

BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

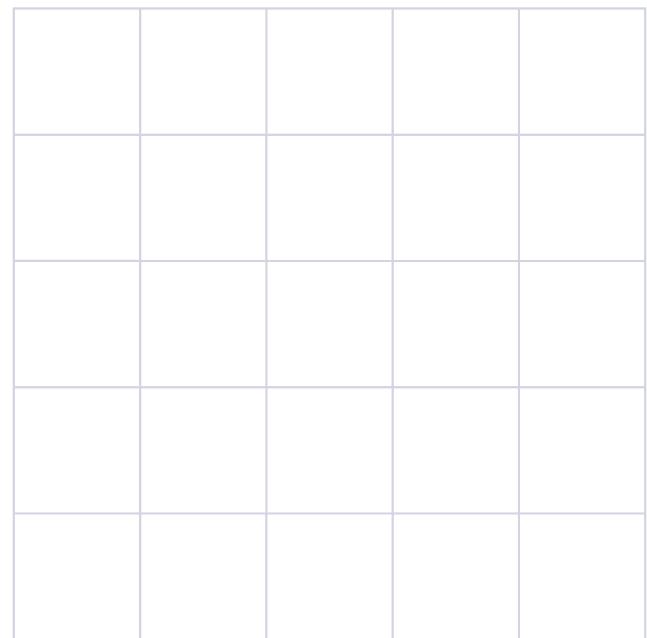
LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH (LKIP)

2022

PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN
TRANSPORTASI

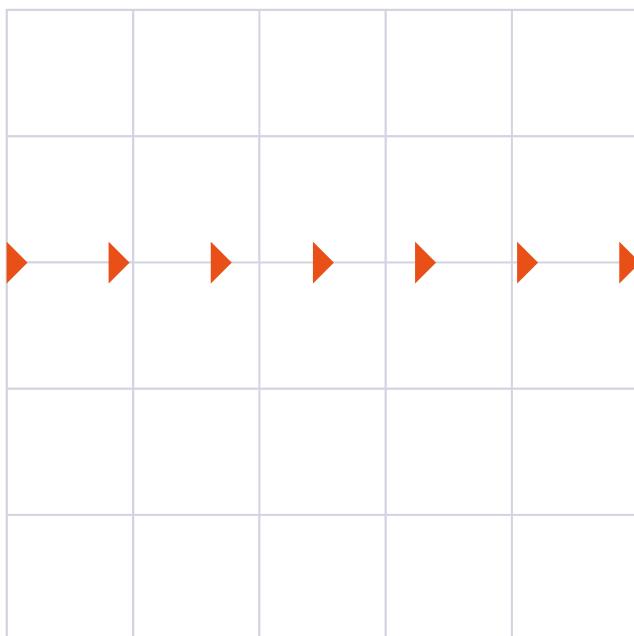


BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN TRANSPORTASI



**RINGKASAN
EKSEKUTIF**

2022 – 2023



RINGKASAN EKSEKUTIF

Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan Analisi dan pengembangan di bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan Analisis kebijakan transportasi bidang Keselamatan dan Keamanan 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 kegiatan yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya. Permasalahan yang dihadapi selama ini dengan adanya tumpang tindih pelaksanaan Analisis dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan dapat diantisipasi dengan baik melalui koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan Analisis. Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Kebijakan 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 Analisis 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 Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta *stakeholder* terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Pada tahun 2022, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengalami transformasi lembaga dari sebelumnya Puslitbang Transprotasi Antarmoda. Akibat transformasi tersebut Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi tidak dapat melaksanakan sasaran tugas pokok dan fungsi sesuai dengan yang telah direncanakan. Adanya pemblokiran anggaran terkait tugas dan fungsi penelitian. Namun demikian Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi tetap melaksanakan kegiatan analisis rekomendasi di bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan jumlah keseluruhan kegiatan analisis sebanyak 6 rekomendasi kebijakan yang telah dilaporkan ke Menteri Perhubungan. Disamping itu juga dilaksanakan kegiatan yang berupa webinar/*focus group discussion* (FGD), peningkatan kompetensi pegawai melalui diklat atau bimbingan teknis, dan penerbitan jurnal. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 133,03%. Selama tahun anggaran 2022 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:

- a. IKK 2 yaitu Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) (intermediate outcome tahun t-2) dengan target sebesar 36% dan realisasi sebesar 66,67%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 2 tercapai sebesar 185,19%;
- b. IKK 6 yaitu Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) (intermediate outcome tahun t-2) dengan target sebesar 31% dan realisasi sebesar 42,86%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 6 tercapai sebesar 138,25%;
- c. IKK 7 yaitu Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan target sebesar 80% dan realisasi sebesar 100%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 7 tercapai sebesar 125%.

- d. IKK 8 yaitu tingkat maturitas SPIP dengan target level 3 dan realisasi level sebesar 3,693, sehingga capaian kinerja untuk IKK 7 tercapai sebesar 123,1%. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi (t-2) yang bersifat intermediate outcome (tahun t-2).
- e. Untuk IKK 1, IKK 3, IKK 4, dan IKK 5 tidak dapat dilaksanakan dikarenakan adanya pemblokiran anggaran akibat reformasi lembaga.

Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp7.325.252.000,00 (tujuh milyar tiga ratus dua puluh lima juta dua ratus lima puluh dua ribu rupiah); Daya serap anggaran tahun 2022 sebesar Rp7.228.148.880,00 atau sebesar 98,67%, sehingga sisa anggaran yang tidak terserap dari pagu akhir sebesar Rp97.103.120,00 (1,33%). Penyerapan anggaran secara keseluruhan telah optimal, dimana anggaran yang tidak terealisasi hanya sebesar Rp 59.187.493,00 (0,34%).

KATA PENGANTAR

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

Akuntabilitas kinerja merupakan pencapaian kinerja suatu organisasi melalui upaya – upaya strategis dan operasional yang dilakukan untuk mencapai sasaran dan tujuan tertentu dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Akuntabilitas kinerja merupakan tolak ukur keberhasilan atau sebaliknya menjadi kegagalan suatu organisasi. Penilaian akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dilakukan melalui pengukuran terhadap capaian kinerja setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dengan cara membandingkan realisasi yang dicapai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja.



Pengukuran kinerja dilakukan dalam rangka menghasilkan informasi kinerja mengenai pelaksanaan kegiatan dan pencapaian keluaran. Pengukuran kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran Kinerja diawali dengan identifikasi capaian kinerja berdasarkan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja. Pemantauan capaian kinerja dilakukan secara kontinyu tiap bulan melalui monitoring rencana aksi atas perjanjian kinerja, triwulan melalui laporan kinerja triwulan maupun laporan akuntabilitas kinerja pemerintah (LKIP) tahunan.

Laporan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban sekaligus menjadi acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi serta sebagai pedoman dalam mengambil langkah – langkah kebijakan pada tahun mendatang.

Kami mengapresiasi seluruh pihak baik internal maupun eksternal Kementerian Perhubungan yang telah berkontribusi dan bekerjasama dalam pencapaian kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Kami berharap agar di masa yang akan datang kerjasama ini dapat dilanjutkan dengan baik dan kami berkomitmen untuk selalu meningkatkan layanan agar kemanfaatan hasil kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dirasakan oleh seluruh stakeholder terkait dan masyarakat

Jakarta, 2023

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN
DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Makjen Sinaga", enclosed within a blue oval shape.

Dr. Ir. MAKJEN SINAGA. MT
NIP. 19630101 199403 1 001

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. TUGAS DAN FUNGSI.....	2
C. STRUKTUR ORGANISASI.....	2
D. SUMBER DAYA MANUSIA.....	4
E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI	7
F. SISTEMATIKA PENYAJIAN	15
BAB II.....	17
PERENCANAAN KINERJA.....	17
A. TARGET KINERJA TAHUN 2020-2024.....	17
B. PERJANJIAN KINERJA.....	22
BAB III	24
AKUNTABILITAS KINERJA.....	24
A. CAPAIAN KINERJA TAHUN 2022.....	25
B. REALIASI ANGGARAN	46
BAB IV.....	48
PENUTUP	48
A. KESIMPULAN.....	48
B. SARAN TINDAK LANJUT	49

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1. Target dan Indikator Kinerja dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024	19
Tabel 2. 2. Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.....	22
Tabel 3. 1. Target, Realiasi, dan Capain Kinerjat Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022	25
Tabel 3. 2. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamananan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 Tahun 2022	31
Tabel 3. 3. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Tahun 2022.....	36
Tabel 3. 4. Tingkatan Level Maturitas SPIP.....	37
Tabel 3. 5Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2019 Terhadap Target Kinerja Tahun 2020-2022	40
Tabel 3. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 dengan Target Jangka Menengah Tahun 2020-2024	42
Tabel 3. 7. Kegiatan Webinar/FGD Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022	46
Tabel 3. 8. Target, Realisasi, dan Capaian Anggaran Tahun 2022.....	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1. Struktur Organisasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	3
Gambar 1. 2. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin.....	5
Gambar 1. 3. Komposisi Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan	5
Gambar 1. 4. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan Struktural dan Fungsional	6
Gambar 1. 5. Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan	7

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi disusun sesuai Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 mengenai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang mewajibkan setiap instansi pemerintah sebagai unsur penyelenggara negara, mulai dari Eselon II keatas harus mempertanggungjawabkan 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.

Selain itu, dalam penyusunan akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengacu pada Permenpan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salahsatu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang melaksanakan kegiatan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia telah dilakukan melalui pengembangan tenaga fungsional seperti analis kebijakan serta memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mengikuti pendidikan formal/kursus baik di dalam maupun luar negeri. Sejalan dengan upaya peningkatan kualitas SDM tersebut, telah dilakukan serangkaian kegiatan penunjang antara lain pelaksanaan Focus Group Discussion (FGD), mengikuti diklat/bimbingan teknis dan kegiatan mengikuti kegiatan seminar nasional maupun internasional, dan beberapa kegiatan penunjang lainnya untuk mendukung pengembangan dan publikasi hasil-hasil analisis kebijakan.

