



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

2022

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH



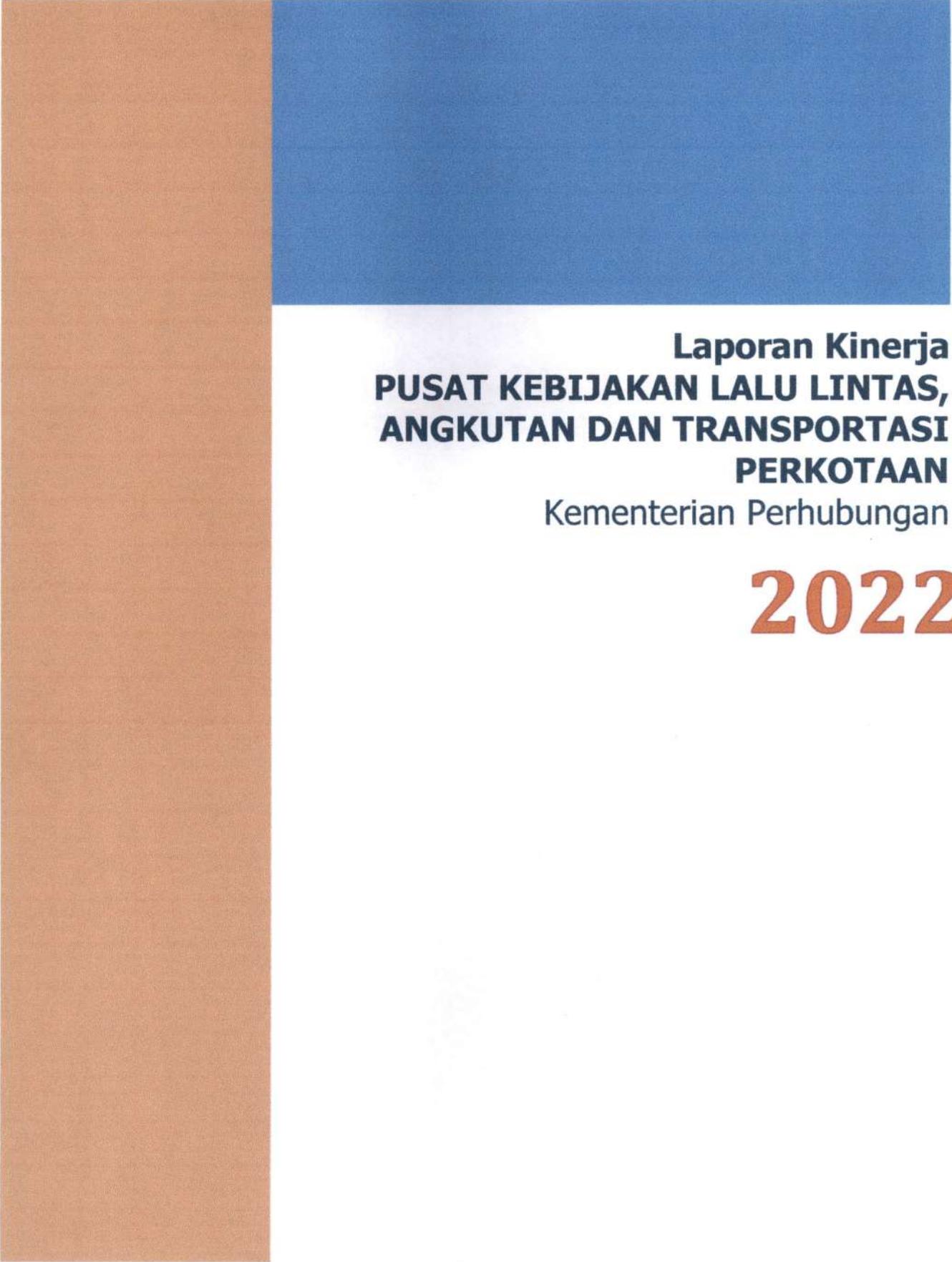
**PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN
TRANSPORTASI PERKOTAAN**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN**

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat

2023



Laporan Kinerja
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS,
ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI
PERKOTAAN
Kementerian Perhubungan

2022

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022**" dapat diselesaikan.

Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance and clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai salah satu unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi menyusun Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang kebijakan transportasi.

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2022 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2022 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan di masa yang akan datang.

Jakarta, Januari 2023

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan
Transportasi Perkotaan



Eddy Gunawan, ATD., M.Eng.Sc.
NIP. 19630208 198303 1 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022**" dapat diselesaikan.

Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance and clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai salah satu unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi menyusun Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang kebijakan transportasi.

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2022 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2022 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan di masa yang akan datang.

Jakarta, Januari 2023

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan
Transportasi Perkotaan



Eddy Gunawan, ATD., M.Eng.Sc.
NIP. 19630208 198303 1 002

RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2021 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran strategis yang telah ditetapkan. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan merupakan unit kerja penunjang Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan analisis kebijakan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi terdiri dari Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 berpedoman dan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Selain itu, mengacu pula pada Rencana Strategis Tahun 2020 - 2024 sebagai penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan pada bulan Desember 2022 terdapat 8 IKK (Indikator Kinerja Kegiatan) yang disepakati di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK), yaitu IKK 1 adalah *Initial Outcome* Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian), IKK 2 adalah *Intermediate Outcome* Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian pada (t-2), IKK 3 adalah *Initial Outcome* Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi, IKK 4 adalah *Intermediate Outcome* Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, IKK 5 adalah *Initial Outcome* Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, IKK 6 adalah *Intermediate Outcome* Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian pada (t-2), IKK 7 adalah Tingkat Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, IKK 8 adalah Tingkat Maturitas SPIP. IKK tersebut yang menjadi dasar analisa capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022.

A. Pencapaian Kinerja

Pengukuran capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 dilakukan dengan cara membandingkan antara target (rencana) dan realisasi Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Rata-rata capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 untuk 8 (lima) IKK sebesar 107,76%.

Pencapaian kinerja pada *Costumer Perspective* diwujudkan melalui delapan indikator kinerja, yaitu:

a. IKK 1

Initial Outcome: Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

b. IKK 2

Intermediate Outcome: Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian pada (t-2)

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2) adalah sebesar 38,50% atau dengan capaian sebesar 104,05% dari target yang telah ditetapkan. Hal tersebut disebabkan karena kegiatan monitoring pemanfaatan hasil penelitian dengan judul Potensi Pemudik Angkutan Lebaran Tahun 2020, Perencanaan Implementasi Teknologi Angkutan Umum Autonom Berbasis Energi Listrik di Wilayah IKN, Studi Kelayakan Angkutan Umum Massal di Kawasan Perkotaan Bali Selatan, Kajian Kebijakan Lalulintas dan Penataan Kawasan Puncak, dan Studi Pengembangan Prototipe Alat Ukur Beban Penggunaan Prasarana Perkeretaapian (Penyusunan Desain) telah dilaksanakan.

c. IKK 3

Initial Outcome: Target Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

d. IKK 4

Intermediate Outcome: Target Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

e. IKK 5

Initial Outcome: Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program,

Regulasi, 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 Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

f. IKK 6

Intermediate Outcome: Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya

Pada tahun 2022 telah dilakukan monitoring kemanfaatan Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya t-2, yaitu pada tahun 2020. Berdasarkan hasil monitoring yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa terdapat 1 dari 3 judul Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya t-2 yang telah dimanfaatkan. Oleh karena itu, realisasi adalah sebesar 33,33% dan target semula yaitu 32% sebagaimana target yang diperjanjikan dalam dokumen PK Revisi Bulan Desember Tahun 2022. Maka capaian Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya adalah sebesar 103,13%.

g. IKK 7

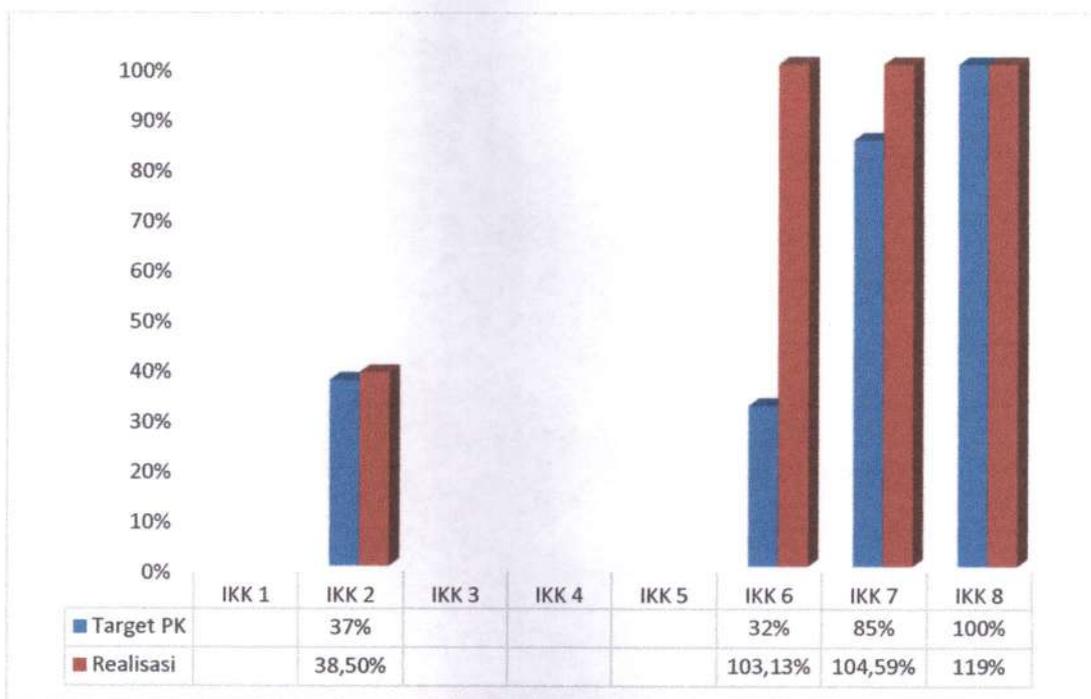
Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi

Pada tahun 2022, terdapat 50 kegiatan yang telah dilaksanakan dari 53 kegiatan yang direncanakan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Realisasi pelaksanaan kegiatan adalah sebesar 94,34% dan target semula yaitu 85% sebagaimana target yang diperjanjikan dalam dokumen PK Revisi Bulan Desember Tahun 2022. Maka capaian Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi adalah sebesar 110,99%.

h. IKK 8

Tingkat Maturitas SPIP

Realisasi untuk IKK 8 Tingkat Maturitas SPIP adalah 3 atau dengan capaian sebesar 100% dari target yang telah ditetapkan. Hal tersebut dikarenakan pada bulan Desember 2022 telah didapatkan nilai dari Tim QA Maturitas SPIP dalam hal ini adalah Itjen Kemenhub, dengan nilai Maturitas SPIP Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah level 3.



Gambar 1 Grafik Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

B. Kinerja Anggaran

Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp.33.986.390.000,00 Sepanjang Tahun 2022, terdapat revisi anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yaitu pada bulan Desember 2022 dilakukan Revisi Anggaran dikarenakan transformasi unit kerja semula Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian menjadi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Anggaran kajian dialokasikan ke BRIN dari Belanja Barang, dan Belanja Modal sehingga Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 berdasarkan pagu revisi sebesar Rp. 9.352.995.000,00.

Dari pagu anggaran terakhir Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Tahun 2022 terealisasi sebesar Rp.9.302.710.721,00 atau 99,46%. Anggaran yang tidak terserap sebesar Rp.50.284.279,00 atau 0,54%. Secara umum, kinerja anggaran sangat baik dan anggaran yang tidak terserap berasal dari Belanja Barang dan Belanja Modal.

