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	30,044,699	33,049,169
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	34,218,196	37,640,016
-	Koordinasi Lintas Bidang	45,997,935	50,597,729
<b>c)</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana Pendukung <i>Major Project</i> RPJMN</b>	<b>42,854,745</b>	<b>124,709,883</b>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

NO	URAIAN	INDIKASI KEGIATAN & PENDANAAN	
		2023	2024
		Alokasi (Rp 000)	Alokasi (Rp 000)
<b>1)</b>	<b>Sistem Transportasi Ibukota Nusantara</b>	<b>17,876,216</b>	<b>24,423,848</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	7,430,961	8,174,057
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	4,760,010
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	6,896,959	7,586,655
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	3,548,296	3,903,126
<b>2)</b>	<b>Transportasi Di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Yang Dikembangkan</b>	<b>3,538,239</b>	<b>15,568,252</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	3,892,063
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	3,892,063
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	3,538,239	3,892,063
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	3,892,063
<b>3)</b>	<b>Pengembangan Wilayah Metropolitan (Palembang, Banjarmasin, Makassar, Denpasar)</b>	<b>-</b>	<b>4,714,020</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	1,178,505
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	1,178,505
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	1,178,505
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	1,178,505
<b>4)</b>	<b>Transportasi Di Kawasan Terluar, Terdepan, Tertinggal Dan Perbatasan (3TP) Yang Dikembangkan</b>	<b>4,074,203</b>	<b>17,926,493</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	4,481,623
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	4,074,203	4,481,623
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	4,481,623
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	4,481,623
<b>5)</b>	<b>Sistem Transportasi Pendukung Logistik Yang Dikembangkan</b>	<b>6,565,039</b>	<b>15,455,220</b>

NO	URAIAN	INDIKASI KEGIATAN & PENDANAAN	
		2023	2024
		Alokasi (Rp 000)	Alokasi (Rp 000)
-	Bidang Sarana Transportasi	-	3,863,805
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	3,052,489	3,863,805
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	3,512,550	3,863,805
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	3,863,805
<b>6)</b>	<b>Pengembangan Wilayah Batam Bintan</b>	-	<b>4,714,020</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	1,178,505
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	1,178,505
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	1,178,505
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	1,178,505
<b>7)</b>	<b>Kereta Api Makassar Pare Pare</b>	-	<b>4,714,020</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	1,178,505
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	1,178,505
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	1,178,505
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	1,178,505
<b>8)</b>	<b>Kereta Api Kecepatan Tinggi Pulau Jawa</b>	<b>3,499,832</b>	<b>15,399,261</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	3,499,832	3,849,815
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	3,849,815
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	3,849,815
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	3,849,815
<b>9)</b>	<b>Pengembangan Kota Baru (Maja, Tanjung Selor, Sofifi, Sorong)</b>	-	<b>4,714,020</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	-	1,178,505
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	1,178,505
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	-	1,178,505

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

NO	URAIAN	INDIKASI KEGIATAN & PENDANAAN	
		2023	2024
		Alokasi (Rp 000)	Alokasi (Rp 000)
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	1,178,505
10)	<b>Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 6 Wilayah Metropolitan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, Makassar)</b>	<b>7,301,216</b>	<b>17,080,730</b>
-	Bidang Sarana Transportasi	3,881,984	4,270,182
-	Bidang Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda	-	4,270,182
-	Bidang Lalu Lintas Angkutan Dan Transportasi Perkotaan	3,419,232	4,270,182
-	Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi	-	4,270,182
<b>B</b>	<b>PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN</b>	<b>120,771,007</b>	<b>136,848,108</b>
<b>1</b>	<b>Pengelolaan Organisasi dan SDM</b>	<b>9,932,699</b>	<b>10,925,969</b>
a)	<b>Layanan Organisasi Dan Tata Kelola Internal</b>	<b>9,932,699</b>	<b>10,925,969</b>
-	Pengelolaan SDM & Kelembagaan	4,965,181	5,461,699
-	Pengembangan SDM & Kelembagaa	4,967,518	5,464,270
<b>2</b>	<b>Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum</b>	<b>108,105,314</b>	<b>118,915,845</b>
a)	<b>Layanan Bmn</b>	<b>6,663,787</b>	<b>7,330,166</b>
-	Administrasi Bmn	6,663,787	7,330,166
b)	<b>Layanan Umum</b>	<b>10,064,611</b>	<b>11,071,072</b>
-	Administrasi Perlengkapan Dan Kerumahtanggan	10,064,611	11,071,072
c)	<b>Layanan Perkantoran</b>	<b>58,721,001</b>	<b>64,593,101</b>
-	Gaji,Tunjangan, Operasional dan Pemeliharaan Kantor	58,721,001	64,593,101
d)	<b>Layanan Sarana Internal</b>	<b>2,575,586</b>	<b>2,833,145</b>
-	Sarana Internal	2,575,586	2,833,145
e)	<b>Layanan Perencanaan Dan Penganggaran</b>	<b>14,426,966</b>	<b>15,869,663</b>
-	Penyusunan Rencana & Program	14,426,966	15,869,663