Permasalahan dibidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan analisa kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi didasarkan pada isu-isu kegiatan sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan

kegiatan analisis kebijakan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan dan usulan daerah.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2022 ini dimaksudkan untuk dapat melihat seberapa besar manfaat atau hasil yang dicapai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dalam meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan kinerja dalam memberikan analisis dan rekomendasi kebijakan dibidang transportasi. Laporan ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran kegiatan yang telah ditetapkan.

B. TUGAS DAN FUNGSI

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang telah direvisi menjadi PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tugas pokok Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi.

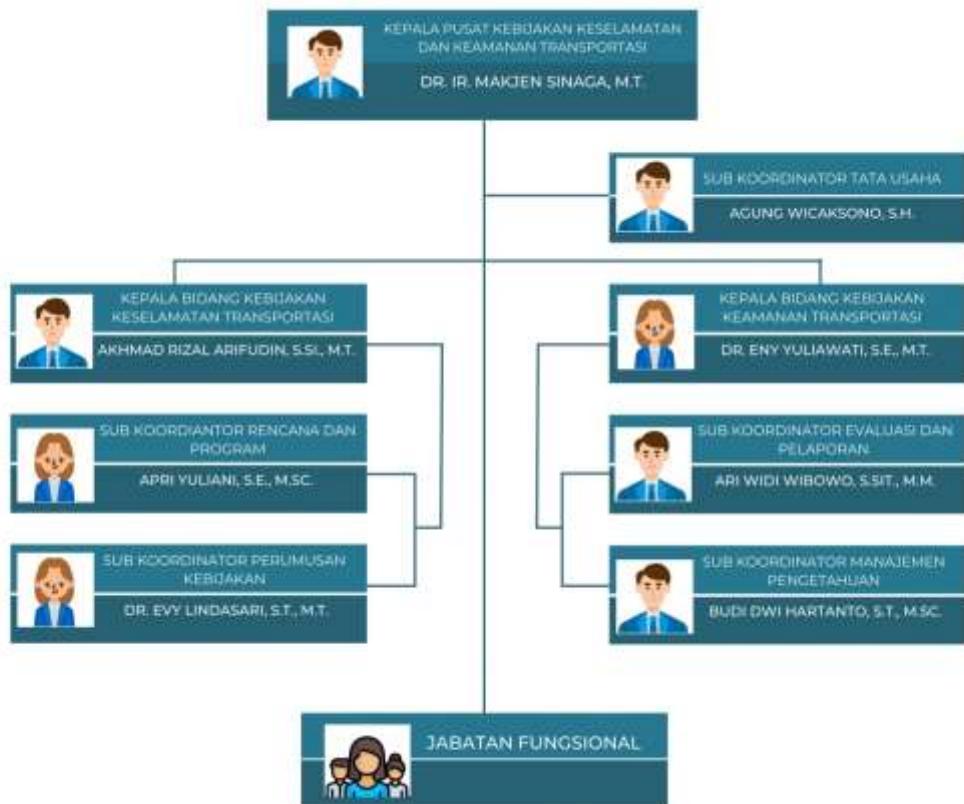
Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
2. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
3. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
5. Penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
6. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
7. Penyiapan bahan pelaksanaan urusan administrasi pusat

C. STRUKTUR ORGANISASI

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan serta Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor: SK-BKT 74 Tahun 2022 tentang Penunjukan Sub Koordinator di

Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, maka struktur organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagaimana pada gambar 1.1.



Gambar 1. 1. Struktur Organisasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Dari gambar tersebut terlihat bahwa struktur organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri dari 1 (satu) jabatan setingkat eselon II, 2 (dua) jabatan eselon III, 5 (lima) sub koordinator dan kelompok jabatan fungsional.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri atas:

1. Bidang Keselamatan Transportasi

Bidang Keselamatan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang keselamatan transportasi. Dalam melaksanakan tugas Bidang Keselamatan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

- a. penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi;
- b. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi

- c. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan transportasi;
- d. penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan transportasi;
- e. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi; dan
- f. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi.

Bidang Keselamatan Transportasi terdiri dari kelompok jabatan fungsional.

2. Bidang Keamanan Transportasi

Bidang Keamanan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang keamanan transportasi. Dalam melaksanakan tugas Bidang Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

- a. penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;
- b. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;
- c. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keamanan transportasi;
- d. penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keamanan transportasi;
- e. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keamanan transportasi; dan
- f. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi.

Bidang Keamanan Transportasi terdiri dari kelompok Jabatan Fungsional.

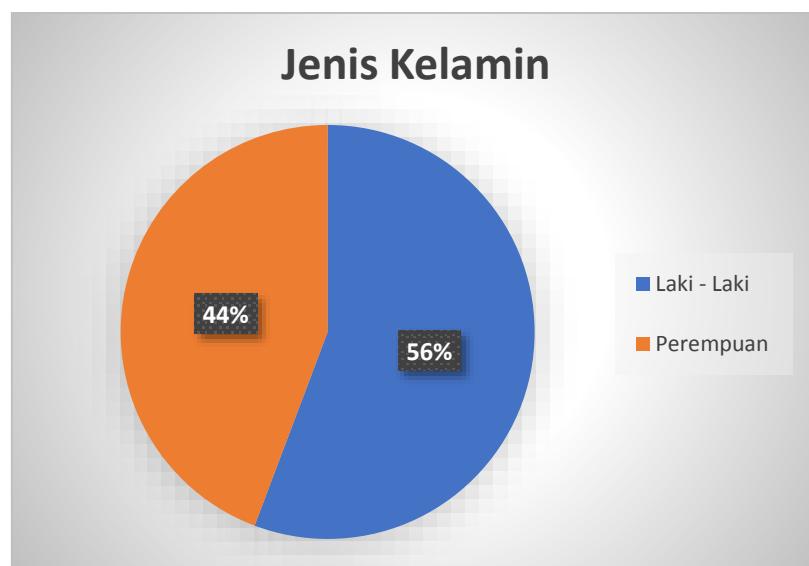
D. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber daya manusia yaitu Aparatur Sipil Negara (ASN) mempunyai peran yang sangat penting dalam dinamika suatu organisasi mengingat tugas dalam sistem pemerintahan yang makin kompleks. Dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsi dalam bidang keselamatan dan keamanan transportasi, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan

Transportasi didukung oleh 61 pegawai (data Desember 2022) yang terdiri dari berbagai latar belakang pendidikan dan keilmuan dengan komposisi sebagai berikut:

1. Berdasarkan Jenis Kelamin

Komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada gambar berikut:

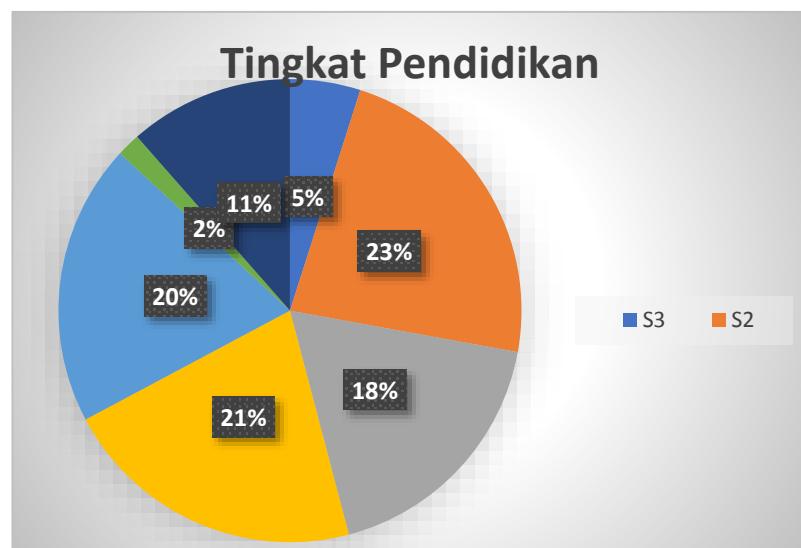


Gambar 1. 2. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin

Dilihat dari gambar 1.2. bahwa komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan jenis kelamin, terdapat 34 laki dan 27 perempuan.

2. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada gambar berikut:

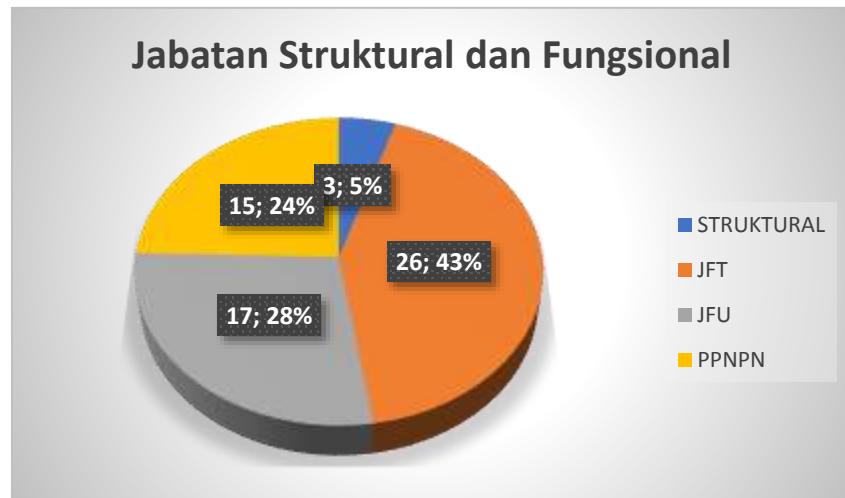


Gambar 1. 3. Komposisi Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Dilihat dari gambar 1.3. bahwa komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan tingkat pendidikan, terdapat 3 orang S3, 14 orang S2, 11 orang S1, 13 orang D IV, 1 orang D1 dan 7 orang SMA.