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	ii
Ringkasan Eksekutif	iii
Daftar Isi	viii
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar	xi
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Tugas dan Fungsi	3
1.3 Sumber Daya Manusia	4
1.4 Potensi dan Permasalahan	6
1.5 Isu dan Lingkungan Strategis	9
1.6 Sistematika Laporan	17
BAB II PERENCANAAN KINERJA	20
2.1 Rencana Strategis Tahun 2022 - 2024	20
2.2 Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022	35
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	38
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	38
3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2021	38
3.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya Keuangan	51
3.4 Capaian Keberhasilan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	56
3.5 Realisasi Anggaran Tahun 2022	56
BAB IV PENUTUP	59
4.1 Kesimpulan	59
4.2 Saran dan Tindak Lanjut	72
BAB V LAMPIRAN	L-1

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2017-2022	5
Tabel 1.2	Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2022	5
Tabel 1.3	Jumlah Analisis Kebijakan berdasarkan jenjang jabatan Tahun 2022	6
Tabel 1.4	Komposisi Analisis Kebijakan Tahun 2022	6
Tabel 1.5	Identifikasi Ancaman Lingkungan Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024	15
Tabel 2.1	Indikator Kinerja Kegiatan Sesuai Renstra Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2022-2024	35
Tabel 3.1	Capaian Sasaran dan Indikator Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022	40
Tabel 3.2	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 2 Tahun 2022	42
Tabel 3.3	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 6 Tahun 2022	45
Tabel 3.4	Uraian Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 7 Tahun 2022	46
Tabel 3.5	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 7 Tahun 2022	47
Tabel 3.6	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 8 Tahun 2022	48
Tabel 3.7	Perbandingan Kinerja Tahun 2021 dan Tahun 2022	48
Tabel 3.8	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Renstra Tahun 2022	50
Tabel 3.9	Data Target dan Realisasi Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022	51
Tabel 3.10	Rencana Penarikan Dana Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 per Bulan	54
Tabel 3.11	Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran	55
Tabel 3.12	Forum Ilmiah Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	56
Tabel 4.1	Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022	59
Tabel 4.2	Pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2021 Dibandingkan dengan Tahun 2022	63

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	4
Gambar 1.2	Komposisi Analisis Kebijakan Berdasarkan Bidang Kepakaran Tahun 2022	7
Gambar 2.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan	24
Gambar 2.2	Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi	30
Gambar 2.3	Cascading Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses Mirroring dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan	28
Gambar 2.4	Peta Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	34
Gambar 3.1	Penganugerahan Penghargaan dari Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan kepada Badan Kebijakan Transportasi	59
Gambar 3.2	Pelaksanaan Seminar Internasional II Tahun 2022	63
Gambar 3.3	Para Pemenang Peringkat I per Kategori Temu Karya Tahun 2022	64

PENDAHULUAN

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Tugas dan Fungsi
- 1.3 Sumber Daya Manusia
- 1.4 Potensi dan Permasalahan
 - 1.4.1. Potensi
 - 1.4.2. Permasalahan
- 1.5. Isu Strategis
 - 1.5.1. Isu Strategis Kementerian Perhubungan
 - 1.5.2. Isu Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
- 1.5 Sistematika Laporan

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban setiap instansi pemerintah dalam mewujudkan *good governance* dan *clean government* sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Penyusunan laporan akuntabilitas kinerja merupakan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/ kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

Pelaporan kinerja bertujuan memberikan informasi capaian kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas rencana kinerja yang telah diperjanjikan dengan target yang diinginkan untuk tercapai. Penyusunan laporan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berpedoman pada petunjuk teknis penyusunan laporan kinerja yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.

Pada tahun 2022, Badan Litbang Perhubungan telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Tugas utama yang sebelumnya adalah menyelenggarakan penelitian dan pengembangan perhubungan dengan output hasil penelitian berubah menjadi menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang dijadikan bahan masukan penyempurnaan kebijakan transportasi dalam rangka menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Perubahan tugas pokok dan fungsi ini sejalan dengan terbitnya Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Badan Kebijakan Transportasi terdiri atas Sekretariat Badan, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan, dan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan telah melaksanakan program kerja dan anggaran berbasis kinerja sebagai bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kementerian Perhubungan. Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 pada dasarnya adalah bentuk pertanggungjawaban atas kewenangan instansi yang disertai dengan pemberdayaan sumber daya dalam pencapaian misi dan visi organisasi. Penyusunan laporan kinerja mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 berpedoman dan mengacu pula pada Rencana Strategis Tahun 2022 – 2024. Lingkup penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 adalah gambaran kondisi obyektif atas evaluasi pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan realisasi capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dan/atau Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2022 yang telah ditetapkan.

1.2. TUGAS DAN FUNGSI

A. Tugas

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi memiliki tugas menyelenggarakan analisis kebijakan di bidang transportasi berdasarkan kebijakan yang ditetapkan Menteri Perhubungan dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai salah satu unit kerja setingkat Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Dipimpin oleh Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi.

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berperan mendukung pelaksanaan tugas pemerintahan melalui pemberian masukan-masukan berkaitan dengan penetapan kebijakan, baik pada tingkat pimpinan kementerian, direktorat jenderal, dinas-dinas provinsi, BUMN, dan instansi terkait lainnya.

B. Fungsi

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan mempunyai tugas melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan;
2. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan;
3. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan
4. Penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan;
5. Penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan;
6. Penyiapan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta

pemberian rekomendasi kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan, dan transportasi perkotaan; dan

7. Penyiapan pelaksanaan urusan administrasi Pusat.

Apabila digambarkan maka struktur organisasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai berikut:



Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan LLATP

Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, terdapat kelompok jabatan fungsional analisis kebijakan sesuai dengan bidang keahlian masing-masing, yaitu analisis kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan.

1.3. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Jumlah SDM Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 44 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

A. Komposisi Pegawai

Jumlah pegawai Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan mengalami perubahan dibandingkan tahun sebelumnya. Secara rinci, perkembangan jumlah pegawai lima tahun terakhir dan komposisi pegawai dapat dilihat pada Tabel 1.1 dan Gambar 1.2 di bawah ini:

Tabel 1. 1 Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2017-2022

NO	GOLONGAN	TAHUN					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Golongan IV	15	13	11	10	9	8
2.	Golongan III	27	25	25	26	35	32
3.	Golongan II	1	1	1	2	2	4
4.	Golongan I	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		43	43	39	37	38	44

Sumber: Pusat Kebijakan LLATP, 2022

B. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan, yaitu S2 sebanyak 18 orang, D IV/S1 sebanyak 21 orang, D III sebanyak 2 orang, D I sebanyak 1 orang dan SLTA sebanyak 2 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan tingkat pendidikan menurut unit kerja masing-masing dapat dilihat pada Tabel 1.2 di bawah ini.

Tabel 1. 2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2022

NO	PENDIDIKAN	TINGKAT PENDIDIKAN					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	S3	-	1	-	-	-	-
2.	S2	23	22	23	22	25	18
3.	DIV/S1	15	13	11	12	18	21
4.	D III	1	1	1	1	1	2
5.	D I	-	-	-	1	1	1
5.	SLTA	4	2	2	2	1	2
JUMLAH		43	39	37	38	46	44

Sumber: Pusat Kebijakan LLATP, 2022

C. Jumlah Tenaga Fungsional Analisis Kebijakan

Dalam melaksanakan tugasnya, yaitu melakukan kegiatan analisis kebijakan maka sebagian besar pegawai Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan memiliki jabatan fungsional analisis kebijakan.

Analisis kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan terdistribusi ke dalam empat jenjang analisis kebijakan, yaitu Analisis Kebijakan Utama, Analisis Kebijakan Madya, Analisis Kebijakan Muda dan Analisis Kebijakan Pertama. Perkembangan

jumlah Analisis Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan jenjang jabatan selama kurun waktu lima tahun terakhir disajikan pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1. 3 Jumlah Analisis Kebijakan Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2022

NO	JENJANG JABATAN	Jumlah
1.	Analisis Kebijakan Utama	-
2.	Analisis Kebijakan Madya	3
3.	Analisis Kebijakan Muda	6
4.	Analisis Kebijakan Pertama	2
5.	Calon Analisis Kebijakan Pertama	11
JUMLAH		22

Sumber: Pusat Kebijakan LLATP, 2022

Jumlah analisis kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 yaitu sebanyak 22 orang. Terdiri dari 3 analisis kebijakan madya, 6 analisis kebijakan muda 2 analisis kebijakan pertama, dan 11 calon analisis kebijakan pertama.

1.4. 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 hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan analisis kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan ke kurun waktu 2 tahun mendatang.

1.4.1. 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-hasil analisis kebijakan yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para Analisis Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal.

Informasi hasil analisis kebijakan 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. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis kebijakan di bidang transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis

kebijakan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran program yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya.

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi *tools* (alat bantu) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Catatan potensi yang terdapat pada setiap unit kerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dapat dikelompokkan sebagaimana berikut:

A. Koordinator atau pusat kebijakan transportasi yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis

Melalui posisi penugasan pokok dan fungsi serta kewenangan yang dimiliki, maka Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam menjalankan program dan kegiatannya dapat berperan untuk memenuhi:

1. Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
2. Kebutuhan terhadap kajian sebagai *base evidence* untuk mendukung rekomendasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Peluang Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai acuan atau koordinator penyelenggaraan analisis kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan.

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

Pada pemetaan kekuatan internal, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan memiliki kecukupan dukungan potensi sumber daya baik itu berupa jumlah analis kebijakan, fasilitas penunjang kegiatan analisis kebijakan, ataupun ketersediaan alokasi anggaran untuk menjalankan program-program dan kegiatan analisis kebijakan yang bernilai strategis.

1. Mempunyai jumlah SDM Analis Kebijakan sebanyak 22 orang terdiri dari Analis Kebijakan Madya (3 orang), Analis Kebijakan Muda (6 orang), Analis Kebijakan Pertama (2 orang), dan Calon Analis Kebijakan Pertama (11 orang).
2. Terdapat fasilitas penunjang berupa jurnal ilmiah, sistem *database*, *software* perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data 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, 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 analisis kebijakan dengan lembaga tingkat

jumlah Analisis Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan jenjang jabatan selama kurun waktu lima tahun terakhir disajikan pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1. 3 Jumlah Analisis Kebijakan Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2022

NO	JENJANG JABATAN	Jumlah
1.	Analisis Kebijakan Utama	-
2.	Analisis Kebijakan Madya	3
3.	Analisis Kebijakan Muda	6
4.	Analisis Kebijakan Pertama	10
JUMLAH		19

Sumber: Pusat Kebijakan LLATP, 2022

Jumlah analisis kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 yaitu sebanyak 19 orang. Terdiri dari 3 analisis kebijakan madya, 6 analisis kebijakan muda dan 10 analisis kebijakan pertama.

1.4. 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 hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan analisis kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan ke kurun waktu 2 tahun mendatang.

1.4.1. 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 kebijakan yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para Analisis Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal.

Informasi hasil analisis kebijakan 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. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis kebijakan di bidang transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien.

Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran program yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya.

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi *tools* (alat bantu) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Catatan potensi yang terdapat pada setiap unit kerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dapat dikelompokkan sebagaimana berikut:

A. Koordinator atau pusat kebijakan transportasi yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis

Melalui posisi penugasan pokok dan fungsi serta kewenangan yang dimiliki, maka Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam menjalankan program dan kegiatannya dapat berperan untuk memenuhi:

1. Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
2. Kebutuhan terhadap kajian sebagai *base evidence* untuk mendukung rekomendasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan.
3. Peluang Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai acuan atau koordinator penyelenggaraan analisis kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan.

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

Pada pemetaan kekuatan internal, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan memiliki kecukupan dukungan potensi sumber daya baik itu berupa jumlah analis kebijakan, fasilitas penunjang kegiatan analisis kebijakan, ataupun ketersediaan alokasi anggaran untuk menjalankan program-program dan kegiatan analisis kebijakan yang bernilai strategis.

1. Mempunyai jumlah SDM Analis Kebijakan sebanyak 19 orang terdiri dari Analis Kebijakan Madya (3 orang), Analis Kebijakan Muda (6 orang), dan Analis Kebijakan Pertama (10 orang).
2. Terdapat fasilitas penunjang berupa jurnal ilmiah, sistem *database*, *software* perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data 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, 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 analisis kebijakan dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional untuk

melaksanakan analisis kebijakan bernilai strategis yang melibatkan mitra terkait tersebut.