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

NO	URAIAN	INDIKASI KEGIATAN & PENDANAAN	
		2023	2024
		Alokasi (Rp 000)	Alokasi (Rp 000)
<b>f)</b>	<b>Layanan Pemantauan Dan Evaluasi</b>	<b>9,493,344</b>	<b>10,442,678</b>
-	Administrasi Penyusunan Evaluasi Dan Pelaporan	9,493,344	10,442,678
<b>g)</b>	<b>Layanan Manajemen Keuangan</b>	<b>5,722,156</b>	<b>6,294,372</b>
-	Administrasi Keuangan	5,722,156	6,294,372
<b>h)</b>	<b>Layanan Penyelenggaraan Kearsipan</b>	<b>437,863</b>	<b>481,649</b>
-	Penataan Dokumen Tata Usaha Badan Kebijakan Transportasi	437,863	481,649
<b>3</b>	<b>Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik</b>	<b>1,610,053</b>	<b>5,771,058</b>
<b>a)</b>	<b>Prasarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi</b>	-	<b>2,000,000</b>
-	Layanan Teknologi Informasi dan Komunikasi	-	2,000,000
<b>b)</b>	<b>Data dan Informasi Publik</b>	-	<b>2,000,000</b>
-	Administrasi Data dan Informasi Transportasi	-	2,000,000
<b>c)</b>	<b>Layanan Hubungan Masyarakat</b>	<b>1,610,053</b>	<b>1,771,058</b>
-	Administrasi Publikasi Kepustakaan Dan Kehumasan	1,610,053	1,771,058
<b>4</b>	<b>Legislasi dan Litigasi Kebijakan</b>	<b>1,122,941</b>	<b>1,235,235</b>
<b>a)</b>	<b>Layanan Hukum</b>	<b>1,122,941</b>	<b>1,235,235</b>
-	Administrasi Hukum	1,122,941	1,235,235

## **BAB 5 PENUTUP**

### **5.1 Manajemen Resiko**

Dalam mengimplementasikan dokumen Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi akan menghadapi berbagai faktor internal dan eksternal dan berbagai pengaruh lainnya yang berdampak pada ketidakpastian pada pencapaian sasaran program. Seluruh aktivitas organisasi akan memiliki risiko karena mengandung unsur ketidakpastian, sehingga dimungkinkan sasaran yang sudah ditargetkan akan mengalami perubahan dari yang diharapkan.