3. Berdasarkan Jabatan Struktural dan Fungsional

Komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan jabatan struktural dan fungsional dapat dilihat pada gambar berikut:

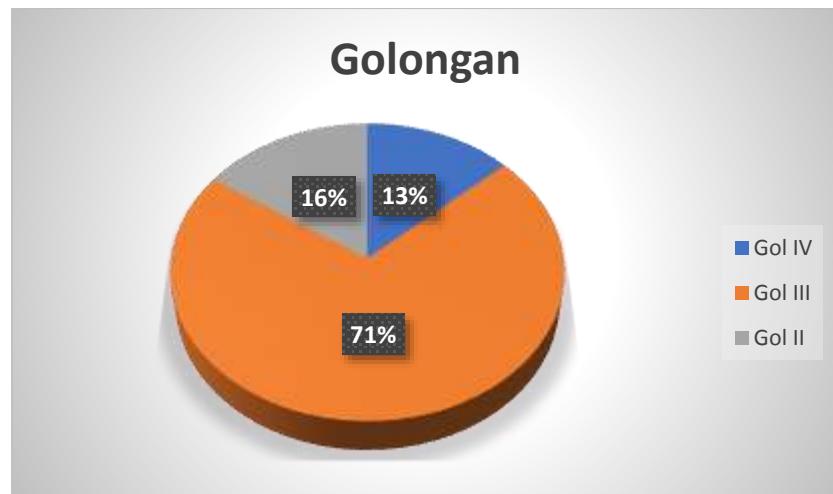


Gambar 1. 4. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan Struktural dan Fungsional

Dilihat dari gambar 1.4. bahwa komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan jabatan struktural dan fungsional, terdapat 5% pejabat structural atau sebanyak 3 orang, 43% jabatan fungsional tertentu atau sebanyak 26 orang, 28% jabatan fungsional umum atau sebanyak 17 orang, dan 24% PPNPN atau sebanyak 15 orang.

4. Berdasarkan Golongan

Komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan golongan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1. 5. Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan

Dilihat dari gambar 1.5. bahwa komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan golongan, terdapat 13% golongan IV atau sebanyak 6 orang, 71% golongan III atau sebanyak 32 orang, dan 16% golongan II atau sebanyak 7 orang.

E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

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 kebijakan serta pengembangan yang berkualitas dan aplikatif. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas memberikan analisis dan rekomendasi dibidang keselamatan dan keamanan transportasi tentunya memiliki potensi, isu, dan permasalahan yang harus dipetakan guna dapat melakukan optimasi peran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

1. Potensi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

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 analis kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi 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. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, para Kepala Daerah, dan stakeholder terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang mempunyai tugas pokok untuk melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisa kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

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

a. Koordinator atau Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan yang Kemanfaatannya Memiliki Nilai Strategis

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

- 1) Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
- 2) Kebutuhan terhadap kajian sebagai base evidence untuk mendukung rekomendasi kebijakan keselamatan dan keamanan

transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Direktorat Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan serta stakeholder terkait.

- 3) Peluang Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai acuan atau koordinator penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

b. Kecukupan Dukungan Potensi Sumber Daya untuk Menjalankan Kegiatan Penelitian yang Bernilai Strategis

Pada pemetaan kekuatan internal, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi memiliki kecukupan dukungan potensi sumber daya untuk menjalankan program-program dan kegiatan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan yang bernilai strategis.

- 1) Mempunyai jumlah SDM analis kebijakan sebanyak 11 orang terdiri dari 2 orang analis kebijakan ahli madya, 6 orang analis kebijakan ahli muda dan 3 orang analis kebijakan pertama.
- 2) Terdapat fasilitas penunjang jurnal ilmiah, database transportasi, software perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data, dan beberapa instrumen pendukung operasional lainnya.
- 3) Memiliki kecukupan lokasi anggaran untuk memenuhi kebutuhan belanja barang dan modal, tunjangan kinerja analis kebijakan, dan dana operasional untuk menjalankan program dan kegiatan yang telah direncanakan, selain itu masih adanya peluang untuk mendapatkan sumber pendanaan selain APBN seperti: kerjasama dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional.

c. Kekuatan potensi jejaring kerjasama mitra untuk menghasilkan kualitas analisis dan rekomendasi kebijakan yang baik dan dapat dipercaya

Sebagai upaya revitalisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai Badan Kebijakan Transportasi di era Revolusi Industri 4.0, diperlukan dukungan kerjasama dengan mitra strategis untuk menghasilkan rekomendasi yang baik dan dapat dipercaya. Umpan balik dari mitra strategis selama proses analisis kebijakan, tidak hanya memperkaya metode saja, namun interaksi antar analis kebijakan akan memberikan budaya positif dalam proses pengelolaan analisis kebijakan secara komprehensif. Kerjasama Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan beberapa stakeholder antara lain dengan perguruan tinggi, swasta dan lembaga penelitian dimana

bertujuan untuk peningkatan kompetensi SDM khususnya para analis kebijakan melalui *sharing knowledge*, pengembangan sarana dan prasarana, peningkatan kolaborasi manajemen pengelolaan sumber daya, serta keaktifan analis kebijakan dalam forum kerjasama nasional dan internasional baik secara bilateral maupun multilateral.

d. Mitra Dalam Pengembangan Pemanfaatan Teknologi dan Informasi untuk Mendukung Penyediaan Layanan Transportasi

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

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

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang melaksanakan kegiatan analisis dan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia telah dilakukan melalui

pengembangan tenaga fungsional seperti analis kebijakan dan fungsional lainnya dan memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mengikuti pendidikan formal/kursus baik di dalam maupun luar negeri. Sejalan dengan upaya peningkatan kualitas SDM tersebut, telah dilakukan serangkaian kegiatan penunjang antara lain pelaksanaan *roundtable discussion*, bimbingan teknis/diklat dan kegiatan seminar atau webinar nasional maupun internasional, dan studi banding luar negeri.

Isu-isu kegiatan sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis dan kompleks pada lingkup global, nasional dan lokal membutuhkan kegiatan penelitian dan analisis kebijakan yang tepat, cepat dan akurat serta manfaat. Permasalahan di bidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan analisis kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi didasarkan pada isu-isu strategis kegiatan sektor transportasi terkini. Beberapa isu strategis yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaiannya. Kendati demikian, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada.

2. Isu Strategis

a. Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasi 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 menyelesaiakannya. Pada tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan arahan dari Bapak Menteri Perhubungan sesuai instruksi dari Presiden Republik Indonesia untuk menyelesaikan atau menyusun rekomendasi kebijakan terhadap 11 (sebelas) isu strategis, diantaranya yaitu:

- 1) Implementasi Penggunaan Kendaraan Listrik
 - a) Standar teknis kendaraan dinas operasional (Tindak lanjut Inpres 7/2022);
 - b) Roadmap implementasi kendaraan listrik dengan mengoptimalkan TKDN teknologi;
 - c) Kebijakan standar kendaraan listrik untuk penggunaan kendaraan umum;
 - d) Standar keselamatan lalu lintas kendaraan listrik.
- 2) Program Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung (KCJB)
 - a) Mitigasi keselamatan operasi KA cepat;
 - b) Strategi pemenuhan SDM teknis dengan kualifikasi khusus (terkait operasi dan perawatan KA cepat);
 - c) Kebijakan dukungan pembiayaan melalui skema Penyertaan Modal Negara (PMN);
 - d) Strategi kebijakan penyelesaian cost overrun;
 - e) Standar teknis rolling stock untuk kebutuhan angkutan penumpang dan perawatan infrastruktur (Kereta Kerja);
 - f) Kebijakan tarif & PSO (Strategi ketahanan bisnis angkutan KA cepat).
- 3) Pembangunan KA Ringan (Light Rail Train)
 - a) Strategi integrasi angkutan penumpang;
 - b) Strategi peningkatan demand penumpang;
 - c) Strategi mitigasi penerapan teknologi baru.

- 4) Pembangunan Mass Rapid Transit (MRT)
 - a) Kebijakan skema pembiayaan MRT di kawasan Jabodetabek (agenda mendesak rencana pembangunan MRT koridor timur-barat);
 - b) Strategi pembangunan MRT terintegrasi dengan pengembangan kawasan (TOD);
 - c) Strategi mitigasi penerapan teknologi baru.
- 5) Pembangunan dan Rencana Pengoperasian KA Makassar – Parepare
 - a) Strategi pengamanan pengoperasian KA Makassar- Pare-pare dan Trans Sulawesi (pengenalan budaya baru perkeretaapian di Sulawesi);
 - b) Strategi pembiayaan penyelesaian koridor KA Makassar-Pare-pare dan rencana pembangunan trans Sulawesi;
 - c) Strategi pengembangan jalur simpang yang menghubungkan trase utama Makassar Pare-pare dan trans Sulawesi dengan simpul kawasan industri serta simpul pelabuhan (percepatan implementasi skema pembiayaan non APBN);
 - d) Strategi kebijakan operasi dan tarif (Ketahanan bisnis angkutan KA Makassar-Parepare;
 - e) Optimalisasi potensi demand.
- 6) Pengelolaan Terminal Khusus (tersus) dan Badan Usaha Pelabuhan
 - a) Kebijakan pengelolaan terminal khusus (tersus);
 - b) PNBP belum optimal;
 - c) Sinkronisasi penetapan DLKP/DLKR.
- 7) Pengoperasian Perintis Angkutan Laut
 - a) Strategi optimalisasi load factor angkutan laut;
 - b) Skema subsidi dan komponen biaya keperintisan PELNI.
- 8) Pengoperasian Tol Laut
 - a) Strategi pembiayaan dan optimalisasi sarana angkutan tol laut;
 - b) Strategi optimalisasi *load factor* angkutan tol laut;
 - c) Strategi konektivitas menekan disparitas harga.
- 9) PNBP pada Transportasi Laut
 - a) Strategi optimalisasi PNBP untuk mendorong percepatan modernisasi prasarana transportasi laut.
- 10) Pola Pengembangan Hub and Spoke pada Transportasi Udara
 - a) Evaluasi dan strategi pembangunan bandara yang terintegrasi;

b) Strategi Pengembangan rute penerbangan yang efektif.