C. Kekuatan potensi jejaring kerja sama mitra untuk menghasilkan kualitas analisis kebijakan yang baik dan dapat dipercaya

Sebagai upaya revitalisasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai lembaga penyusun rekomendasi kebijakan transportasi di era Revolusi Industri 4.0, diperlukan dukungan kerjasama dengan mitra strategis untuk menghasilkan rekomendasi berbasis hasil analisis kebijakan yang baik dan dapat dipercaya. Umpan balik dari mitra strategis selama proses analisis kebijakan, tidak hanya memperkaya metode analisis kebijakannya saja, namun interaksi antar analisis kebijakan akan memberikan budaya positif dalam proses pengelolaan penelitian secara komprehensif.

1. Kerja sama Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan beberapa instansi analisis kebijakan di dalam negeri ataupun dengan jejaring stakeholder terkait termasuk perguruan tinggi dilaksanakan bertujuan untuk peningkatan kompetensi SDM analisis kebijakan, pengembangan sarana dan prasarana analisis kebijakan, peningkatan kolaborasi manajemen pengelolaan sumber daya analisis kebijakan, serta keaktifan analisis kebijakan dalam forum kerjasama nasional dan internasional baik secara bilateral maupun multilateral.
2. Adanya dukungan dalam bentuk regulasi Peraturan Kepala Lembaga Administrasi Negara Nomor 14 Tahun 2016 tentang Petunjuk Teknis Penilaian Kualitas Hasil Kegiatan Analisis Kebijakan yang menyiratkan adanya peluang untuk melakukan pengajuan akreditasi lembaga analisis kebijakan.

1.4.2. PERMASALAHAN

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan senantiasa berupaya mengadakan analisis kebijakan untuk dapat menghasilkan rekomendasi 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, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 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 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam Roadmap dan SOP pengkajian kebijakan di bidang transportasi;
2. Kurang optimalnya pengambilan kebijakan transportasi berdasarkan pemanfaatan rekomendasi hasil analisis kebijakan.

B. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan analisis kebijakan strategis

1. Terbatasnya kuantitas dan kompetensi SDM analis kebijakan dan operator penunjang analisis kebijakan untuk dapat mencapai tujuan sebagai pusat kajian kebijakan transportasi.
2. Belum adanya peta komposisi analis kebijakan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai bentuk tanggungjawab analisis kebijakan perbidang yang dikhususkan.
3. Kurangnya dukungan fasilitas sarana dan prasarana penunjang untuk pelaksanaan analisis kebijakan dalam skala masif dan batasan waktu yang ditentukan.
4. Ketidakseimbangan proporsi alokasi dana analis kebijakan dan dana manajerial sehingga perlu adanya dukungan alternatif pembiayaan analisis kebijakan dengan mitra strategis.

C. Belum optimalnya dukungan manajemen tata kelola Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

1. Adanya tumpang tindih pelaksanaan analisis kebijakan dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan.
2. Kurangnya manajemen sistem informasi pemanfaatan hasil analisis kebijakan sebagai dasar pengambilan kebijakan strategis bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan.
3. Masih rendahnya publikasi dan desiminasi hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang menjadi tolok ukur kinerja analisis kebijakan.
4. Belum optimalnya dukungan kebijakan serta komitmen pimpinan K/L terhadap eksistensi dan peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan.

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

1. Pelaksanaan analisis kebijakan mengenai kajian transportasi belum sepenuhnya memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
2. Masih rendahnya alih teknologi dari hasil analisis kebijakan.

1.5. 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) Tahun 2022-2024 dapat dijelaskan pada uraian berikut ini:

1.5.1. ISU 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 SDM
- a. Terbatasnya kualitas, kuantitas, standar kompetensi SDM Transportasi dan tenaga pendidik transportasi;
 - b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek pengaruh teknologi informasi secara optimal;
 - c. Kurangnya Analisis Kebijakan adalah modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil analisis dan rekomendasi 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.

1.5.2. 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 2022-2024. 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 ekstrem 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 2022-2024 dapat dikompilasikan pada kelompok isu sebagai berikut.

A. Kebutuhan Penguatan Peran Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu Instansi Pemerintah yang bertugas melakukan kegiatan analisis kebijakan di bidang transportasi senantiasa dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengembangkan langkah-langkah strategis dan realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan. 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 penguatan peran ke depan.

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:

Pada **Konektivitas**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan keberintisan.
2. Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi.
3. Kondisi infrastruktur transportasi yang masih belum memadai.
4. Terdapat beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur darat baik jalan ataupun kereta api.
5. Peningkatan aksesibilitas dan penyediaan layanan transportasi pada Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK).

Pada **Kinerja Pelayanan**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

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

Pada **Keselamatan dan Keamanan**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

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

Pada **Dukungan Kebutuhan Percepatan Pariwisata**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju sepuluh destinasi baru tujuan wisata.

2. Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan wisata prioritas untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan mancanegara.
3. Kurangnya tenaga profesional operator transportasi yang dapat memenuhi standar SDM untuk mendukung layanan bagi wisatawan mancanegara

Pada **Dukungan Kebutuhan Percepatan Logistik**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

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

Pada **Perkembangan Teknologi dan Kebutuhan Sumber Daya Manusia**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

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

Pada **Pemindahan Ibu Kota Negara**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

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

B. Tuntutan Penguatan Sumber Daya Internal

Pada **Aspek Sumber Daya Manusia**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Masih belum terpenuhinya kebutuhan baik kuantitas ataupun kualitas SDM aparatur di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi;
2. Perlunya pemetaan komposisi analis kebijakan di Badan Kebijakan Transportasi sebagai bentuk tanggungjawab analisis kebijakan per bidang yang dikhususkan untuk mendukung kualitas hasil rekomendasi kebijakan transportasi;
3. Belum optimalnya sistem diklat dan sertifikasi SDM Analis Kebijakan yang dapat memperkuat kompetensi keahlian bidang analisis kebijakan;
4. Penguasaan SDM terhadap teknologi terkini di era revolusi industri 4.0.

Pada **Aspek Pendanaan**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Porsi alokasi APBN Badan Kebijakan Transportasi yang masih kecil (termasuk untuk membiayai analisis kebijakan berbagai usulan Daerah);
2. Skema pendanaan analisis kebijakan masih terbatas, sementara sesuai RPJMN/RIPNas sumber pembiayaan diharapkan lebih kreatif/*creatif financing* melalui pembiayaan alternatif analisis kebijakan dengan mitra strategis.

Pada **Aspek Sarana dan Prasarana**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Kebutuhan fasilitas sarana dan prasarana bagi analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi dalam skala masif dan batasan waktu yang ditentukan;
2. Semakin mendesaknya pengembangan dan tuntutan terhadap analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang dapat diaplikasikan baik jangka pendek, menengah ataupun jangka panjang;
3. Belum sepenuhnya hasil analisis kebijakan dipublikasikan sebagai bagian dari penilaian kinerja;
4. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan topik riset di bidang transportasi, sehingga perluantisipasi terhadap penerapan teknologi transportasi terbaru;
5. Perlu adanya penguasaan pembaruan teknologi bidang transportasi untuk mengikuti perkembangan dan permintaan;
6. Kebutuhan pengaplikasian sistem informasi dalam penyusunan database hasil-hasil analisis kebijakan transportasi.

C. Peningkatan Dukungan Manajemen Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi

Pada **Manajemen Implementasi**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Penyelesaian permasalahan kelembagaan dan organisasi sesuai arahan rencana penguatan kelembagaan dan organisasi Badan Kebijakan Transportasi;
2. Peningkatan koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan analisis kebijakan untuk menghindari tumpang tindih pelaksanaan analisis kebijakan dengan subsektor atau para pihak terkait lainnya;
3. Sinkronisasi perencanaan analisis kebijakan antar K/L dengan mitra Pemerintah Daerah untuk mengoptimalkan pemanfaatan hasil analisis kebijakan;
4. Sosialisasi secara intens terkait dengan pemanfaatan hasil analisis kebijakan.

Pada **Tata Kelola Kinerja Pelayanan**, beberapa isu strategis yang perlu diperhatikan:

1. Optimalisasi utilisasi hasil analisis kebijakan baik publikasi ataupun desiminasi yang menjadi tolok ukur kinerja analisis kebijakan;
2. Penyediaan manajemen sistem informasi pemanfaatan hasil analisis kebijakan;
3. Peningkatan kinerja pelayanan berupa peningkatan kualitas hasil analisis kebijakan dan pemanfaatannya;
4. Optimasi pemanfaatan hasil analisis kebijakan untuk rekomendasi kebijakan dalam pengambilan keputusan strategis bidang perhubungan.

Identifikasi lingkungan strategis penyusunan Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 didasarkan pada Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025, Fokus Riset Transportasi pada Prioritas Riset Nasional Tahun 2017-2045, Penugasan dari Naskah RPJMN 2020-2024, serta Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Dari berbagai referensi tersebut, didapatkan beberapa perkembangan ancaman lingkungan strategis yang dapat mempengaruhi pengembangan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 sebagai berikut:

Tabel 1.5 Identifikasi Ancaman Lingkungan Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024

No	Faktor	Identifikasi Ancaman Lingkungan Strategis
1	Sosial - Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Masih kurangnya data hasil analisis kebijakan yang dapat dimanfaatkan atau diakses luas oleh masyarakat. • Masih kurangnya informasi Pemerintah terkait dengan hasil analisis kebijakan strategis bidang transportasi. • Peran lembaga analisis kebijakan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional.
2	Lingkungan Global	<ul style="list-style-type: none"> • Isu perubahan iklim dan kerawanan bencana alam yang mempengaruhi layanan transportasi. • Permasalahan penghematan energi dan pengurangan emisi dari sektor transportasi. • Pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan layanan transportasi.
3	Politik- Legal	<ul style="list-style-type: none"> • Tuntutan daerah atau publik bagi perluasan jaringan transportasi pada kawasan strategis nasional. • Transformasi regulasi di Badan Kebijakan Transportasi menuju sistem yang modern, bermanfaat dan terbuka. • Dukungan regulasi dan peraturan terkait dalam penguatan fungsi dan peran Badan Kebijakan Transportasi.
4	Etika- Akuntabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan analisis kebijakan dan penyediaan data transportasi hasil pengkajian.

No	Faktor	Identifikasi Ancaman Lingkungan Strategis
		<ul style="list-style-type: none"> • Responsivitas terhadap isu transportasi yang memerlukan peran Badan Kebijakan Transportasi.

Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 menjabarkan berbagai strategi untuk mencapai fokus peningkatan konektivitas, pelayanan transportasi serta keselamatan dan keamanan transportasi disamping agenda prioritas berupa dukungan pengembangan destinasi pariwisata, penguatan rantai dan kinerja logistik, penguatan SDM, peningkatan fasilitas transportasi pada Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK), serta rencana pemindahan Ibukota Negara baru.

Tentunya berbagai isu strategis muncul sebagai dinamika dalam pencapaian tujuan tersebut, sehingga Badan Kebijakan Transportasi bertugas untuk memberikan dukungan dalam pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi. Mengingat pentingnya hal tersebut, maka semua satuan kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, pimpinan dan staf harus melaksanakan program yang telah ditetapkan tersebut secara profesional, akuntabel, integritas, dan inovatif serta senantiasa berorientasi kepada peningkatan kinerja (*performance improvement*). Untuk menjamin keberhasilan pelaksanaannya maka akan dilakukan evaluasi terhadap capaian target dan pelaksanaan anggaran dalam Renstra setiap tahunnya dengan memperhatikan kebutuhan dan perubahan lingkungan strategis internal mencakup: kebutuhan penguatan peran Badan Kebijakan Transportasi, tuntutan penguatan sumber daya internal, dan peningkatan dukungan manajemen tata kelola Badan Kebijakan Transportasi.

1.6. SISTEMATIKA LAPORAN

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagai berikut:

BAB I – Pendahuluan

Bab ini menyajikan latar belakang, tugas dan fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan penekanan kepada potensi, sumber daya manusia, aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issued*).

BAB II – Perencanaan Kinerja

Bab ini menyajikan ringkasan/ ikhtisar rencana strategis, dan perjanjian kinerja tahun 2022.