**Tabel 5.1** Manajemen Resiko dalam Kegiatan Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
1	Kualitas rekomendasi kebijakan yang belum optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum berdasarkan informasi ilmiah, objektif, aktual dan faktual</li> <li>b. Penggunaan data dan informasi yang kurang memadai</li> <li>c. Ketidaksiapan metodologi riset dan analisis dalam penyusunan rekomendasi kebijakan</li> <li>d. Kuantitas dan kualitas analisis kebijakan yang masih kurang memadai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum didasarkan pada bukti (<i>evidence based policy</i>) dan informasi ilmiah, objektif, aktual dan faktual</li> <li>b. Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum sesuai harapan sehingga harus ditinjau ulang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyediakan data dan informasi (<i>big data</i>) yang aktual dan faktual</li> <li>b. Menyusun metodologi riset dan analisis dalam penyusunan rekomendasi kebijakan</li> <li>c. Menyusun siklus proses kebijakan yaitu penetapan agenda kebijakan, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan</li> <li>d. Menyusun pemetaan jabatan fungsional analisis kebijakan dan pemetaan penugasan analisis kebijakan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan</li> </ul>
2	Produk NSPK yang dihasilkan belum optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyusunan produk NSPK membutuhkan tahapan dan waktu penyusunan yang relatif lama</li> <li>b. Koordinasi dengan Direktorat Jenderal teknis berkaitan dengan substansi NSPK</li> <li>c. Koordinasi dengan Bagian Hukum dan Biro Hukum dalam proses penetapan produk NSPK</li> </ul>	Jumlah produk NSPK yang dihasilkan terbatas	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun pembagian peran dalam menyusun jenis dan substansi produk NSPK antara Direktorat Jenderal teknis dengan Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>b. Melakukan koordinasi teknis dengan Bagian Hukum dan Biro Hukum dalam tahapan proses penetapan Naskah Akademik menjadi produk NSPK</li> </ul>
3	Rekomendasi kebijakan belum mencapai maksud, tujuan dan sasaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pemahaman terhadap kerangka acuan penyusunan rekomendasi kebijakan yang masih kurang</li> <li>b. Pelibatan pemangku kepentingan/tim ahli masih kurang dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan</li> </ul>	Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum sesuai kebutuhan sehingga tidak termanfaatkan secara optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun metodologi riset dan analisis dalam penyusunan rekomendasi kebijakan</li> <li>b. Melaksanakan forum <i>sharing session, knowledge management</i> analisis kebijakan untuk membahas substansi kebijakan yang dilakukan (mencakup maksud, tujuan, sasaran, lingkup kegiatan, metodologi, kebutuhan data dan analisis)</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
				<ul style="list-style-type: none"> <li>c. Pelibatan tim ahli/pakar yang relevan untuk menambah pengetahuan dan wawasan berkaitan dengan tema kebijakan</li> <li>d. Melakukan kerjasama dengan lembaga pendidikan perguruan tinggi dalam rangka alih pengetahuan dan pelibatan akademisi dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan</li> <li>e. Melakukan pengendalian dan pemantauan kualitas (<i>quality assurance</i>) dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan secara berkala</li> </ul>
4	Keterbatasan jumlah rekomendasi kebijakan yang dihasilkan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kuantitas dan kualitas analisis kebijakan yang masih kurang memadai</li> <li>b. Belum adanya <i>roadmap</i> kebijakan yang akan dicapai</li> </ul>	Jumlah rekomendasi kebijakan yang dihasilkan masih terbatas	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun <i>roadmap</i> kebijakan jangka pendek, menengah dan panjang</li> <li>b. Menyusun target pencapaian rekomendasi kebijakan</li> </ul>
5	Rekomendasi kebijakan belum selaras dengan harapan pemangku kepentingan	Rekomendasi kebijakan belum sesuai harapan pemangku kepentingan	Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum bisa dimanfaatkan secara optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan koordinasi, komunikasi dan diskusi dengan pemangku kepentingan dalam rangka menyamakan pemahaman terhadap maksud, tujuan, sasaran, metoda analisis yang akan dilakukan serta kesimpulan dan rekomendasi kebijakan yang akan dihasilkan</li> <li>b. Pelibatan pemangku kepentingan dan /tim ahli dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan (mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan) dan penyusunan kesimpulan rekomendasi kebijakan</li> <li>c. Melakukan pengendalian dan pemantauan kualitas (<i>quality assurance</i>) dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan secara berkala</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
6	Rekomendasi kebijakan belum mengantisipasi perubahan eksternal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kompetensi pemahaman terhadap perubahan eksternal yang masih kurang</li> <li>b. Pelibatan pemangku kepentingan/tim ahli masih kurang dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan</li> </ul>	Rekomendasi kebijakan belum mengantisipasi perubahan eksternal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melaksanakan forum <i>sharing session, knowledge management</i> analisis kebijakan untuk membahas substansi kebijakan yang dilakukan (mencakup maksud, tujuan, sasaran, lingkup kegiatan, metodologi, kebutuhan data dan analisis)</li> <li>b. Pelibatan tim ahli/pakar yang relevan untuk menambah pengetahuan dan wawasan berkaitan dengan isu-isu global dan perubahan eksternal</li> <li>c. Melakukan kunjungan dan kerjasama dengan pemangku kepentingan negara lain untuk membahas mengenai isu-isu global dan perubahan eksternal</li> <li>d. Melakukan pengendalian dan pemantauan kualitas (<i>quality assurance</i>) dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan secara berkala</li> </ul>
7	Implementasi dan pelaksanaan rekomendasi kebijakan belum optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kurang koordinasi dengan instansi pelaksana rekomendasi kebijakan</li> <li>b. Kurang optimalnya proses monitoring dan evaluasi penerapan dan pemanfaatan rekomendasi kebijakan secara terintegrasi dan berkala</li> </ul>	Implementasi dan pelaksanaan kebijakan tidak sesuai dengan rekomendasi kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun standar operasional penyampaian kebijakan kepada Menteri, K/L terkait, Unit Eselon I Terkait, Pemerintah Daerah, dan pemangku kepentingan terkait lainnya</li> <li>b. Melakukan koordinasi dengan pemangku kepentingan untuk mengidentifikasi dan pemetaan kendala, hambatan dan tantangan dalam implementasi pelaksanaan kebijakan</li> <li>c. Melakukan pemantauan dan evaluasi implementasi dan pelaksanaan rekomendasi kebijakan secara berkala</li> </ul>
8	Publikasi rekomendasi kebijakan yang telah	a. Keterbatasan media publikasi rekomendasi kebijakan	Pemanfaatan rekomendasi kebijakan belum	a. Menyediakan media informasi publikasi rekomendasi kebijakan yang sedang dan telah disusun