11) Kebijakan Pentarifan Angkutan Udara

- a) Strategi pengembangan pola operasi efektif dengan keterbatasan sarana;
- b) Kebijakan skema tarif dan biaya operasional yang efisien;
- c) Kebijakan dan strategi keselamatan transportasi udara (dampak efisiensi biaya/tarif penerbangan).

b. Isu Strategis Terkait Internal

Terdapat beberapa isu strategis internal terkait penguatan kelembagaan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, antara lain:

- 1) Kegiatan Analisa Kebijakan Antar Sub Sektor Kurang Terkoordinasi
Sesuai dengan perannya, tugas Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Namun, pelaksanaan kegiatan analisa dan penyusunan kebijakan dilingkungan Kementerian Perhubungan juga dilakukan oleh setiap Direktorat Jenderal dan tidak ada koordinasi antar unit kerja sehingga kegiatan kajian seolah-olah berjalan sendiri-sendiri tanpa ada koordinasi dan koordinator yang jelas sehingga dimungkinkan adanya tumpang tindih.
- 2) Keterbatasan Sumber Daya Manusia
Sumber daya manusia analis kebijakan di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi saat ini masih terbatas. Terdapat analis kebijakan sebanyak 11 orang terdiri dari 2 orang analis kebijakan ahli madya, 6 orang analis kebijakan ahli muda dan 3 orang analis kebijakan pertama.
- 3) Masih Terbatasnya Sarana dan Prasarana
Sarana dan prasarana masih perlu ditingkatkan guna mendukung pelaksanaan kegiatan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi seperti: masih minimnya alat analisis (software) untuk melakukan analisa data bidang transportasi.

3. Permasalahan

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi senantiasa berupaya melakukan kajian untuk dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek keselamatan dan keamanan. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut

pandang untuk menyelesaiakannya. Dalam pelaksanaan tugasnya, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menghadapi beberapa permasalahan yang menjadi tantangan ke depan. Permasalahan dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Masa Transisi Kelembagaan dari Puslitbang Transportasi Antarmoda menjadi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi
- b. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan kajian isu strategis
- c. Adanya pemblokiran anggaran

F. SISTEMATIKA PENYAJIAN

Sistematika Penyajian Laporan Akuntabilitas Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022 dibagi menjadi 4 bab yaitu:

Sistematika Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (strategic issues) yang sedang dihadapi organisasi.

BAB II PERENCANAAN KINERJA

Pada bab ini diuraikan ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan. Perencanaan Kinerja merupakan proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator Kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan. Ini merupakan proses penyusunan rencana Kinerja sebagai penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam Renstra, yang akan dilaksanakan oleh instansi pemerintah melalui berbagai kegiatan tahunan.

A. Capaian Kinerja Organisasi

Pada sub bab ini disajikan capaian kinerja organisasi untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis Organisasi sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi. Untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis tersebut dilakukan analisis capaian kinerja.

B. Realisasi Anggaran

Pada sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang digunakan dan yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan dokumen perjanjian kinerja.

BAB IV PENUTUP

Pada bab ini diuraikan kesimpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya.

LAMPIRAN

1. Rencana Kinerja Tahunan;
2. Perjanjian Kinerja;
3. Lain-lain yang dianggap perlu

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengacu pada Dokumen Renstra Badan Kebijakan Perhubungan Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Perhubungan Nomor SK 145 Tahun 2020 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Kebijakan Perhubungan untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2020 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 yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2020.

Renstra dijabarkan setiap tahunnya dalam bentuk perencanaan kinerja dan perjanjian kinerja. Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengikuti strategi di tingkat Kementerian Perhubungan, pada Sasaran Strategis Penunjang ke-empat (SSp 4) yaitu Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum dengan Indikator Kinerja Strategis Penunjang ke-empat (IKSp 4): Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum. Selain SSp 4, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pun mengikuti Sasaran Strategis Penunjang Kementerian Perhubungan yang ke-delapan (SSp 8) yaitu Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik. Hal ini mengingat tugas dan fungsi organisasi, yaitu peran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja penunjang dalam mendukung pencapaian visi dan misi Kementerian Perhubungan. Sementara itu dari sisi perspektif pelanggan (*customer perspective*), terdapat 3 (tiga) Sasaran Program (SP) yang diwujudkan melalui 8 (delapan) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Bab ini menguraikan mengenai Target Kinerja Tahun 2020-2024 dan Perjanjian Kinerja 2022 Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

A. TARGET KINERJA TAHUN 2020-2024

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan mengikuti strategi ditingkat Kementerian Perhubungan, pada Sasaran Strategis Penunjang ke-empat (SSp 4) yaitu Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum dengan Indikator Kinerja Strategis Penunjang ke-empat (IKSp 4): Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum. Selain SSp 4, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pun mengikuti Sasaran Strategis Penunjang Kementerian Perhubungan yang ke-delapan (SSp 8) yaitu Meningkatnya Tata

Kelola Pemerintahan yang Baik. Hal ini mengingat tugas dan fungsi organisasi, yaitu peran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja penunjang dalam mendukung pencapaian visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Sementara itu dari sisi perspektif pelanggan (customer perspective), terdapat 3 (tiga) Sasaran Program (SP) yang diwujudkan melalui 8 (delapan) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Secara rinci penjabaran sasaran strategi dan indikator kinerja kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi berikut targetnya sebagaimana tercantum dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 2. 1. Target dan Indikator Kinerja dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) ESELON II	META INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TARGET					
					2020	2022	2022	2023	2024	
1	Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	INITIAL OUTCOME								
		IKK1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Prosentase Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan stakeholders	Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders ----- x 100% Jumlah rekomendasi kebijakan tema Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan	75%	75%	80%	85%	90%
		INTERMEDIATE OUTCOME								
		IKK1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	Prosentase Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders	Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders ----- x 100% Jumlah rekomendasi kebijakan tema Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan pada t-2	36%	36%	37%	38%	39%
		INITIAL OUTCOME								
		IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Prosentase Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders	Jumlah rekomendasi kebijakan dari hasil Analisis Kebijakan Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders ----- x 100% Jumlah hasil rekomendasi kebijakan Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diajukan	75%	75%	80%	85%	90%
		INTERMEDIATE OUTCOME								
		IKK2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu	Prosentase Rekomendasi	Jumlah rekomendasi kebijakan dari hasil Analisis Kebijakan Isu Strategis Bidang	30%	30%	30%	32%	32%

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) ESELON II	META INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TARGET				
					2020	2022	2022	2023	2024
		Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders	Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders ----- x 100% Jumlah hasil rekomendasi kebijakan Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diajukan					
INITIAL OUTCOME									
	IKK 3	Tingkat rekomendasi kebijakan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya dalam Bidang Transportasi ngkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Prosentase rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan dan sub sektor	Jumlah rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diterima Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder ----- x 100% Jumlah rekomendasi hasil evaluasi implentasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diajukan	75%	75%	80%	85%	90%
INTERMEDIATE OUTCOME									
	IKK 3	Tingkat rekomendasi kebijakan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya dalam Bidang Transportasi ngkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi	Prosentase rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan SDM Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan sub sektor pada (t-2)	Jumlah rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder ----- x 100% Jumlah rekomendasi hasil evaluasi implentasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diajukan pada t-2	30%	31%	32%	33%	34%

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) ESELON II		META INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN	TARGET				
						2020	2022	2022	2023	2024
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisi dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 4	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Prosentase penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi untuk peningkatan kualitas Analisi	Jumlah Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang terselenggara ----- x 100% Jumlah Rencana Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	80%	80%	85%	85%	90%
	Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi		IKK 5			3	3	3	3	3

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.

B. PERJANJIAN KINERJA

Target kinerja kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2022 disusun secara berjenjang. Adapun penjabaran dari Peta Kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dituangkan dalam indikator kinerja kegiatan dan targetnya. Penetapan kinerja pada awal tahun anggaran mengikuti konsep Rencana Strategis Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, sebagaimana digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.2. Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi

SASARAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUA	TARGET
1. Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	INITIAL OUTCOME			
	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75
	INTERMEDIATE OUTCOME			
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	%	36
	INITIAL OUTCOME			
	IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75
INTERMEDIATE OUTCOME				
	IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	30
	INITIAL OUTCOME			
	IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di	%	75
INTERMEDIATE OUTCOME				
	IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada	%	31

SASARAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUA	TARGET
2. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisi dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	80
3. Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	3

Telah dilakukan beberapa revisi perjanjian kinerja dikarenakan adanya transformasi lembaga dari Puslitbang Transportasi Antarmofa menjadi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, namun untuk indikator kinerja kegiatan (IKK) sampai akhir tahun anggaran tidak terdapat revisi, sehingga sampai dengan akhir tahun anggaran 2022 indikator kinerja kegiatan masih seperti pada awal tahun anggaran. Pada bulan September dilakukan revisi Perjanjian Kinerja dikarenakan adanya perubahan nomenklatur dari Puslitbang Antarmoda menjadi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

Akuntabilitas kinerja merupakan pencapaian kinerja suatu organisasi melalui upaya-upaya strategis dan operasional yang dilakukan untuk mencapai sasaran dan tujuan tertentu dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Akuntabilitas kinerja merupakan tolok ukur keberhasilan atau sebaliknya menjadi kegagalan suatu organisasi. Penilaian akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dilakukan melalui pengukuran terhadap capaian kinerja setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dengan cara membandingkan realisasi yang dicapai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja. Pengukuran kinerja dilakukan dalam rangka menghasilkan informasi kinerja mengenai pelaksanaan kegiatan dan pencapaian keluaran. Pengukuran kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Pengukuran Kinerja diawali dengan identifikasi capaian kinerja berdasarkan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja. Pemantauan capaian kinerja dilakukan secara kontinyu tiap bulan melalui monitoring rencana aksi atas perjanjian kinerja, triwulan melalui laporan kinerja triwulan maupun laporan akuntabilitas kinerja pemerintah (LKIP) tahunan.

Selain itu, tahapan pengukuran kinerja saat ini dilakukan menggunakan sistem aplikasi berbasis web, yakni e-performance dengan alamat <http://eperformance.dephub.go.id>. Aplikasi ini disediakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai bentuk monitoring kinerja yang dapat dimanfaatkan oleh setiap unit kerja Eselon I, II, III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pemanfaatan aplikasi ini diharapkan dapat mempermudah proses evaluasi capaian target kinerja secara periodik setiap bulannya. Sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan monitoring capaian target realisasi, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyusun Rencana Aksi terhadap Perjanjian Kinerja yang telah ditetapkan perbulan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja yang dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap perbulan. Disamping itu, disusun juga laporan evaluasi terhadap program kegiatan dan capaian kinerja serta anggaran yang diukur setiap triwulan sebagai bentuk monitoring kinerja target dan realisasi anggaran dan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Monitoring capaian kinerja output kegiatan dan anggaran dalam hal ini juga dilakukan oleh Kementerian Keuangan melalui aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja (SMART) dengan alamat <http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id> dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) melalui aplikasi e-Monev PP 39 pada <http://emonev.bappenas.go.id>.