BAB III – Akuntabilitas Kinerja

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2022, yaitu terdiri dari:

- a. Tahapan Pengukuran Kinerja
- b. Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2022
Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada tahun 2022, pencapaian kinerja berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/ kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.
- c. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya keuangan;
- d. Capaian Keberhasilan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
- e. Realisasi Anggaran Tahun 2022
Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

BAB IV – Penutup

Bab ini menyajikan simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan untuk meningkatkan kinerjanya.

BAB V – Lampiran

Bab ini menyajikan lampiran yang mendukung Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan seperti Perjanjian Kinerja dan data-data lainnya yang dianggap perlu.

PERENCANAAN KINERJA

2.1 Rencana Strategis Tahun 2022-2024

2.1.1. Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia

2.1.2. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan

2.1.3. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Kementerian Perhubungan

2.1.4. Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi

2.1.5. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi

2.1.6. Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

2.1.7. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

2.2 Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

BAB 02

BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1. RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI 2022-2024

Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi menjadi pedoman dan komitmen perencanaan jangka menengah dalam menjalankan kebijakan strategis serta menjadi landasan dan acuan pelaksanaan kegiatan di seluruh unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dalam kurun waktu 2022-2024. Rencana strategis dimaksud selanjutnya dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan.

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor 109 Tahun 2022 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Kebijakan Transportasi untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2022 sampai dengan tahun 2024. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (RPJM Nasional 2020-2024) sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 Tahap Keempat Tahun 2020-2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

Sasaran Pembangunan Jangka Menengah 2022-2024 sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 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.

Untuk mencapai sasaran pembangunan tersebut, dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2020-2024 yang juga merupakan RPJMN ke IV dalam RPJPN 2005 – 2025, terdapat 4 (empat) pilar pembangunan yakni:

1. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap;
2. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat;
3. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh;
4. Terwujudnya keanekaragaman hayati yang terjaga.

Ke-empat pilar tersebut selanjutnya diterjemahkan ke dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional untuk mempermudah dalam pelaksanaan implementasinya. Ke-7 (tujuh) Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020- 2024 adalah sebagai berikut:

1. Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas;
2. Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan;
3. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang berkualitas dan berdaya saing; Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024;
4. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan;
5. Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar;
6. Membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim;

7. Memperkuat stabilitas politik, hukum, pertahanan, keamanan dan transformasi pelayanan publik.

2.1.1. VISI DAN MISI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Visi Presiden Republik Indonesia 2020-2024 adalah:

**Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian
Berlandaskan Gotong-Royong.**

Visi Presiden ini selaras dengan sasaran pembangunan nasional pada tahun 2020-2024 yang tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 dan menjadi landasan dalam Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020 – 2024, yakni:

**Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil, dan
Berkesinambungan**

Untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Tahun 2020- 2024 tersebut, ditetapkan 9 (sembilan) Misi Presiden yang harus dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2020 – 2025, yakni:

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.

Di dalam Arahan Presiden, terkait dengan pelaksanaan 9 Misi yang telah disampaikan, sektor perhubungan mempunyai fokus kegiatan yang harus Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 ditangani untuk menunjang capaian misi, terutama pada misi 2, misi 3, dan misi 4 sebagai berikut:

Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing

1. Mengintegrasikan pembangunan infrastruktur dengan pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus dan Kawasan Industri;
2. Mengembangkan infrastruktur perkotaan: perumahan/tempat tinggal/hunian, transportasi massal, sentra-sentra ekonomi yang terintegrasi, serta memastikan ketersediaan infrastruktur air bersih, tenaga listrik, dan pengolahan limbah/sampah;
3. Meneruskan revitalisasi dan pembangunan sarana dan prasarana logistik domestik dan internasional, seperti pelabuhan dan gudang dengan fasilitas pengolahan pascapanen, agar biaya logistik dapat bersaing dengan memanfaatkan kemajuan digital;
4. Memfasilitasi berkembangnya ekonomi digital, termasuk transportasi *online*, dengan menciptakan peluang bisnis, kepastian hukum pada pelaku usaha dan perlindungan pada konsumen, serta meningkatkan daya saing demi kepentingan nasional.

Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan

1. Pembenahan Infrastruktur (Tol Laut) terutama di Indonesia bagian Timur;
2. Meningkatkan konektivitas antarpulau, pelabuhan, dan tol laut;
3. Membangun infrastruktur jalan tol, jalan kereta rel ganda, dan bandara di Sukabumi.

Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan

- Mengurangi emisi karbon dan meningkatkan transportasi massal ramah lingkungan.

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

2.1.2. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Sehubungan dengan penyesuaian kebijakan sebagaimana tercantum dalam dokumen *Review Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024*, visi dan misi Badan Litbang Perhubungan mengalami penyesuaian. Secara ringkas isi dokumen *Review Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024* disajikan sebagai berikut:

Pernyataan Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Badan Kebijakan 2022-2024 ditetapkan dengan memperhatikan Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan sebagai penjabaran lanjut untuk mewujudkan tema dan agenda pembangunan nasional pada tahun 2020-2024.

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”.

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.

2.1.3. TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS 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:

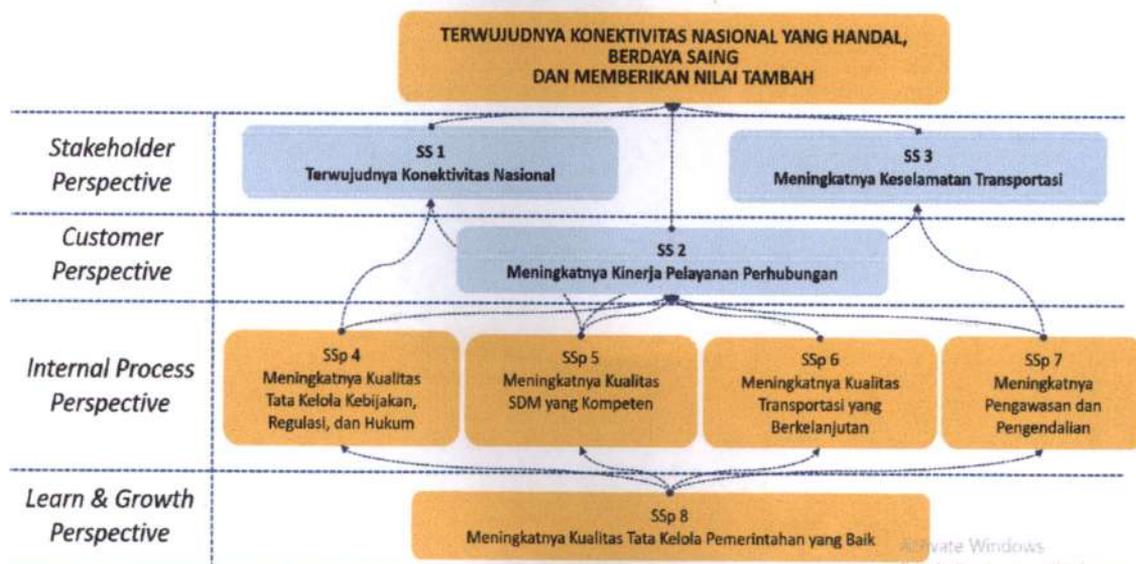
1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
 - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024;
 - b. Capaian *On Time Performance*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

- Peningkatan aksesibilitas antarwilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
- Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
- 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*, *customer perspective*, *internal process perspective*, dan *learning and growth perspective*, sebagaimana terlihat pada Gambar 2.1 berikut ini:



Gambar 2. 1 Peta Strategis Kementerian Perhubungan

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

a. SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatkan 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: Meningkatkan 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 SSp-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

2.1.4. 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.

2.1.5. TUJUAN DAN SASARAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022-2024. 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 2022-2024 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 2022-2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output Badan Kebijakan Transportasi. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya 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 2022-2024. 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 aksesabilitas 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 2022-2024 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.

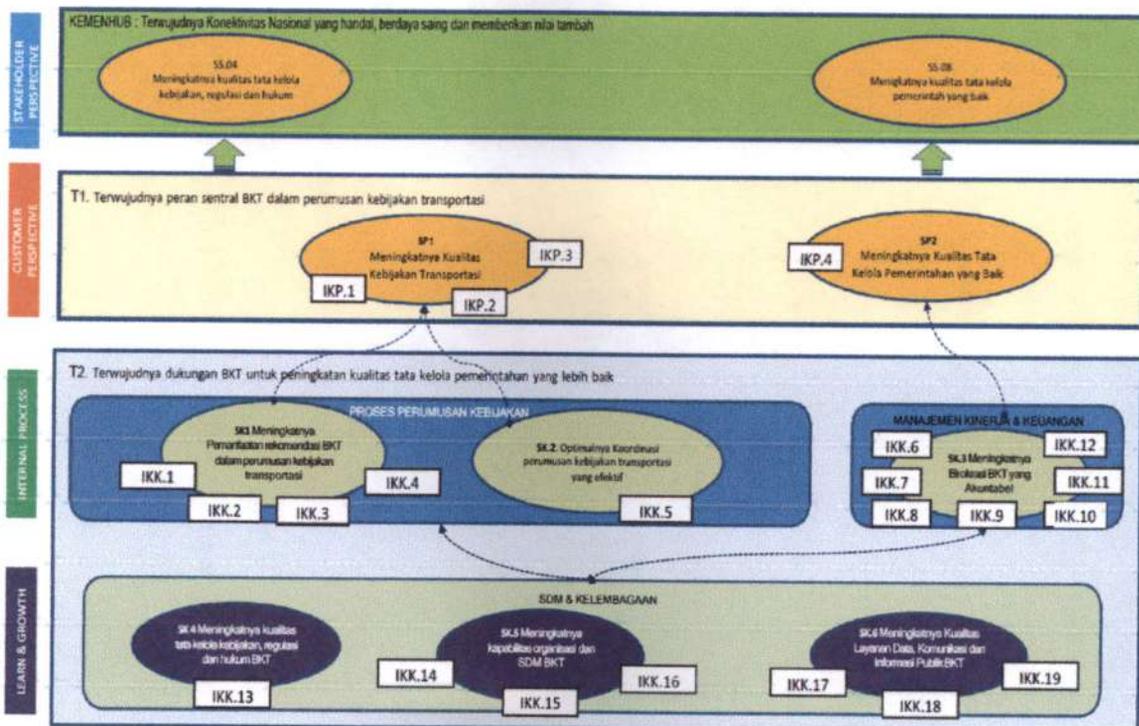
c. IKK 16 : Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Badan Kebijakan Transportasi.

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.



Sumber: Bagian Perencanaan dan Kerja Sama, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi

Gambar 2. 2 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi

Hubungan antara Sasaran Strategis (SSp), Sasaran Program (SP), dan Sasaran Kegiatan (SK) adalah berupa garis koordinasi dan dukungan dalam bentuk vertikal dimana SK mendukung tercapainya SP, kemudian SP menentukan tercapainya target SSp. Program pada Eselon I Badan Litbang Perhubungan akan mendukung tercapainya *outcome* pada Sasaran Strategis di tingkat Kementerian Perhubungan, yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum (SSp-4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik (SSp-8). Sedangkan Sasaran Strategis tersebut akan mendukung tercapainya sasaran utama strategis Kementerian Perhubungan yaitu Terwujudnya Konektivitas Nasional (SS-1), Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan (SS-2), dan Meningkatnya Keselamatan Transportasi (SS-3). Dengan demikian program-program dan kegiatan-kegiatan dari Eselon I dan Eselon II Badan Litbang Perhubungan selain untuk mendukung SSp-4 dan SSp-8, juga direncanakan untuk mendukung SS-1, SS-2, dan SS-3.

2.1.6. VISI DAN MISI PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

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

“Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai pusat analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan guna mendukung terwujudnya Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai pusat unggulan (center of excellence) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya”

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan bidang transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya 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 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai pusat analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya, ditetapkan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 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.