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
	disusun belum optimal	b. Tata kelola penyimpanan rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum optimal	terpublikasikan kepada pemangku kepentingan	b. Melakukan peningkatan publikasi hasil rekomendasi kebijakan yang disusun dalam bentuk karya tulis ilmiah yang dapat dipublikasikan melalui jurnal, deseminasi kebijakan, laporan advokasi kebijakan dan media informasi lainnya
9	Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan belum selaras dengan penilaian jabatan fungsional analis kebijakan	Belum adanya penilaian rekomendasi kebijakan yang dihasilkan dengan angka kredit yang akan didapatkan oleh analis kebijakan	Tidak tercapainya angka kredit analis kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun penilaian rekomendasi kebijakan yang dihasilkan</li> <li>b. Menyusun pemetaan angka kredit dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan</li> <li>c. Menyusun sasaran kerja pegawai oleh setiap analis kebijakan</li> <li>d. Menyusun kompetensi jabatan fungsional analis kebijakan</li> <li>e. Pelibatan pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan kompetensi analis kebijakan</li> </ul>
10	Alih pengetahuan antar analis kebijakan yang belum optimal	Belum tersedia forum <i>sharing session</i> dan <i>knowledge management</i>	Kualitas dan kuantitas hasil rekomendasi kebijakan yang belum optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melaksanakan forum <i>sharing session, knowledge management</i> analis kebijakan untuk membahas substansi kebijakan yang dilakukan (mencakup maksud, tujuan, sasaran, lingkup kegiatan, metodologi, kebutuhan data dan analisis)</li> <li>b. Melakukan pemetaan kualifikasi analis kebijakan</li> <li>c. Melakukan pemantauan kegiatan forum <i>sharing session, knowledge management</i> analis kebijakan secara berkala</li> </ul>

**Tabel 5.2** Manajemen Resiko dalam Kegiatan Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
1	Penurunan kepercayaan publik terhadap kualitas layanan organisasi	Kecepatan dan pendekatan organisasi ke seluruh pemangku kepentingan belum menyesuaikan perubahan di lingkungan eksternal	Tingkat kepercayaan publik terhadap organisasi menurun	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan sosialisasi berkaitan dengan eksistensi Badan Kebijakan Transportasi</li> <li>b. Melakukan koordinasi berkala dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan</li> <li>c. Melakukan publikasi hasil rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan dan diimplementasikan</li> </ul>
2	Implementasi struktur organisasi yang belum optimal	Penyesuaian terhadap tugas dan fungsi pada masing-masing unit kerja	Proses bisnis organisasi belum optimal dan belum berjalan secara efektif dan efisien	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun tata cara pelaksanaan pemberian rekomendasi kebijakan</li> <li>b. Menyusun peta jabatan dan uraian jenis kegiatan jabatan</li> <li>c. Menyusun kompetensi jabatan fungsional analis kebijakan</li> </ul>
3	Belum terintegrasi data dan informasi	Belum tersedianya <i>platform knowledge</i> dalam mengintegrasikan data	Data berpotensi hilang dan membutuhkan alokasi waktu lama untuk mengumpulkan data	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menyusun rencana pembangunan <i>platform knowledge management</i></li> <li>b. Melakukan kegiatan pengumpulan data</li> <li>c. Melakukan penguatan manajemen data dan informasi</li> </ul>
4	Komunikasi publik belum berjalan optimal	Kurang kompetensi dalam menjalankan strategi komunikasi publik	Informasi pencapaian kinerja organisasi kepada public belum berjalan optimal	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Meningkatkan koordinasi, pembinaan dan kerjasama dengan media publik</li> <li>b. Membentuk tim media yang memiliki kompetensi</li> <li>c. Meningkatkan pendidikan dan latihan mengenai komunikasi publik</li> </ul>
5	Potensi kesalahan dalam pengelolaan keuangan	Sistem pengendalian dan pengawasan belum optimal	Tingkat kepercayaan publik terhadap organisasi menurun	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan pengarah penerapan <i>good and clean government</i></li> <li>b. Melakukan pengelolaan dan pemantauan pengeluaran keuangan melalui <i>Cash Management System (CMS)</i> rekening induk</li> </ul>

RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

No.	Daftar Resiko	Penyebab	Dampak/Akibat	Mitigasi Penanganan
6	Pengelolaan data capaian kinerja belum optimal	Aplikasi pemantauan kinerja belum menjangkau ke level menjangkau	Tidak tercapainya penilaian akuntabilitas organisasi sesuai target	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sosialisasi pendampingan dan pemantauan berkala ke seluruh unit kerja</li> <li>b. Melakukan pengelolaan pencapaian kinerja bulanan</li> </ul>
7	Belum tercapainya target tingkat maturitas SPIP	Belum tersosialisasi penyelenggaraan SPIP ke seluruh unit kerja	Belum tercapainya penilaian akuntabilitas organisasi sesuai target	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sosialisasi pendampingan dan pemantauan berkala ke seluruh unit kerja</li> <li>b. Melakukan bimbingan teknis</li> <li>c. Melakukan pengendalian progres kinerja anggaran dan kegiatan</li> </ul>

## 5.2 Penutup

Dokumen Naskah Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020 – 2024 disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Transformasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi mendasari penyempurnaan/penyesuaian dalam melakukan evaluasi/Reviu Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan 2020-2024 menjadi Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 yang dipergunakan sebagai pedoman dan acuan perencanaan bagi Unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi untuk (1) penyusunan dan penetapan rencana lima tahun (Renstra); (2) penyusunan dan penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL); (3) pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan; dan (4) pemantauan dan evaluasi di bidang penelitian dan pengembangan perhubungan yang akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sampai dengan tahun 2024.

Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu Instansi Pemerintah yang bertugas melakukan kegiatan perumusan kebijakan di bidang transportasi senantiasa dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengembangkan langkah-langkah strategis dan realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan secara cepat, tepat sasaran dan bermanfaat. Perubahan tersebut harus disusun dalam suatu tahapan yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan akuntabilitas dan kinerja yang berorientasi pada pencapaian hasil. Adanya perubahan dan perkembangan lingkungan baik pada skala dalam negeri, global yang dinamis maupun tuntutan Reformasi Birokrasi harus menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan ke depan.

Untuk menjalankan seluruh agenda program kegiatan yang tercantum dalam Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024, diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, penyempurnaan regulasi yang dibutuhkan, koordinasi antar direktorat teknis, sinkronisasi pelaksanaan perencanaan dan berbagai upaya lainnya agar perumusan kebijakan transportasi yang dihasilkan dapat mampu memberikan kontribusi besar terhadap pembangunan transportasi di Indonesia dalam mewujudkan peningkatan konektivitas nasional, kinerja pelayanan transportasi dan keselamatan transportasi. Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut:

1. Seluruh unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020 – 2024 dengan sebaik-baiknya.
2. Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 – 2024 dan menjadi acuan bagi Sekretariat Badan dan Para Pusat Kebijakan Transportasi dalam menyusun Rencana Kerja Tahun 2022 sampai dengan tahun 2024.

3. Badan Kebijakan Transportasi berkewajiban menjaga konsistensi antara Renstra Badan Kebijakan Transportasi dengan Renstra Kementerian Perhubungan serta Rencana Kerja Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dan Pusat Kebijakan Transportasi.

Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024, Sekretariat Badan dan masing-masing Pusat Kebijakan Transportasi berkewajiban melaksanakan pemantauan dan evaluasi kinerja terhadap pelaksanaan Renstra dalam keterkaitannya dengan Rencana Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**



**Jl. Medan Merdeka Timur No. 5  
Jakarta Pusat 10110**

**Telp/Fax : 021 34833061, 34833065**

**Website : [www.baketrans.dephub.go.id](http://www.baketrans.dephub.go.id)**

**Email : [baketrans151@dephub.go.id](mailto:baketrans151@dephub.go.id)**

**f i t : baketrans**