A. CAPAIAN KINERJA TAHUN 2022

1. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2022

Sesuai dengan sasaran kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, maka target dan realisasi kegiatan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi tahun 2022 digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 3. 1. Target, Realiasi, dan Capain Kinerjat Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA (%)
1. Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	INITIAL OUTCOME					
	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	-	-
	INTERMEDIATE					
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	%	36	37,5%	101,35
	INITIAL OUTCOME					
	IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	-	-
	INTERMEDIATE					
	IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	30	-	-
	INITIAL OUTCOME					
	IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	-	-
INTERMEDIATE						

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA (%)
	IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	31	63,64%	198,86
2. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisi dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	80	95,74%	112,64
3. Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan	IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	3	3,578	119,27

Tingkat capaian pada tahun 2020 untuk indikator kinerja kegiatan IKK 2, IKK6, IKK7, dan IKK8 menunjukkan hasil yang baik, dengan rata-rata tingkat capaian sebesar 133,03. Sedangkan untuk IKK 1, IKK3, IKK4, dan IKK5 tidak dilaksanakan karena adanya pemblokiran anggaran dampak dari reformasi lembaga Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan pengalihan anggaran ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).

Capaian untuk setiap sasaran kegiatan dan indikator kinerja kegiatan serta analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan, dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Pengukuran dan capaian kinerja sasaran kegiatan 1

Sasaran Kegiatan ke-1 adalah Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Pencapaian sasaran kegiatan kesatu diwujudkan melalui 6 (enam) indikator kinerja kegiatan (IKK), yaitu:

- 1) Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan IKK 1. Pencapaian indikator kinerja kesatu tersebut merupakan indikator initial outcome berupa masukan, usulan, atau

pendapat berdasarkan kajian kontraktual/swakelola di bidang transportasi sesuai fokus dan agenda prioritas Kementerian yang tertuang dalam policy brief yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, dan stakeholders terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Rekomendasi kebijakan bersifat initial outcome adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan dan diterima oleh Menteri Perhubungan, unit eselon I lainnya, dan stakeholder lain sebagai dasar tindaklanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan atau pimpinan unit eselon I atau stakeholders lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan. Pencapaian indikator kinerja kegiatan kesatu (IKK 1), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang **diterima** oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan *stakeholders*

----- x 100%

Jumlah rekomendasi kebijakan tema Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan

- 2) Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) merupakan IKK 2. Berangkat dari jenis dan tujuan pelaksanaan Analisi, beberapa hasil Analisi ada yang bersifat dapat langsung terpakai (aplikatif) pada tahun berjalan dan ada pula yang tidak/ belum dapat terpakai kecuali telah memenuhi beberapa kriteria atau persyaratan tertentu. Untuk mengetahui tindak lanjut hasil Analisi yang telah diserahterimakan kepada pengguna, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 melakukan identifikasi melalui monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil Analisi. Tujuan indikator ini adalah sebagai quality control sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi terhadap pemanfaatan tindak lanjut hasil Analisi. Pelaksanaan kegiatan monitoring di sini dibatasi pada Analisi yang telah dilaksanakan dua tahun sebelumnya. Pencapaian indikator kinerja kedua merupakan indikator intermediate outcome berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian kontraktual/ swakelola di bidang transportasi sesuai fokus dan agenda prioritas Kementerian yang tertuang dalam policy brief yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, dan stakeholders terkait dalam bentuk nota dinas, surat,

maupun rancangan peraturan. 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, unit eselon I lain, atau stakeholders lain sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan kedua (IKK 2), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders

---- x 100%

Jumlah rekomendasi kebijakan tema Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan pada t-2

- 3) Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan Indikator Kinerja Kegiatan ketiga (IKK3). Pencapaian indikator kinerja ketiga tersebut merupakan indikator initial outcome berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian swakelola/kajian perorangan di bidang transportasi yang tertuang dalam policy brief yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, dan *stakeholders* terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Pencapaian indikator kinerja kegiatan ketiga dimaksudkan bahwa kegiatan Analisi yang dihasilkan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menjadi usulan bahan rekomendasi kebijakan untuk pembangunan transportasi dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta mendukung pelayanan transportasi sub sektor maupun stakeholder terkait. Pemanfaatan rekomendasi kebijakan yang dimaksudkan dalam hal ini adalah apabila Analisis yang dikerjakan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi berangkat dari kebutuhan Menteri Perhubungan, sub sektor, pengguna/*stakeholder* sampai dengan menyerahkan hasil Analisis tersebut (dalam bentuk rekomendasi kebijakan) kepada pengguna/*stakeholder*. Oleh karena itu, salah satu penguatan bahwa rekomendasi kebijakan yang dihasilkan akan dimanfaatkan oleh pengguna, yaitu melalui adanya berita acara serah terima (BAST). Rekomendasi kebijakan bersifat ***initial outcome*** adalah rekomendasi kebijakan isu strategis yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan dan **diterima** oleh Menteri Perhubungan, unit eselon I lainnya, dan stakeholder

lain sebagai dasar tindaklanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan atau pimpinan unit eselon I atau *stakeholders* lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan ketiga (IKK 3), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi kebijakan dari hasil Analisis Kebijakan Isu Strategis
Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diterima oleh
Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders

----- x 100%

Jumlah hasil rekomendasi kebijakan Isu Strategis Bidang Keselamatan
dan Keamanan Transportasi yang diajukan

- 4) Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan IKK 4. Pencapaian indikator kinerja keempat tersebut merupakan indikator ***intermediate outcome*** berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian swakelola/kajian perorangan di bidang transportasi yang tertuang dalam *policy brief* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, dan stakeholders terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Rekomendasi kebijakan bersifat ***intermediate outcome*** adalah rekomendasi kebijakan isu strategis yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan dan telah **dimanfaatkan** oleh Menteri Perhubungan, unit eselon I lain, atau stakeholders lain sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan keempat (IKK 4), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi kebijakan dari hasil Analisis Kebijakan Isu Strategis
Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan
oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders

----- x 100%

Jumlah hasil rekomendasi kebijakan Isu Strategis Bidang Keselamatan
dan Keamanan Transportasi yang diajukan

- 5) Tingkat kemanfaatan **kajian evaluasi implementasi** program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia (SDM) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan IKK 5. Pencapaian indikator kinerja kelima tersebut merupakan indikator ***initial outcome*** berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan

kajian kontraktual/swakelola/kajian perorangan mengenai implementasi program, regulasi, kelembagaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan sumber daya manusianya di bidang transportasi yang tertuang dalam ***policy brief*** yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan dan sub sektor terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Rekomendasi hasil kajian evaluasi bersifat ***initial outcome*** adalah rekomendasi mengenai implementasi program, regulasi, kelembagaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan sumber daya manusianya di bidang transportasi yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan dan **diterima** oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lainnya sebagai dasar tindaklanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan atau pimpinan unit eselon I atau stakeholders lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan kelima (IKK 5), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diterima Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder

----- x 100%

Jumlah rekomendasi hasil evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diajukan

- 6) Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia (SDM) pada (t-2) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan IKK 6. Berangkat dari jenis dan tujuan pelaksanaan Analisi, beberapa hasil Analisi ada yang bersifat dapat langsung terpakai (aplikatif) pada tahun berjalan dan ada pula yang tidak/ belum dapat terpakai kecuali telah memenuhi beberapa kriteria atau persyaratan tertentu. Untuk mengetahui tindak lanjut hasil Analisi yang telah diserahterimakan kepada pengguna, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 akan melakukan identifikasi melalui monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil Analisi. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terhadap pemanfaatan tindak lanjut hasil Analisi. Pelaksanaan kegiatan *monitoring* di sini dibatasi pada Analisis yang telah dilaksanakan dua tahun sebelumnya. Pencapaian indikator kinerja keenam merupakan indikator

intermediate outcome berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian kontraktual/ swakelola/kajian perorangan mengenai implementasi program, regulasi, kelembagaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan sumber daya manusianya di bidang transportasi yang tertuang dalam **policy brief** yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan dan sub sektor terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Rekomendasi hasil kajian evaluasi bersifat **intermediate outcome** adalah rekomendasi yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan pada periode waktu (t-2) dan telah **dimanfaatkan** oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai referensi penyusunan kajian kebijakan lain ataupun masukan pada proses perbaikan perencanaan program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dukungan standarisasi IPTEK, dan sumber daya manusia untuk tahap berikutnya.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan keenam (IKK 6), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah rekomendasi hasil **kajian evaluasi implementasi** program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang **dimanfaatkan** Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder

- x 100%

Jumlah rekomendasi hasil evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standardisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia yang diajukan pada t-2

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan pertama disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3. 2. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 Tahun 2022

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA (%)
INITIAL OUTCOME						
Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan	%	75	-	-
	INTERMEDIATE OUTCOME					
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan	%	36	37,5%	101,35
INITIAL OUTCOME						
	IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan	%	75	-	-
	INTERMEDIATE OUTCOME					

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA (%)
	IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan	%	30	-	-
	INITIAL OUTCOME					
	IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang	%	75	-	-
INTERMEDIATE OUTCOME						
	IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2)	%	31	63,64%	198,86

Capaian dari Sasaran Kinerja 1 yang terdiri dari 6 indikator kinerja kegiatan secara rinci dapat disampaikan sebagai berikut:

- 1) Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang bersifat initial outcome (tahun t) tidak dilaksanakan, dikarenakan adanya pemblokiran anggaran dampak dari reformasi lembaga Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan pengalihan anggaran ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).
- 2) Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi (t-2) yang bersifat intermediate outcome dengan capaian kinerja sebesar 101,35%. Progres kemanfaatan rekomendasi kebijakan bidang Transportasi Antarmoda telah menunjukkan progres yang cukup baik antara lain:
 - a) Studi Grand Design Transportasi di Pulau Lembeh, Bitung, Sulawesi Utara telah dimanfaatkan oleh Tempo Media dengan Nomor Surat 096/SK-KT/III/2022 tanggal 09 Maret 2022 perihal permintaan dokumen studi terkait Pulau Lembeh yang telah dilaksanakan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Dokumen studi tersebut akan digunakan untuk melakukan reportase terkait pengembangan kawasan ekonomi khusus serta rencana pembangunan infrastruktur transportasi yang menunjang pembangunan kawasan KEK Bitung dan pengembangan KEK lingkupang Sulawesi Utara.