2.1.7. TUJUAN DAN SASARAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN TAHUN 2022-2024

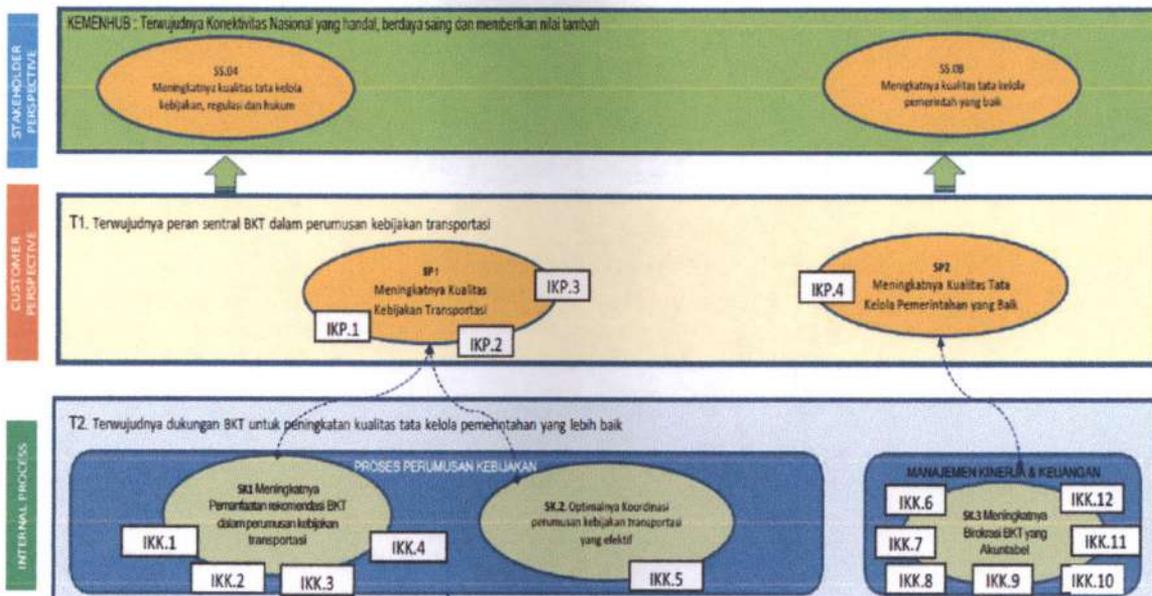
Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar 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 Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, maka **Tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022-2024** adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya dukungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam pemberian rekomendasi kebijakan strategis perhubungan;
2. Terwujudnya dukungan tata kelola Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2022-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output* Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya persentase tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan termasuk isu strategis di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian menjadi 39% pada tahun 2024;
2. Meningkatnya persentase tingkat ketersediaan dukungan tata kelola Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan melalui analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi menjadi 100% pada tahun 2024.

Sasaran strategis Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome* dari beberapa program/kegiatan yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dan memperhatikan permasalahan serta capaian pada tahun 2022-2024. Penjabaran menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard (BSC)* yang dibagi dalam empat perspektif yaitu stakeholder *perspective*, *customer perspective*, *internal proses perspective* dan *learning and growth perspective* sebagai berikut:



Gambar 2.4 Peta Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

Adapun sasaran Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022-2024 dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Sasaran Kegiatan (1) yang akan dicapai adalah meningkatnya pemanfaatan rekomendasi badan kebijakan transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi, dengan indikator kinerja kegiatan yaitu sebagai berikut:
 - a. Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)
 - b. Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)
 - c. Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)
 - d. Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)
2. Sasaran Kegiatan (2) yang akan dicapai adalah optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif, dengan indikator kinerja kegiatan Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan.
3. Sasaran Kegiatan (3) yang akan dicapai adalah meningkatnya birokrasi badan kebijakan transportasi yang akuntabel, dengan indikator kinerja kegiatan yaitu sebagai berikut:
 - a. Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi
 - b. Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi
 - c. Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi
 - d. Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi
 - e. Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi
 - f. Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi
 - g. Indeks Penyelenggaraan Perkantoran

Sasaran strategis yang diuraikan menjadi sasaran program dan sasaran kegiatan tersebut disusun untuk mencapai tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yaitu terwujudnya dukungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam Perumusan Rekomendasi Kebijakan Strategis Badan Kebijakan Transportasi.

Tabel 2.1 Indikator Kinerja Kegiatan Sesuai Renstra Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2022-2024

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	2022	2023	2024
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
IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100%	100%	100%
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	90	95	100

Selanjutnya target kinerja di atas dituangkan dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) yang merupakan dokumen perencanaan awal sebagai dasar penentuan target untuk penyusunan perjanjian kinerja yang jelas dan terukur dalam rentang waktu satu tahun tertentu. Penyusunan target perjanjian kinerja dalam hal ini mempertimbangkan sumber daya yang dimiliki untuk kegiatan selama satu tahun tersebut.

2.2. PERJANJIAN KINERJA PUSAT KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

Dokumen Perjanjian Kinerja (PK) berisikan ikhtisar rencana kerja yang diperjanjikan pada Tahun 2022 dan merupakan dokumen kontrak kerja antara Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan Kepala Badan Kebijakan Transportasi.

AKUNTABILITAS KINERJA

- 3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
- 3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2022
 - 3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap Target Tahun 2022
 - 3.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
 - 3.2.3. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Renstra Tahun 2022
- 3.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya Keuangan
- 3.4 Capaian Keberhasilan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
- 3.5 Realisasi Anggaran Tahun 2022

BAB 03

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Tahapan pengukuran kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dilakukan menggunakan sistem aplikasi berbasis *web*, yaitu *e-performance* dengan alamat <http://eperformance.dephub.go.id>. Aplikasi ini disediakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai bentuk *monitoring* capaian kinerja yang dapat dimanfaatkan oleh setiap unit kerja Eselon I, II, dan III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pemanfaatan aplikasi ini diharapkan dapat mempermudah proses evaluasi capaian target kinerja secara periodik setiap bulannya.

Metode pengukuran kinerja lingkup Badan Kebijakan Transportasi dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali (triwulanan), yaitu pada bulan Maret, Juni, September, dan Desember yang disusun dalam laporan monitoring capaian kinerja setiap triwulan. Selain itu, sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan *monitoring* capaian realisasi target *output* kegiatan, Badan Kebijakan Transportasi menyusun laporan Rencana Aksi Kinerja Bulanan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap Bulan. Selain Laporan Rencana Aksi Kinerja, Badan Kebijakan Transportasi menyusun Laporan Evaluasi Program secara periodik setiap triwulan sebagai bentuk *monitoring* kinerja target dan realisasi anggaran.

Monitoring capaian kinerja *output* kegiatan dan anggaran dalam hal ini juga dilakukan oleh Kementerian Keuangan (Kemenkeu) dan Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas). Sementara, Kemenkeu melakukan *monitoring* capaian target dan proses *output*/kegiatan melalui pemanfaatan aplikasi Sistem *Monitoring* dan Evaluasi Kinerja Terpadu (SMART) dengan alamat <http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id>. Sedangkan, Bappenas sendiri melalui pemanfaatan aplikasi e-monev penerapan PP 39 Tahun 2006 dengan alamat <http://e-monev.bappenas.go.id/emon3> dalam bentuk *monitoring* realisasi target anggaran dan *output* kegiatan.

3.2. PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA TAHUN 2022

Capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Tahun 2020-2024 dan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2022 Pengukuran tingkat capaian kinerja Pusat Kebijakan Transportasi Tahun 2022 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja kegiatan pada masing-masing perspektif.

Penghitungan prosentase capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan

Transportasi Perkotaan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan prosentase kinerja untuk Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

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

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 dan Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2022;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap Target Kinerja pada Tahun 2022 dalam Rencana Strategis Tahun 2020-2024.

Sesuai dengan tupoksi, maka program untuk Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan periode 2020-2024 adalah "**Program Riset, Ilmu Pengetahuan, dan Inovasi**". Dalam hal ini program dan kegiatan tersebut merupakan penjabaran lebih lanjut untuk pencapaian sasaran program yang akan sangat tergantung dari kinerja program/kegiatan yang mendukung IKP Badan Kebijakan Transportasi, yaitu IKK pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai indikator keluaran (*output*) yang merupakan target capaian.

Pada restrukturisasi program dan kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2020-2024 tidak dikelompokkan berdasarkan kegiatan per-unit kerja tetapi dibagi dalam 2 kelompok kegiatan besar, yaitu Kegiatan Analisis Kebijakan serta Kegiatan Dukungan Manajemen Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan. Pencapaian kinerja program analisis kebijakan selanjutnya dijabarkan dalam tiga sasaran strategis yang diwujudkan dalam delapan Indikator Kinerja Kinerja (IKK) berdasarkan *Customer Perspective*.

CUSTOMER PERSPECTIVE

Sasaran Kegiatan 1: Optimalnya Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan

Pelaksanaan analisis kebijakan di lingkungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan diarahkan untuk memfasilitasi kebutuhan naskah akademis, menjawab permasalahan transportasi serta menanggapi isu-isu strategis dan aktual di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan. Seluruh analisis kebijakan yang dilaksanakan sejak perencanaan hingga produk akhir diorientasikan pada kebutuhan *customer*. *Customer* Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan secara tugas dan fungsi adalah internal dan eksternal Kementerian Perhubungan. Demikian pula dengan pemanfaatan hasil analisis kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tidak hanya tertutup untuk lingkup internal Kementerian Perhubungan tetapi juga eksternal

kementerian seperti, BUMN, pemerintah daerah, industri, atau masyarakat.

Pencapaian sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan diukur dengan enam IKK, yaitu:

- 1) IKK 1 : *Initial Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi.
- 2) IKK 2 : *Intermediate Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2).
- 3) IKK 3 : *Initial Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di bidang Perhubungan.
- 4) IKK 4 : *Intermediate Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi.
- 5) IKK 5 : *Initial Outcome* - Tingkat Kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya.
- 6) IKK 6 : *Intermediate Outcome* - Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2).

Sasaran Kegiatan 2: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi Dalam Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi

Pencapaian sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan diukur dengan satu IKK, yaitu:

IKK 7 : Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi

Sasaran Kegiatan 3: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan diukur dengan satu IKK, yaitu:

IKK 8 : Tingkat Maturitas SPIP

3.2.1 PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2022 TERHADAP TARGET KINERJA TAHUN 2022

Perbandingan target kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 beserta realisasi kinerja dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.1 Capaian Sasaran dan Indikator Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN
IKK 1	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi	%	80	-	-

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2)	%	37	38,5	104,05
IKK 3	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Lalu Transportasi	%	80	-	-
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi P	%	30	-	-
IKK 5	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya	%	80	-	-
IKK 6	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2)	%	32	33	103,13
Rata-Rata Capaian Indikator Sasaran Strategis 1: Optimalnya Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan						103,59%
IKK 7		Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	%	85	94,34	110,99
Rata-Rata Capaian Indikator Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi Dalam Penyelenggaraan Penunjang Teknis Analisis dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi						110,99%
IKK 8		Tingkat Maturitas SPIP	Level	3	3	100,00%
Rata-Rata Capaian Indikator Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik						100,00%
Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022						107,76%

3.2.1.1. ANALISA KETERCAPAIAN TARGET INDIKATOR KINERJA PROGRAM TAHUN 2022

IKK 1:

Initial Outcome - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 2:

Intermediate Outcome - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2)

Rekomendasi kebijakan hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada *stakeholder* Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan beberapa di antaranya ada yang bersifat pemanfaatan langsung pada tahun berjalan (aplikatif), namun beberapa bersifat tidak langsung termanfaatkan. Oleh karena itu, untuk mengukur kinerja pemanfaatan penelitian yang bersifat tidak langsung dimanfaatkan diwujudkan melalui indikator Prosentase Pemanfaatan Hasil Analisis Kebijakan pada (t-2), t adalah tahun IKK.

Untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada pengguna Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 telah melakukan identifikasi melalui *monitoring* pemanfaatan atau tindak lanjut hasil analisis kebijakan. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan terhadap tindak lanjut pemanfaatan hasil analisis kebijakan pada tahun 2022.