- b) Studi Pengembangan Sistem Transportasi Cerdas (Intelligent Transport System) Indonesia telah dimanfaatkan oleh Dinas Perhubungan Yogyakarta untuk bahan pertimbangan penyusunan kegiatan pengembangan teknologi transportasi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
 - c) Standardisasi Desain dan Kinerja Integrasi Simpul Transportasi telah dimanfaatkan oleh PT ASDP (Persero) untuk pengembangan fasilitas pendukung alih moda yang sesuai standar sehingga dapat memberikan kenyamanan pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan
- Secara rinci progres pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi yang telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor atau stakeholder terkait dapat dilihat pada lampiran.
- 3) Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang bersifat initial outcome (tahun t) tidak dilaksanakan, dikarenakan adanya pemblokiran anggaran dampak dari reformasi lembaga Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan pengalihan anggaran ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).
 - 4) Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang bersifat intermediate outcome (tahun t-0) dilaksanakan untuk mendukung program prioritas pemerintah dan Kementerian Perhubungan tidak dilaksanakan, dikarenakan adanya pemblokiran anggaran dampak dari reformasi lembaga Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan pengalihan anggaran ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).
 - 5) Indikator kinerja kegiatan 5 (IKK 5), tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang bersifat initial outcome (tahun t). Indikator ini juga tidak dilaksanakan, dikarenakan adanya pemblokiran anggaran dampak dari reformasi lembaga Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi dan pengalihan anggaran ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).
 - 6) Indikator kinerja kegiatan 6 (IKK 6), Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda (t-2) yang bersifat intermediate outcome (tahun t-2) dengan capaian

kinerja sebesar 198,86%. Progres Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada tahun (t-2), saat ini progres kegiatan Tingkat Kemanfaatan Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/ Standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya pada tahun (t-2), saat ini telah terdapat pemanfaatan hasil studi, antara lain:

- a) Studi Efektivitas Pengaturan Shift Jam Kerja Terhadap Pola Perjalanan Transportasi di Jabodetabek;
- b) Pola Perjalanan Masyarakat di Wilayah Jabodetabek Sebelum Pandemi, Periode PSBB dan Adaptasi Kebiasaan Baru yang telah dimanfaatkan untuk dimanfaatkan untuk acuan penyusunan surat edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 4 tahun 2020 tentang tindak lanjut pencegahan penyebaran corona virus disease 2019 (Covid 19) di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- c) Peningkatan Konektivitas Antarmoda di Wakatobi telah dimanfaatkan oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian PUPR dengan nomor surat PA 0107-WK/278 sebagai bahan acuan dalam penyusunan Integrated Tourism Master Plan (ITMP) Wakatobi;
- d) Kesiapan Konektivitas Antarmoda Dalam Menghadapi Adaptasi Baru yang Efektif dan Aman Telah dimanfaatkan oleh PT ASDP telah dimanfaatkan untuk pengembangan fasilitas pendukung alih moda untuk menghadapi adaptasi baru yang efektif dan aman di Pelabuhan Penyeberangan Merak;
- e) Evaluasi Integrasi Fasilitas Alih Moda Pada Simpul Transportasi di Perkotaan Yogyakarta saat ini telah dilakukan persiapan revitalisasi pada Terminal Giwangan untuk mendukung pengembangan integrasi fasilitas alih moda di perkotaan Yogyakarta;
- f) Evaluasi Integrasi Sistem Angkutan Umum Perkotaan untuk Meningkatkan Peran Perkeretaapian di Kawasan Bandung Raya telah ditindaklanjuti dengan pembangunan Double Track Kiaracondong – Haurpugur, pembangunan Fly Over dan Underpass di 3 perlintasan sebidang yaitu Jl. Nurtanio Kota Bandung, Jl. Sriwijaya dan Jl. Gatot Subroto Kota Cimahi. Adapun rencana peningkatan kelas dan elektrifikasi pada KRD Bandung – Padalarang sebagai feeder KCJB di Stasiun Padalarang, dan beberapa pengembangan untuk mendukung integrasi sistem angkutan umum perkotaan di Kawasan bandung Raya;

- g) Integrasi Transportasi Dalam Mendukung Pelayanan Penumpang di Propinsi Bali (Studi Kadus Terminal Mengwi Kabupaten Badung) telah dimanfaatkan untuk menunjang konsep Transit Oriented Development pada kawasan mengwi dan terminal sebagai pusat TOD dengan menyusun Masterplan Pengembangan TOD Mengwi Tahun 2021 dan adanya kegiatan rehabilitasi terminal tipe A Mengwi tahun anggaran 2020 dan 2021, untuk pengembangan fasilitas integrasi moda di terminal.

Secara rinci progres pemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan sumber daya manusia di bidang transportasi antarmoda yang telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor atau stakeholder terkait dapat dilihat pada lampiran.

b. Pengukuran dan capaian kinerja sasaran kegiatan 2

Sasaran Kegiatan ke-2 adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi. Pencapaian sasaran kegiatan kedua diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan ke-7 (IKK 7), yaitu tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi.

Pencapaian indikator kinerja ketujuh tersebut berupa jumlah kegiatan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi antarmoda yang terselenggara:

- 1) Dokumen Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi, antara lain:
 - a) Dokumen Layanan Penunjang Teknis Riset Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (workshop/FGD/seminar/konferensi/studi banding).
 - b) Dokumen penunjang teknis penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan riset kebijakan.
- 2) Program Dukungan Manajemen: Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Riset Kebijakan serta Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Riset Kebijakan.

Pencapaian indikator kinerja kegiatan kesatu (IKK 7), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

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

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan 2 disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3. 3. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Tahun 2022

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA (%)
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisi dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	80	95,74%	112,64

Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 tercapai melebihi target yang diharapkan dimana dari target 80% telah tercapai sebesar 100% dengan tingkat capaian kinerja sebesar 125%. Beberapa dokumen rencana program dan evaluasi yang telah disusun antara lain dokumen Laporan Tahunan, LKIP, Perjanjian Kinerja, dokumen pagu kebutuhan dan beberapa dokumen lainnya. Penerbitan jurnal Sinta 2 volume I pada bulan Juli dan volume II pada bulan September tahun 2022. Melaksanakan kegiatan *focus group discussion/webinar* yang membahas isu-isu strategis dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Penyusunan 6 (enam) rekomendasi kebijakan terkait isu strategis dibidang keselamatan dan keamanan transportasi, yakni:

- 1) Optimalisasi Angkutan Pemadu Moda di Kabupaten Kediri (Bandara Kediri), yang telah disampaikan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dalam Nota Dinas Nomor UM.006/1/6/PTAM/2022 (22 Agustus 2022);
- 2) Evaluasi Efektivitas Pengoperasian Bus Feeder Pada LRT Palembang, yang telah disampaikan kepada Manteri Perhubungan RI dalam Surat Nomor UM.006/12/12/BKT/2022 pada tanggal 12 September 2022;
- 3) Strategi Skema Kebijakan Dalam Mendukung Implementasi Green Logistic, yang telah disampaikan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dalam Nota Dinas;
- 4) Pengembangan Integrasi Pada Terminal Kijing Dalam Mendukung Kelancaran Arus Barang, yang telah disampaikan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dalam Nota Dinas;
- 5) Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar – Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas, yang telah disampaikan kepada Manteri Perhubungan RI dalam Surat Nomor UM.006/16/15/BKT/2022 pada tanggal 28 Desember 2022;

- 6) *Seamless Connectivity* dan *Sustainability* Kereta Cepat Jakarta Bandung, yang telah disampaikan kepada Manteri Perhubungan RI dalam Surat Nomor UM.006/16/16/BKT/2022 pada tanggal 28 Desember 2022;

Keberhasilan dalam pencapaian target dikarenakan telah adanya pemantauan progres kegiatan secara kontinyu setiap minggu sehingga dapat diketahui kendala yang ada dan tindaklanjut penanganan terhadap kendala yang ada. Selain itu pencapaian target yang tepat waktu dan memiliki nilai manfaat bagi stakeholder terkait dapat tercapai secara optimal dikarenakan adanya tim monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan.

c. Pengukuran dan capaian sasaran kegiatan 3

Sasaran Kegiatan ke-3 adalah Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Pencapaian sasaran kegiatan kedua diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan ke-8 (IKK8), yaitu Tingkat Maturitas SPIP. Maturitas Penyelenggaraan SPIP adalah tingkat kematangan SPIP dalam mencapai tujuan pengendalian yang meliputi kegiatan yang efektif dan efisien, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, dan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan. Penilaian atas Maturitas Penyelenggaraan SPIP adalah penilaian atas tingkat kematangan SPIP dalam mencapai tujuan pengendalian yang meliputi efektivitas dan efisiensi pencapaian tujuan organisasi, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, dan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan. Interval Skor Tingkat Maturitas Penyelenggaraan SPIP adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 4. Tingkatan Level Maturitas SPIP

LEVEL	TINGKAT MATORITAS	INTERVAL SKOR	KETERANGAN
1	Rintisan	1.0 < Skor < 2.0	Organisasi belum mampu mendefinisikan kinerjanya. Termasuk strategi nencanaan kinerja dan
2	Berkembang	2.0 < Skor < 3.0	Organisasi telah mampu mendefinisikan kinerjanya dengan baik. Namun strategi pencapaian kinerjanya masih belum relevan serta nelaksanaan pengendalian masih
3	Terdefinisi	3.0 < Skor < 4.0	Organisasi telah mampu mendefinisikan kinerjanya dengan baik dan strategi pencapaian kinerjanya telah relevan dan terintegrasi. Serta pelaksanaan pengendalian telah dilaksanakan
4	Terkelola dan Terukur	4.0 < Skor < 4.5	Organisasi telah mampu mendefinisikan kinerjanya dengan baik dan strategi pencapaian kinerjanya telah relevan dan terintegrasi. Struktur dan proses pengendalian telah efektif namun

LEVEL	TINGKAT MATORITAS	INTERVAL SKOR	KETERANGAN
5	Optimum	Skor ≥ 4.5	Organisasi telah mampu mendefinisikan kinerjanya dengan baik dan strategi pencapaian kinerjanya telah relevan dan terintegrasi. Dengan struktur dan proses pengendalian telah efektif untuk memastikan pencapaian tujuan organisasi. Serta adaptif terhadap perubahan lingkungan organisasi.