Pelaksanaan monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil analisis kebijakan dalam hal ini dilakukan oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Monitoring ini dilaksanakan dalam interval dua tahunan yang ditindaklanjuti oleh *stakeholder*. Pemanfaatan tindak lanjut hasil penelitian tersebut dapat berupa acuan dalam pengembangan sektor transportasi.

Tingkat kemanfaatan rekomendasi di Bidang Perhubungan pada (t-2) diperoleh dengan cara:

$$\frac{\text{Jumlah Rekomendasi yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan Stakeholder pada (t-2)}}{\text{Jumlah Rekomendasi sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang Diajukan pada (t-2)}} \times 100\%$$

Definisi:

- a. Rekomendasi adalah masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian kontraktual/swakelola di bidang transportasi sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang tertuang dalam bentuk *policy brief* yang diajukan kepada Menteri Perhubungan, Sub Sektor Perhubungan terkait, dan *Stakeholder* dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan;
- b. Rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, Sub Sektor Perhubungan, dan *Stakeholder* sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan.

Target prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKK yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Revisi Bulan Desember Tahun 2022 sebesar 37% dapat terealisasi sebesar 38,5% dengan capaian kinerja sebesar 104,05%. Pada tahun 2022 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan telah melakukan monitoring terhadap 13 judul penelitian tahun 2022 dan didapatkan 5 hasil penelitian yang ditindaklanjuti oleh *stakeholders*. Angka ini sebagaimana yang tertuang dalam tabel berikut:

Tabel 3.2 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Pusat

Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 2 Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		TARGET REVISI PK	REALISASI KINERJA 2022 (%)				KINERJA (%)	
			TW I	TW II	TW III	TW IV		
1	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2)	37%	0%	0%	0%	38,5%	104,05%

Faktor keberhasilan tercapainya IKK 2 antara lain:

- 1) Dilaksanakannya monitoring tindak lanjut hasil penelitian oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan *stakeholders*, untuk mengetahui pemanfaatan dari rekomendasi kebijakan yang telah diserahterimakan kepada para pengguna jasa analisis kebijakan.
- 2) Hasil penelitian Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam bentuk rekomendasi kebijakan berangkat dari kebutuhan pengguna/ *stakeholder* dan telah diserahterimakan kepada pengguna/*stakeholder*. Monitoring dilakukan terhadap analisis kebijakan yang telah ditindaklanjuti dari dua tahun sebelumnya.

Secara rinci, hasil monitoring tindak lanjut pemanfaatan hasil analisis kebijakan (t-2) disajikan pada data dukung IKK 2 (**Lampiran 6**).

IKK 3:

***Initial Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi**

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 4:

***Intermediate Outcome* - Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi**

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 5:

Initial Outcome - Tingkat Kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 6:

Intermediate Outcome - Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2)

Beberapa hasil kajian yang dilaksanakan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada Tahun 2022 merupakan kajian bertema Evaluasi dan menghasilkan rekomendasi berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian mengenai implementasi program, regulasi, kelembagaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi IPTEK dan sumber daya manusianya.

Rekomendasi kebijakan hasil kajian yang telah diserahterimakan kepada stakeholder Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan beberapa di antaranya ada yang bersifat pemanfaatan langsung pada tahun berjalan (aplikatif), namun beberapa bersifat tidak langsung termanfaatkan. Oleh karena itu, untuk mengukur kinerja pemanfaatan penelitian yang bersifat tidak langsung dimanfaatkan, diwujudkan melalui indikator Prosentase Pemanfaatan Hasil kajian pada (t-2), t adalah tahun IKK.

Untuk mengetahui tindak lanjut hasil kajian yang telah diserahterimakan kepada stakeholders, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 telah melakukan identifikasi melalui monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil analisis kebijakan. Tujuan indikator ini adalah sebagai quality control sekaligus sebagai bahan evaluasi Badan Kebijakan Transportasi terhadap tindak lanjut pemanfaatan hasil kajian pada tahun 2022.

Pelaksanaan monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil kajian dalam hal ini dilakukan oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Monitoring ini dilaksanakan dalam interval dua tahunan terhadap analisis kebijakan yang ditindaklanjuti oleh stakeholder. Pemanfaatan tindak lanjut hasil penelitian tersebut dapat berupa acuan dalam pengembangan sektor transportasi.

Target prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKK yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Revisi Bulan Desember Tahun 2022 sebesar 32% dapat terealisasi sebesar 33% dengan capaian kinerja sebesar 103,13%. Pada tahun 2022 Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian telah melakukan monitoring terhadap 1 judul kajian tahun 2020 dan didapatkan 1 hasil kajian yang

ditindaklanjuti oleh stakeholders. Angka ini sebagaimana yang tertuang dalam tabel berikut:

Tingkat kemanfaatan kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada (t-2) diperoleh dengan cara:

$$\frac{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Impelementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan SDM yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan Stakeholdes pada (t-2)}}{\text{Jumlah Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Impelementasi yang Diajukan}} \times 100\%$$

Definisi;

- a. Rekomendasi hasil kajian evaluasi adalah masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian mengenai implementasi program, regulasi, kelembagaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan sumber daya manusianya yang tertuang dalam bentuk *policy brief* yang diajukan kepada Menteri Perhubungan, Sub Sektor Perhubungan, dan *Stakeholder* terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan;
- b. Rekomendasi hasil kebijakan evaluasi bersifat *intermediate outcome* adalah rekomendasi yang diajukan pada periode waktu tertentu sebelumnya dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, Sub Sektor Perhubungan, dan *Stakeholder* terkait sebagai referensi penyusunan kajian kebijakan lain ataupun sebagai masukan pada proses perbaikan perencanaan program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dukungan standarisasi Iptek, dan Sumber Daya Manusia untuk tahap berikutnya.

Secara rinci capaian target per-triwulan untuk IKK 6 dibandingkan dengan target Revisi PK disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.3 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 6 Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	TARGET REVISI PK	REALISASI KINERJA 2021 (%)				KINERJA (%)
		TW I	TW II	TW III	TW IV	
1 <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)	32%	0%	0%	0%	33%	103,13%

Faktor keberhasilan tercapainya IKK 6 antara lain:

- 1) Dilaksanakannya monitoring tindak lanjut hasil kajian oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan *stakeholders*, untuk mengetahui pemanfaatan dari rekomendasi kebijakan yang telah diserahterimakan kepada para pengguna jasa hasil kajian.
- 2) Hasil kajian Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam bentuk rekomendasi kebijakan berangkat dari kebutuhan pengguna/ *stakeholder* dan telah

diserahterimakan kepada pengguna/*stakeholder*. Monitoring dilakukan terhadap kajian yang telah ditindaklanjuti dari dua tahun sebelumnya.

Secara rinci, kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya pada (t-2) disajikan pada data dukung IKK 6 (Lampiran 6).

IKK 7:

Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi

Indikator kinerja ini menunjukkan prosentase penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi untuk peningkatan kualitas penelitian diperoleh dengan rumus berikut:

$$\frac{\text{Jumlah Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang Terselenggara}}{\text{Jumlah Rencana Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan rekomendasi Kebijakan Transportasi yang Terselenggara}} \times 100\%$$

Definisi:

Penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi terdiri dari:

- a. *Workshop/FGD/Desiminasi/Roundtable/Seminar* dalam negeri
- b. Sidang, konferensi, *workshop*, dan studi banding internasional
- c. Jurnal Transportasi Darat
- d. KSP
- e. Bimbingan Teknis
- f. Penyusunan Database Penelitian
- g. Publikasi hasil penelitian
- h. Evaluasi Kemanfaatan
- i. *Rolling Plan*
- j. Monitoring dan ANEV Angkutan Lebaran dan Nataru
- k. Penyusunan HAKI
- l. *Service Delivery Unit*
- m. Penunjang Teknis Penyusunan Keuangan
- n. Layanan Perkantoran

Berikut jumlah *output* ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi di lingkungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan:

Tabel 3.4 Uraian Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 7 Tahun 2022

No.	URAIAN	Target	Realisasi
1	FGD/Desiminasi	4	4
2	Penerbitan Jurnal Penelitian	2	2
3	Penerbitan <i>Knolledge Sharing Program</i>	3	0

No.	URAIAN	Target	Realisasi
4	Bimbingan Teknis	4	4
5	Peningkatan Fasilitas Penunjang Riset dan Rekomendasi Kebijakan	1	1
6	Laporan Tahunan	1	1
7	Laporan Kinerja Instansi Pemerintah	1	1
8	Sistem Pengendalian Internal Pemerintah (SPIP)	1	1
9	Penetapan Kinerja/ Perjanjian Kinerja	1	1
10	Rencana Kerja Tahunan (RKT)	1	1
11	Rencana Kerja Anggaran Kementerian/ Lembaga (RKA K/L)	1	1
12	Penyusunan Program dan Perhitungan Biaya Kegiatan	1	1
13	<i>Rolling Plan</i> Tahun 2020-2024	1	1
14	Koordinasi dan Kerjasama Penelitian	1	1
15	Evaluasi Kemanfaatan	1	1
16	Evaluasi Usulan <i>Stakeholders</i>	1	1
17	Monitoring dan ANEV Angutan Lebaran 2021	1	1
18	Monitoring dan ANEV Angutan Nataru 2021-2022	1	1
19	Administrasi Satuan Kerja, Keuangan dan Pengelolaan Barang	1	1
20	Administrasi Ketatausahaan, Umum dan SDM	1	1
21	Pencegahan Penyebaran Covid-19	12	12
22	Layanan Perkantoran	12	12
TOTAL		53	50

Secara rinci capaian target per-triwulan untuk IKK 7 dibandingkan dengan target Revisi PK disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.5 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 7 Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	TARGET REVISI PK	REALISASI KINERJA 2022 (%)				KINERJA (%)
		TW I	TW II	TW III	TW IV	
1 Tingkat Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	85%	17%	40%	50,49%	94,34%	110,99%

Dalam proses mencapai kinerja, terdapat beberapa **kendala** yang dialami yaitu:

- 1) Pada tahun 2022 masih diberlakukan pembatasan kegiatan untuk pencegahan covid, kegiatan pengumpulan data terhambat sehingga mengalami perlambatan. Namun, hal tersebut dapat diatasi dengan adanya pertemuan secara virtual melalui aplikasi zoom meeting maupun survei secara online dengan aplikasi e-survey.
- 2) SDM terpapar COVID-19.

Keberhasilan pencapaian kinerja IKK 7 disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut:

- 1) Komitmen bersama Pimpinan dan Seluruh Pegawai Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian untuk menyelesaikan penugasan dalam mencapai

- target kinerja;
- 2) Adanya Tim Monitoring dan Evaluasi Kinerja yaitu:
 - a) *Project Management Unit (PMU)* sebagai salah satu upaya meningkatkan Sistem Pengendalian Intern untuk menjamin efektivitas pelaksanaan program kegiatan Badan Litbang Perhubungan melalui prinsip pelaksanaan sistem pemerintahan yang baik sesuai Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor KP.76 Tahun 2020 tanggal 08 Juli 2020; dan
 - b) *Tim Quality Assurance (QA)* dalam rangka untuk menambah nilai manfaat kegiatan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan, sesuai Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor KP.68 Tahun 2020 tanggal 22 Juli 2020.

IKK 8:

Tingkat Maturitas SPIP

Dengan Sasaran Kegiatan Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, Tingkat Maturitas SPIP Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan penilaian dari BPKP. Tingkat Maturitas SPIP pada tahun 2022 yaitu level 3, dimana penilaian ini berdasarkan hasil penilaian Maturitas SPIP.

Tabel 3.6 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Berdasarkan IKK 8 Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	TARGET REVISI PK	REALISASI KINERJA 2022 (%)				KINERJA (%)
		TW I	TW II	TW III	TW IV	
1 Tingkat Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Level 3	0	0	0	3	100,00%

3.2.2. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2021 TERHADAP REALISASI KINERJA TAHUN 2022 PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Realisasi Kinerja tahun 2021 dan tahun 2022 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.7 Perbandingan Kinerja Tahun 2021 dan Tahun 2022

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA	2021		2022	
		TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
IKK 1	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi	75%	91,7%	-	-
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi pada (t-2)	36%	40%	37%	38,5%
IKK 3	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi	75%	100%	-	-
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	30%	30%	-	-

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA	2021		2022	
		TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
	Isu Strategis di Bidang Transportasi				
IKK 5	<i>Initial Outcome</i> Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya	75%	100%	-	-
IKK 6	<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)	31%	33,33%	32%	33%
IKK 7	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	80%	80%	85%	88,90%
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level 3	Level 3	Level 3	Level 3

Berdasarkan tabel di atas, perbandingan capaian kinerja tahun 2021 dan 2022 dapat dijelaskan secara singkat sebagai berikut :

IKK 1

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 2

Pada tahun 2022, target adalah sebesar 37% dan capaian 38,5% sedangkan pada tahun 2021 target 36% dan capaian 40%. Hal tersebut disebabkan karena pada tahun 2022, jumlah kajian yang diajukan lebih sedikit sehingga persentase keberhasilan nampak menurun walaupun jumlah studi yang diselesaikan (2 kajian) sama banyaknya dengan tahun 2021.

IKK 3

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 4

Pada tahun 2022, Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan

karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 5

Pada tahun 2022, Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya belum dapat dilanjutkan pada tahap berikutnya, yaitu laporan pendahuluan dengan optimal karena anggaran telah dialokasikan untuk penelitian BRIN yang disebabkan karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 6

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 31% dan capaian 33,33% sedangkan pada tahun 2022 target 32% dan capaian 33 %. Hal tersebut menunjukkan bahwa performa capaian IKK 6 relatif sama, baik pada tahun 2021 maupun 2022.

IKK 7

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 80% dan capaian 102% sedangkan pada tahun 2022 target 85% dan capaian 88,90%. Hal tersebut menunjukkan bahwa performa capaian IKK 6 relatif sama, baik pada tahun 2021 maupun 2022.

IKK 8

Tingkat Maturitas SPIP pada tahun 2021 dan 2022 masih sama yaitu level 3, dimana penilaian ini berdasarkan hasil penilaian Maturitas SPIP dari BPKP. Hal tersebut menunjukkan bahwa performa capaian IKK 8 relatif sama, baik pada tahun 2021 maupun 2022.

3.2.3. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2022 TERHADAP TARGET KINERJA RENSTRA TAHUN 2022

Perbandingan realisasi kinerja tahun 2022 terhadap target kinerja Renstra Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.8 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 Terhadap Target Kinerja Renstra Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN			TARGET RENSTRA	REALISASI KINERJA 2022 (%)			
				TW I	TW II	TW III	TW IV
IKK 1	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	80%	-	-	-	-
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	37%	0%	0%	0%	38,5%
IKK 3	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	80%	-	-	-	-
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang	30%	-	-	-	-

		Perhubungan					
IKK 5	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya	80%	-	-	-	-
IKK 6	<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)	32%	0%	0%	0%	33%
IKK 7	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi		85%	17%	40%	50,49%	94,34%
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP		Level 3	0	0	0	3

3.3. ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA KEUANGAN

Dalam tahapan ini dilakukan pengukuran untuk mengetahui tingkat efisiensi/penghematan penggunaan sumber daya, khususnya sumber daya keuangan yang dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan TA. 2022 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK).

Pada Tahun 2017 telah disahkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor PMK 214 tahun 2017 Tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga sehingga untuk Peraturan Menteri Keuangan Nomor PMK 249 tahun 2011 dicabut, dimana peraturan terbaru mengatur tata acara pengukuran pada proses evaluasi kinerja, yang terdiri atas 5 (lima) indikator, yakni:

3.3.1. Analisis Capaian Keluaran

Capaian Keluaran (Output) Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan diukur dengan membandingkan antara realisasi indikator Keluaran (Output) Program dengan target indikator Keluaran (Output) Program.

Tabel 3.9 Data Target dan Realisasi Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN			TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN KINERJA (%)
IKK 1	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	80%	-	-
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	37%	38,5%	104,05%
IKK 3	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang	80%	-	-

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN			TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN KINERJA (%)
		Perhubungan			
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i>	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	30%	-	-
IKK 5	<i>Initial Outcome</i>	Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya	80%	-	-
IKK 6	<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)	32%	33%	103,13%
IKK 7		Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	80%	85%	110,99%
IKK 8		Tingkat Maturitas SPIP	Level 3	Level 3	100%

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan telah menggunakan target yang telah sesuai dengan konsep Rencana Strategis 2021 – 2024 dan Perjanjian Kinerja Tahun 2020. Secara keseluruhan, capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2022 rata-rata sebesar 107,76%. Besarnya nilai capaian kinerja pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. *Initial Outcome* - Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.
2. *Intermediate outcome* - Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi pada (t-2) dengan capaian 104,05%.
3. *Initial Outcome* - Tingkat kemanfaatan rumusan rekomendasi kebijakan isu strategis di bidang transportasi tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.
4. *Intermediate outcome* - Tingkat kemanfaatan rumusan rekomendasi kebijakan isu strategis di bidang transportasi tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.
5. *Initial Outcome* - Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi iptek dan sumber daya manusianya bidang transportasi tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.
6. *Intermediate outcome* - Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi iptek dan sumber daya manusianya bidang transportasi pada (t-2) dengan capaian 103,13%.

7. Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi dengan capaian 110,99%.
8. Tingkat maturitas SPIP dengan capaian 100%.

3.3.2. Analisis Penyerapan Anggaran

Prosentase penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun Anggaran 2022 didapatkan dengan rumus perhitungan sebagai berikut:

$$P = \frac{RA}{PA} \times 100\%$$

Dimana:

P: Penyerapan Anggaran

RA : Akumulasi Realisasi Anggaran

PA: Akumulasi Pagu Anggaran

Rincian penyerapan anggaran tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Belanja barang Rp.9.279.450.721,00 (99,48%);
2. Belanja modal Rp.23.260.000,00 (93,04%).

Total penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah sebesar Rp.9.302.710.721,00 dari total pagu sebesar Rp. 9.352.995.000,00.

$$P = \frac{9.302.710.721,00}{9.352.995.000,00} \times 100\%$$

$$P = 99,48\%$$

Analisis Penyerapan Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 adalah sebesar 99,48%.

3.3.3 Analisis Efisiensi

Formula penghitungan efisiensi dilakukan dengan membandingkan penjumlahan (Σ) dari selisih antara perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran dan realisasi anggaran keluaran dengan penjumlahan (Σ) dari perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran.

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n ((PAKi \times CKi) - RAKi)}{\sum_{i=1}^n (PAKi \times CKi)} \times 100\%$$

Dimana:

E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran i

RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran i

CKi : Capaian Keluaran I berdasarkan aplikasi smart sebesar 100%

$$E = \frac{[(9.352.995.000 \times 100\%) - 9.302.710.721]}{(9.352.995.000 \times 100\%)} \times 100\%$$

$$E = 0,54\%$$

3.3.4 Analisis Konsistensi Antara Perencanaan dan Implementasi

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{RPDK_n - |RPDK_n - RAK_n|}{RPDK_n} \times 100\% \right)}{n}$$

Dimana:

- K : Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan
 RAK : Realisasi Anggaran Kumulatif dengan Bulan i
 RPDK : Rencana Penarikan dana Kumulatif sampai dengan Bulan ke n
 n : Jumlah Bulan

Tabel 3.10 Rencana Penarikan Dana Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 per Bulan

NO	BULAN	RPD	RPD KUMULATIF	REALISASI ANGGARAN	REALISASI ANGGARAN KUMULATIF
1	Januari				
2	Februari	91.000.000	91.000.000	87.900.000	87.900.000
3	Maret	215.999.999	306.999.999	208.229.687	296.129.687
4	April	625.999.999	932.999.998	607.567.427	898.897.114
5	Mei	497.999.992	1.430.999.990	479.715.893	1.590.991.795
6	Juni	843.999.982	2.274.999.972	1.019.662.943	2.403.075.950
7	Juli	936.999.974	3.211.999.946	902.262.703	3.305.338.653
8	Agustus	867.999.980	4.079.999.926	835.812.241	4.141.150.894
9	September	1.531.999.981	5.611.999.907	1.474.656.811	5.615.807.705
10	Oktober	765.999.981	6.377.999.888	737.063.035	6.352.870.740
11	November	1.211.000.076	7.588.999.964	1.165.561.645	7.518.432.385
12	Desember	1.763.995.045	9.352.995.009	1.784.278.336	9.302.710.721

Sumber: Aplikasi SMART (<http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id>)

Dari tabel di atas, sebagai contoh pada Bulan Januari diperoleh nilai konsistensi adalah sebagai berikut:

$$K = \left(\frac{RPDK_n - |RPDK_n - RAK_n|}{RPDK_n} \right) \times 100\%$$

$$K (\text{Februari}) = \frac{91.000.000 - (91.000.000 - 87.900.000)}{91.000.000} \times 100\%$$

$$K (\text{Februari}) = 96,59\%$$

Dengan cara yang sama, diperoleh nilai konsistensi untuk setiap bulan seperti pada tabel berikut:

Tabel 3.11 Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran per Bulan Tahun 2022

NO	BULAN	TINGKAT KONSISTENSI PER BULAN
1	Januari	0%
2	Februari	96,59%
3	Maret	96,40%
4	April	96,29%
5	Mei	138,97%
6	Juni	96,22%
7	Juli	96,29%
8	Agustus	96,29%
9	September	96,26%
10	Oktober	96,22%
11	November	96,25%
12	Desember	101,15%

Sumber: Hasil Analisis 2022

Dari tabel di atas, untuk pengukuran konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan adalah sebagai berikut:

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{RPDK_n - |RPDK_n - RAK_n|}{RPDK_n} \times 100\% \right)}{n}$$

$$K = \frac{96,59\% + 96,40\% + 96,29\% + 138,97\% + 96,22\% + 96,29\% + 96,26\% + 96,22\% + 96,25\% + 101,15\%}{12}$$

$$K = 99,46\%$$

Nilai Konsistensi antara Perencanaan dan Implementasi selama Tahun 2022 sebesar 99,46% yang berarti implementasi kinerja telah selaras dengan proses penganggaran pada penyusunan perjanjian kinerja revisi di Tahun 2022.

3.3.5 Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran Tingkat Unit Eselon I

Perhitungan penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran Tingkat Unit Eselon I tidak dibahas dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan karena perhitungan ini perlu mengetahui rata-rata nilai Satker (Eselon II), sehingga perhitungan ini akan dibahas pada Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi.

$$NKP = \frac{\text{Nilai Kinerja Implementasi dan Manfaat} + \text{rata-rata nilai satker}}{2}$$

Dimana:

NKP = Nilai Kinerja Tingkat Eselon I/program

3.4. CAPAIAN KEBERHASILAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Beberapa pengelompokan capaian keberhasilan lainnya serta kegiatan yang menunjang tugas dan fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan di Tahun 2022 antara lain:

CAPAIAN KEGIATAN LINGKUP NASIONAL

Forum Ilmiah:

Pada Tahun 2022, capaian kegiatan yang menunjang tugas dan fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah menyelenggarakan forum ilmiah. Forum Ilmiah yang telah dilaksanakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.12 Forum Ilmiah Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan

NO.	TEMA FORUM ILMIAH	WAKTU PELAKSANAAN	TEMPAT PELAKSANAAN
1	Upaya Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik	6 Oktober 2022	Zoom Meeting
2	Analisis Kebijakan Terminal Bayangan	20 September 2022	Hotel Padjajaran, Bogor
3	Analisis Kebijakan Penerapan Marka Zona Berbahaya	13 September 2022	Hotel Java Heritage, Purwokerto
4	Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Buy The Service pada Angkutan Perkotaan	30 Agustus 2022	Indolux Hotel Yogyakarta, DI Yogyakarta

3.5. REALISASI ANGGARAN TAHUN 2022

Realisasi anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 adalah sebesar Rp.9.302.710.721,00. Jika dibandingkan dengan pagu awal sebesar Rp.9.352.995.000,00 maka capaian daya serap adalah sebesar 99,48% (*excellent*).

Secara umum, pelaksanaan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dapat dikatakan efisien. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya daya serap pada tahun 2022 telah mencapai target sesuai dengan prognosa yang telah ditetapkan.

Rincian penyerapan anggaran hingga triwulan ke-4 tahun 2022 adalah sebagai berikut:

1. Belanja barang Rp.9.279.450.721,00 (99,48%);
2. Belanja modal Rp.23.260.000,00 (93,04%).

Secara lengkap perkembangan pelaksanaan anggaran Badan Kebijakan Transportasi termasuk realisasi dan penyerapannya berdasarkan program/kegiatan dan jenis belanja disajikan pada **Lampiran 4** Matriks Laporan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022.

Faktor Keberhasilan Pencapaian Kinerja Anggaran Tahun 2022:

- 1) Komitmen Bersama Pimpinan dan Seluruh Pengelola Keuangan di Lingkungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan untuk menyelesaikan

- penugasan dalam mencapai target kinerja anggaran;
- 2) Melakukan optimalisasi anggaran;
 - 3) Membentuk Tim Monitoring dan Evaluasi untuk mengakselerasi yaitu:
 - (a) *Project Management Unit (PMU)* sebagai salah satu upaya meningkatkan Sistem Pengendalian Intern untuk menjamin efektivitas pelaksanaan program kegiatan Badan Kebijakan Transportasi melalui prinsip pelaksanaan sistem pemerintahan yang baik sesuai Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor KP.76 Tahun 2021 tanggal 08 Juli 2020; dan
 - (b) Tim *Quality Assurance* dalam rangka untuk menambah nilai manfaat kegiatan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, sesuai Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor KP.68 Tahun 2021 tanggal 22 Juli 2020.
 - 4) Mengawal ketat rencana penarikan dana sesuai jadwal;
 - 5) Melakukan rapat evaluasi anggaran secara berkala;
 - 6) Meningkatkan koordinasi dan fasilitasi proses administrasi pembayaran.

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.2 Saran dan Tindak Lanjut

BAB 04

BAB IV

PENUTUP

4.1. KESIMPULAN

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2022 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis Unit Eselon II Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan, dan sasaran Badan Kebijakan Transportasi dan sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan.

4.1.1 Pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

1. Laporan Kinerja Tahun 2022 menggambarkan kegiatan yang telah dicapai pada tahun 2022 dengan capaian pada tiga sasaran strategis dan delapan indikator kinerja kegiatan melampaui target sebagaimana telah diperjanjikan dalam dokumen Perjanjian Kinerja beserta revisinya Tahun 2022.
2. Pencapaian kinerja rata-rata Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 untuk delapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu sebesar 107,76%. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel berikut ini:

Tabel 4.1 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
IKK 1	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian	80%	-	-
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian pada (t-2)	37%	38,50%	104,05%
IKK 3	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	80%	-	-
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	30%	-	-
IKK 5	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi,	80%	-	-

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
	Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian			
IKK 6	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya Bidang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian pada (t-2)	32%	33%	103,13%
IKK 7	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	85%	94,34%	110,99%
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	3	3	100%
Capaian Kinerja Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Tahun 2022				107,76%

3. Pagu Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 sebesar Rp.9.352.995.000,00. Capaian daya serap anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2022 tercatat sebesar 99,46% atau Rp.9.302.710.721,00.

4.1.2 Pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022 Dibandingkan dengan Tahun 2021

Tabel 4.2 Pencapaian Kinerja Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Tahun 2021 Dibandingkan dengan Tahun 2022

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA	2021		2022	
		TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
IKK 1	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	75%	91,70%	80%	-
IKK 2	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	36%	40,00%	37%	38,50%
IKK 3	<i>Initial Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	75%	100%	80%	-
IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i> Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	30%	30%	30%	-
IKK 5	<i>Initial Outcome</i> Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusiannya	75%	100%	80%	-

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA		2021		2022	
			TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
IKK 6	<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)	31%	33,33%	32%	33%
IKK 7	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi		80%	102%	85%	94,34%
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP		Level 3	Level 3	Level 3	Level 3

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa 8 indikator yang dapat dibandingkan tahun 2021 dan 2022. Secara singkat dapat dijelaskan sebagai berikut :

IKK 1

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 75% dan capaian 91,70% sedangkan pada tahun 2022 tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 2

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 36% dan capaian 40% sedangkan pada tahun 2022 target 37% dan capaian 38,50%. Hal tersebut disebabkan karena pada tahun 2021, jumlah studi yang dimonitor adalah sebanyak 5 studi dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan 2 studi (capaian 40%). Pada tahun 2022, jumlah studi yang dimonitor adalah 13 studi dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan sebanyak 5 studi (capaian 38,50%).

IKK 3

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 75% dan capaian 100% sedangkan pada tahun 2022 tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 4

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 30% dan capaian 31,58% sedangkan pada tahun 2022 tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 5

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 75% dan capaian 100% sedangkan pada tahun 2022 tidak bisa diukur karena adanya transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Perpres 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.

IKK 6

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 31% dan capaian 33,33% sedangkan pada tahun 2022 target 32% dan capaian 33,33%. Hal tersebut disebabkan karena pada tahun 2021, jumlah studi yang dimonitor adalah sebanyak 6 studi dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan sebanyak 2 studi (capaian 33,33%). Pada tahun 2022, jumlah studi yang dimonitor adalah 3 studi dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan sebanyak 1 studi (capaian 33,33%).

IKK 7

Pada tahun 2021, target adalah sebesar 80% dan capaian 102,0% sedangkan pada tahun 2022 target 85% dan capaian 88,9%. Hal tersebut disebabkan karena pada tahun 2021, terdapat 49 kegiatan dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan sebanyak 50 studi (capaian 102,0%). Pada tahun 2022, terdapat 53 kegiatan dan untuk mencapai target diperlukan pemanfaatan sebanyak 50 studi (capaian 94,34%).

IKK 8

Tingkat Maturitas SPIP pada tahun 2021 dan 2022 masih sama yaitu level 3, dimana penilaian ini berdasarkan hasil penilaian Maturitas SPIP. Namun, terdapat perbedaan dari sistem penilaian dimana pada tahun 2021 yang digunakan adalah Penilaian Mandiri yang dilakukan oleh Itjen Kemenhub, hal tersebut disebabkan karena adanya Pandemi Covid-19 yang mengakibatkan jadwal penilaian SPIP mengalami perubahan jadwal. Pada tahun 2022, Itjen Kemenhub yang awalnya melakukan Penilaian Mandiri menjadi *Quality Assurance* (QA) dimana memiliki peran yang hampir sama dengan peran BPKP pada tahun 2021, sehingga nilai Maturitas SPIP yang digunakan pada tahun 2022 merupakan hasil Maturitas SPIP yang dikeluarkan oleh QA, dalam hal ini Itjen Kemenhub.

4.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

4.2.1 Perencanaan Kinerja

Beberapa upaya perbaikan dan catatan untuk peningkatan perencanaan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan meliputi:

1. Penyusunan Renstra Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2022-2024 dengan indikator kinerja yang disusun berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
2. Penyusunan Perjanjian Kinerja secara berjenjang dari tingkat Eselon II sampai dengan Eselon III dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku;
3. Dalam setiap perencanaan kegiatan dan anggaran harus memperhatikan dan memastikan perencanaan kegiatan telah mengacu pada kebijakan dan isu strategis sesuai arahan Menteri Perhubungan atau kegiatan prioritas nasional serta jelas pemanfaatannya. Dalam penetapan prioritas kegiatan analisis kebijakan dibutuhkan keterlibatan dan komitmen para pengelola kegiatan dan penanggung jawab anggaran, demikian pula dengan perencanaan anggaran harus berangkat dari hasil evaluasi pelaksanaan anggaran tahun sebelumnya;
4. Berbagai agenda prioritas pelaksanaan kegiatan kelitbangan yang disusun berdasarkan kebutuhan serta meliputi kebutuhan anggarannya perlu dipetakan dalam bentuk kegiatan dengan skala prioritas.

4.2.2 Pengukuran Kinerja

Beberapa upaya yang dilakukan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan untuk meningkatkan pengukuran kinerja, antara lain:

1. Berkoordinasi dengan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan untuk menyusun Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Kebijakan Transportasi.

2. Melakukan monitoring capaian kinerja dalam format rencana aksi atas pencapaian perjanjian kinerja per-bulan dan evaluasi program berisikan evaluasi capaian kinerja dan kegiatan per-triwulan, Monitoring capaian telah dimanfaatkan menjadi dasar untuk menyimpulkan kemajuan (*progress*) kinerja;
3. Selain secara tertulis melalui Rencana Aksi dan Evaluasi Program, optimalisasi pemantauan capaian kinerja dilakukan melalui aplikasi *e-Performance*, SMART DJA Kemenkeu dan *e-Monev* PP 39 Bappenas.

4.2.3 Pelaporan Kinerja

Beberapa upaya yang dilakukan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan untuk meningkatkan pelaporan kinerja, yaitu dengan melakukan penyusunan laporan kinerja yang telah menguraikan pencapaian hasil dan evaluasi serta analisis untuk pencapaian kinerja *outcome*, yaitu dalam bentuk analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja.

4.2.4 Evaluasi Kinerja

Beberapa upaya perbaikan untuk peningkatan evaluasi kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan meliputi:

1. Pada rapat evaluasi capaian kinerja per-triwulan perlu melibatkan para penanggung jawab kegiatan sehingga dapat terpantau capaian pelaksanaan kegiatan serta diketahui kendala dan bagaimana upaya mengatasinya;
2. Evaluasi kinerja dilakukan secara menyeluruh dari tingkat Eselon II sampai dengan Eselon IV melalui penyusunan laporan rencana aksi telah dilengkapi oleh kolom tindak lanjut dan telah menjadi dasar alternatif perbaikan.

4.2.5 Capaian Kinerja

Beberapa catatan upaya dan perbaikan di tahun mendatang untuk meningkatkan capaian kinerja, antara lain:

1. Penyusunan indikator Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2022 telah disusun dengan berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan serta memenuhi kriteria *Spesific, Measureable, Achievable, Relevant, Time Bound* (SMART) dengan mengacu pada realisasi capaian tahun 2022. Hal ini yang berdampak positif pada semua indikator dapat tercapai sesuai bahkan melebihi target yang telah ditetapkan;
2. Optimalisasi kerja sama kebijakan perlu ditingkatkan dengan membangun kerja sama yang baru atau memperbaharui kerja sama yang sudah ada melalui implementasi kegiatan kebijakann bersama sehingga kemanfaatan kebijakan kerja sama yang telah dilakukan selama ini menjadi jauh lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Evaluasi Kinerja Instansi Pemerintah (Modul 1-5). 2000. Lembaga Administrasi Negara (LAN) dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Jakarta.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Ketetapan MPR-RI Nomor.XI/MPR/1998 tentang Penyelenggaraan Negara Yang Bersih dan bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme. Sekretariat MPR RI, Jakarta.
- Keputusan Presiden Nomor 74 tahun 2001 tentang Tata Cara Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah. Sekretariat Negara Republik Indonesia, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Kebijakan Pengawasan Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan Tahun 2000. Sekretariat Inspektorat Jenderal Perhubungan. Jakarta.
- Pedoman Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. 1999. Lembaga Administrasi Negara (LAN), Jakarta.
- Pedoman dan Modul Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP). 2003. Lembaga Administrasi Negara (LAN) dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Jakarta.
- Pedoman Umum Evaluasi Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). 2004. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Nomor 29 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Penetapan Kinerja dan Pelaporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 86 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Di lingkungan Kementerian Perhubungan. 2010. Kementerian Perhubungan. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 88 Tahun 2010 tentang Pedoman Pengukuran Indikator Kinerja Di Lingkungan Kementerian Perhubungan. 2010. Kementerian Perhubungan. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) Di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 69 Tahun 2012 tentang Penetapan Kinerja dan Laporan Akuntabilitas Kinerja Di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan. Jakarta
- Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2006 Tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Jakarta
- Peraturan Presiden No. 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Jakarta
- Permenpan No. 53 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara Yang Bersih dan Bebas Dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.

LAMPIRAN