Target tingkat maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Terpadu Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 dengan penilaian tingkat maturitas SPIP pada level 3, pada tahun 2022 telah dilakukan penilaian mandiri oleh tim penilai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dan penjaminan kualitas oleh Inspektorat Kementerian Perhubungan sebagai Aparat Pengawas Internal Pemerintah (APIP) Kementerian Perhubungan. Berdasarkan hasil Penjaminan Kualitas (PK) oleh APIP Kemenhub dengan hasil Penjaminan Kualitas APIP Kemenhub dengan nilai sebesar 3,578 (Level 3). Keberhasilan capaian dikarenakan saat ini Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi telah melakukan sosialisasi paraturan terkait 25 sub unsur maturitas SPIP dan mengimplementasikan SOP maupun peraturan dalam pelaksanaan kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi serta melakukan evaluasi secara berkala terhadap implementasi kegiatan yang dilaksanakan mulai dari perencanaan, pelaksanaan efektivitas dan efisiensi pencapaian tujuan organisasi, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset negara, dan ketataan terhadap peraturan perundang-undangan serta evaluasi kegiatan secara menyeluruh.

2. Perbandingan Realisasi Kinerja Serta Capaian Kinerja Tahun Ini Dengan Tahun Lalu Dan Beberapa Tahun Terakhir

Tahun 2020 merupakan tahun awal periode Rencana Strategis tahun 2020-2024, dimana dalam dalam periode Renstra yang baru ini terdapat perubahan indikator kinerja kegiatan (IKK) Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Peta strategis Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi diturunkan menggunakan metode *balanced scorecard* (BSC) dan *cascading* yang menyelaraskan hubungan antara target kinerja Kementerian Perhubungan dengan Eselon 1 Unit Badan Kebijakan Perhubungan beserta unit-unit organisasi didalamnya yang menjadi dasar turunan penyusunan sasaran strategis unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan. Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai bagian yang tak terpisahkan dari Badan Kebijakan Perhubungan dapat merepresentasikan

kinerja organisasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara menyeluruh. Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi tidak hanya dari keberhasilan pemenuhan kebutuhan stakeholder tetapi juga dalam pengembangan proses bisnis yang efektif dan efisien melalui peningkatan kinerja Analisi itu sendiri, kapasitas SDM, tata kelola dan manajemen organisasi serta anggaran.

Berdasarkan kelompok *stakeholder perspective*, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengikuti strategi di tingkat Kementerian Perhubungan, pada Sasaran Strategis Penunjang ke-empat (SSp 4) yaitu Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum dengan Indikator Kinerja Strategis Penunjang ke-empat (IKSp 4): Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum. Selain SSp 4, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pun mengikuti Sasaran Strategis Penunjang Kementerian Perhubungan yang ke-delapan (SSp 8) yaitu Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik. Hal ini mengingat tugas dan fungsi organisasi, yaitu peran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja penunjang dalam mendukung pencapaian visi dan misi Kementerian Perhubungan. Sementara itu dari sisi perspektif pelanggan (*customer perspective*), terdapat 3 (tiga) Sasaran Program (SP) yang diwujudkan melalui 8 (delapan) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Perbandingan target dan capaian selama periode Renstra tahun 2020-2024, dimana dalam periode ini tahun 2022 merupakan tahun ketiga pelaksanaan Renstra yang akan dibandingkan periode Renstra tahun sebelumnya 2015-2019 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 5Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2019 Terhadap Target Kinerja Tahun 2020-2022

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN (IKK)	KINERJA SATUAN	PERIODE RENSTRA 2015-2019										PERIODE RENSTRA 2020-2024					
			2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
			Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	INITIAL OUTCOME																	
	1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	82,61	80	83,33	75	100	75	100	N/A	N/A
	INTERMEDIATE OUTCOME																	
	2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	83,33	35	100	36	66,6	36	37,5
	INITIAL OUTCOME																	
	3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	82,61	80	83,33	75	100	75	100	N/A	N/A
	INTERMEDIATE OUTCOME																	
	4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	30	30,43	30	30	N/A	N/A
	INITIAL OUTCOME																	
	5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	82,61	80	83,33	75	100	75	100	N/A	N/A

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	PERIODE RENSTRA 2015-2019										PERIODE RENSTRA 2020-2024					
			2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
			Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
INTERMEDIATE OUTCOME																		
	6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	83,33	30	33,33	31	42,86	31	63,64
2. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisi dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	7	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	100	80	100	80	100		
3. Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	3	3,223	3	3,308	3	3,693	3	3,578

3. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 dengan Target Jangka Menengah yang Terdapat dalam Dokumen Perencanaan Strategis Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024

Pada tahun ketiga periode Renstra yaitu tahun 2022 capaian kinerja dari masing-masing indikator kinerja telah tercapai dengan baik dan rata-rata tingkat capaian pada delapan indikator kinerja yang ada adalah sebesar 133,03%. Realisasi kinerja pada periode Renstra tahun 2020-2024 dibandingkan dengan target pada periode Renstra tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi 2020-2024, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3. 6 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 dengan Target Jangka Menengah Tahun 2020-2024

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	RENSTRA TAHUN 2020-2024									
			TARGET			REALISASI			CAPAIAN KINERJA			
			2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	
1. Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	INITIAL OUTCOME											
	1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	75	75	100	100	N/A	133,33	133,33	N/A
	INTERMEDIATE OUTCOME											
	2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	%	35	36	36	100	66,6	37,5	285,71	185,19	101,35
	INITIAL OUTCOME											
	3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	75	75	100	100	N/A	133,33	133,33	N/A
	INTERMEDIATE OUTCOME											
	4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	30	30	30	30,43	30	N/A	101,43	100	N/A
	INITIAL OUTCOME											
	5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	75	75	75	100	100	N/A	133,33	133,33	N/A
INTERMEDIATE OUTCOME												

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	RENSTRA TAHUN 2020-2024								
			TARGET			REALISASI			CAPAIAN KINERJA		
			2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
	6 Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	30	31	32	33,33	42,86	63,64	111,11	138,25	198,86
2. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Analisis dan Pengembangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	7 Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	%	80	80	80	100	100	100	125	125	112,64
3. Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	8 Tingkat Maturitas SPIP	Level	3	3	3	3,308	3,693	3,578	110,27	123,1	119,27

Indikator kegiatan IKK 1, IKK 3, IKK 4, dan IKK 5 tahun 2022 tidak dapat dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Hal ini dikarenakan tidak dapat dilaksanakannya kegiatan riset/penelitian terkait perubahan lembaga organisasi. Perbandingan target, realisasi, dan capaian kinerja untuk IKK lainnya tahun 2022 adalah sebagai berikut:

- Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 2) *intermediate outcome* terkait Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan diBidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) menunjukkan bahwa pada tahun 2021 terdapat kenaikan target kinerja dari 35% menjadi 36%. Namun tingkat realisasi kinerja terjadi penurunan dari 100% pada tahun 2020 menjadi 66,67% pada tahun 2021 dan 37,5% pada tahun 2022. Capaian kinerja terjadi penurunan dari 285,71% pada tahun 2020 menjadi 185,17% pada tahun 2021 dan menjadi 101,5% pada tahun 2022. Penurunan pemanfaatan hasil studi ini dikarenakan adanya transformasi kelembagaan;
- Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 6) *intermediate outcome* terkait Tingkat Kemanfaatan Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan, dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK Dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) diBidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi menunjukkan bahwa dari tahun 2021 pada

tahun 2022 terdapat kenaikan target kinerja dari 31% menjadi 32%. Tingkat realisasi kinerja terjadi kenaikan 63,64% dengan capaian kinerja 198,86. Kenaikan ini dikarenakan stakeholder telah melakukan tindaklanjut hasil analisis yang telah dilaksanakan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

- c. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 7) *intermediate outcome* terkait Tingkat Ketersediaan Dukungan Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset Dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menunjukkan tingkat capaian yang sama pada tahun 2022 dan tahun 2020 dengan target sebesar 80%, terealisasi sebesar 100%, dan tingkat capaian kinerja sebesar 125%. Capaian kinerja pada tahun 2022 tidak terdapat kenaikan dan penurunan, hal ini menunjukkan bahwa tingkat capaian seluruh kegiatan dapat tercapai secara maksimal dan kendala dalam pelaksanaan kegiatan dapat teratasi dengan adanya pemantauan kegiatan secara kontinyu sehingga kegiatan dapat terlaksana sesuai rencana.
- d. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 8) *intermediate outcome* terkait Tingkat Maturitas SPIP menunjukkan bahwa pada tahun 2020 dan 2022 target kinerja ditetapkan nilai sebesar level 3. Tingkat realisasi kinerja menunjukkan kenaikan pada tahun 2021 namun pada tahun 2022 ini terjadi penurunan dari nilai level 3,693 menjadi 3,578. Keberhasilan dari capaian maturitas SPIP terpadu, dimana pada tahun 2022 masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan telah mengikuti bimtek untuk meningkatkan pemahaman dalam penyusunan SPIP. Selain itu dimasing- masing unit kerja telah terdapat tim penilaian mandiri yang didampingi oleh APIP sebagai penjamin kualitas di lingkungan Kementerian Perhubungan.

4. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Pelaksanaan anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dikatakan cukup efisien. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya daya serap pada akhir tahun anggaran sebesar 98,67%. Pengukuran efisiensi sumberdaya dilaksanakan sesuai Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia (PMK) Tahun 2022 Nomor 22/PMK.02/2022 tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja Anggaran atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga.

Pengukuran 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. Rumus untuk pengukuran tersebut adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran

i RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran

i CKi : Capaian Keluaran i

Berdasarkan Aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu kementerian Keuangan (Aplikasi SMART) nilai SMART sebesar 80,38%, sedangkan tingkat efisiensi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menunjukkan capaian sebesar 4,16%. Hal ini menunjukkan bahwa Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat mencapai output kegiatan dengan baik dan terdapat efisiensi anggaran sebesar 4,16%. Gambaran efisiensi capaian nilai SMART Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sampai akhir tahun 2022, dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Gambar 3.7. Efisiensi Sumber Daya Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Aplikasi SMART

5. Capaian Lainnya

Selain kegiatan analisis kebijakan terdapat beberapa kegiatan yang dilaksanakan oleh Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi untuk meningkatkan eksistensi lembaga seperti pelaksanaan kegiatan webinar dan *Focus Group Discussion* (FGD) untuk mendukung kebijakan transportasi dalam implementasi adaptasi kegiatan baru. Pada tahun 2022, Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyelenggarakan webinar/FGD sebanyak 5 kali, adapun kegiatan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 7. Kegiatan Webinar/FGD Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022

No	Judul Webinar	Narasumber	Tanggal
1	Optimalisasi Angkutan Feeder Studi Kasus LRT Palembang	Prof. DR. Ir. Erika Buchari M.Sc, DR. Melawati, DR. Indrayani	8 September 2022
2	Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Darat dan Kereta Api Menuju Transportasi Maju	Suprapto, Dr. Ir. Edi Nur Salam, ATD., MT, Hery Prabowo, Ir. Tri Tjahjano, M.Sc, Ph.D	14 November 2022
3	Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Udara dan Laut Menuju Transportasi Maju	Ony Soerjo Wibowo, S.Kom, Aleik Nurwahyudi, S.T., M.Sc, Sokhib Al Rokhman, S.SiT, S.T, MT, Ferry Anggoro Hendianto, S.SiT, M.M.Tr, Dr. -Ing.Ir. Setyo Nugroho, Dr. Ir. Hisar Manongam Pasaribu	15 November 2022
4	Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas	DR. EugeneSebastian, Prof. Siti Malkamah, Prof. Nyoman Pujawan, Prof. Andreas Ernst, Dr. Ilham Alimudin, Mohamad Risal Wasal, ATD, MM, IPM., Herawati Basirpuli, ST., M.Sc., M.Eng	1 Desember 2022
5	Seamless Connectivity dan Land Value Capture dalam Mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat Untuk Negeri	Ir. Erni Basri, ST., M.Eng., Ibnu Syarif, B.Sc., M.Sc., Ph.D., Ir. Djoko Setijowarno, MT., Tatan Rustandi, ATD., M.Sc.	20 Desember 2022

B. REALIASI ANGGARAN

Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp7.325.252.000,00 (tujuh miliar tujuh tiga ratus dua puluh lima juta dua ratus lima puluh dua ribu rupiah). Sedangkan realisasi perbelanjaan kegiatan sebesar Rp7.228.148.880,00 dari pagu anggaran atau terealisasi sebesar 98,67%.

Capaian anggaran per kegiatan sesuai indikator kinerja menunjukkan progres yang cukup baik untuk setiap indikator kegiatan, gambaran secara keseluruhan capaian anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi perkegiatan sesuai IKK dapat digambarkan pada tabel dibawah ini:

Tabel 3. 8. Target, Realisasi, dan Capaian Anggaran Tahun 2022

INDIKATOR SASARAN KEGIATAN		TARGET ANGGARAN	REALISASI ANGGARAN	KINERJA ANGGARAN
INITIAL OUTCOME				
IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	0	0	N/A
INTERMEDIATE OUTCOME				
IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2)	Rp57.818.500,00	Rp57.154.141,00	98,85%
INITIAL OUTCOME				
IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	0	0	N/A
INTERMEDIATE OUTCOME				
IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	0	0	N/A
INITIAL OUTCOME				
IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan	0	0	N/A
INTERMEDIATE OUTCOME				
IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Rp57.818.500,00	Rp57.154.141,00	98,85%
IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Rp7.097.785.000,00	Rp7.002.238.196,00	98,65%
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Rp111.830.000,00	Rp111.602.402,00	99,80%

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis capaian kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat diambil kesimpulan, sebagai berikut:

1. Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp7.325.252.000,00 (tujuh milyar tiga ratus dua puluh lima juta dua ratus lima puluh dua ribu rupiah);
2. Daya serap anggaran tahun 2022 sebesar Rp7.228.148.880,00 atau sebesar 98,67%, sehingga sisa anggaran yang tidak terserap dari pagu akhir sebesar Rp97.103.120,00 (1,33%). Penyerapan anggaran secara keseluruhan telah optimal, dimana anggaran yang tidak terealisasi hanya sebesar Rp 59.187.493,00 (0,34%).
3. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 133,03%. Selama tahun anggaran 2022 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:
 - f. IKK 2 yaitu Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang **Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) (intermediate outcome tahun t-2)** dengan target sebesar 36% dan realisasi sebesar 66,67%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 2 tercapai sebesar 185,19%;
 - g. IKK 6 yaitu **Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusia di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada (t-2) (intermediate outcome tahun t-2)** dengan target sebesar 31% dan realisasi sebesar 42,86%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 6 tercapai sebesar 138,25%;
 - h. IKK 7 yaitu **Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi** dengan target sebesar 80% dan realisasi sebesar 100%, sehingga capaian kinerja untuk IKK 7 tercapai sebesar 125%.
 - i. IKK 8 yaitu **tingkat maturitas SPIP** dengan target level 3 dan realisasi level sebesar 3,693, sehingga capaian kinerja untuk IKK 7 tercapai sebesar 123,1%.

B. SARAN TINDAK LANJUT

Hal-hal yang perlu dilakukan untuk mempertahankan/meningkatkan pencapaian kinerja di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai berikut:

1. Perlu penyiapan restrukturisasi target kinerja untuk menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).
2. Penyiapan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam menghadapi reformasi lembaga Analisis dan pengembangan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).
3. Perlu penyiapan sarana dan prasarana yang dapat mendukung reorganisasi Badan Kebijakan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).
4. Perlu dilakukan komunikasi secara efektif untuk menerapkan konsep mirroring melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta stakeholder terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

LAMPIRAN

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA
INSTANSI PEMERINTAH (LKIP)
TAHUN 2022



PERJANJIAN KINERJA

PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA TAHUN 2022

BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
balitbanghub.dephub.go.id

KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022. Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022 disusun dengan memperhatikan dokumen Rencana Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024, Rencana Strategis Puslitbang Transportasi Antarmoda serta dokumen Pagu Anggaran Puslitbang Transportasi Tahun 2022.

Dokumen Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Kepala Puslitbang Transportasi Antarmoda dan Kepala Badan Litbang Perhubungan untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2022. Dokumen ini memuat sasaran kegiatan beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan tahun 2021 di lingkungan Puslitbang Transportasi Antarmoda.

Jakarta, 05 Januari 2022

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA


Dr.Ir. MAKJEN SINAGA, MT.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001

PERSETUJUAN		TANGGAL	PARAF
1	KEPALA BIDANG PROGRAM DAN EVALUASI PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA	04 Jan 2022	
2	KEPALA BIDANG PENGEMBANGAN TEKNOLOGI DAN PENUNJANG PENELITIAN PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA	04 Jan 2022	

KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022. Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022 disusun dengan memperhatikan dokumen Rencana Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024, Rencana Strategis Puslitbang Transportasi Antarmoda serta dokumen Pagu Anggaran Puslitbang Transportasi Tahun 2022.

Dokumen Perjanjian Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Kepala Puslitbang Transportasi Antarmoda dan Kepala Badan Litbang Perhubungan untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2022. Dokumen ini memuat sasaran kegiatan beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan tahun 2022 di lingkungan Puslitbang Transportasi Antarmoda.

Jakarta, 05 Januari 2022

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA


Dr.Ir. MAKJEN SINAGA, MT.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022 PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Dr.Ir. Makjen Sinaga, MT
Jabatan : Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Dr. Umar Aris, SH, MM, MH.
Jabatan : Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 05 Januari 2022

Pihak Kedua

KEPALA
BADAN PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN

Dr. UMAR ARIS, SH, MM, MH.

Pihak Pertama

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA

Dr. Ir. MAKJEN SINAGA, MT.

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET
1	Optimalnya Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	INITIAL OUTCOME			
		IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCOME			
		IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2)	%	37
		INITIAL OUTCOME			
		IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCOME			
		IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	30
		INITIAL OUTCOME			
		IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCOME			
		IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Transportasi Antarmoda	%	32
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	%	85
3	Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Litbang Transportasi Antarmoda	IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	3

KEGIATAN	ANGGARAN
1. Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Rp. 10.490.000,000-
2. Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Riset Kebijakan	Rp. 1.616.578.000,-
3. Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Rp. 9.244.865.000,-

Disetujui,

Jakarta, 05 Januari 2022

KEPALA
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PERHUBUNGAN



Dr. UMAR ARIS, SH, MM, MH.
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19630220 198903 1 001

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA



Dr. Ir. MAKJEN SINAGA, MT.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001

Keterangan : Berdasarkan Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Petikan Tahun 2022 terdapat pencantuman blokir DIPA pada Program Riset, Inovasi dan IPTEK Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi di lingkungan Badan Litbang Perhubungan yang disebabkan adanya pengalihan fungsi kelitbangaan ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) diblokir. Transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) masih menunggu Peraturan Presiden.

LAMPIRAN
PK PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA
TAHUN 2022

NO.	KEGIATAN	ANGGARAN
1.	Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Rp. 10.490.000.000,00
2.	Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Rp. 9.244.865.000,00
3.	Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Riset Kebijakan	Rp. 1.616.578.000,00
TOTAL		Rp. 21.351.443.000,00



PERJANJIAN KINERJA

PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
baketrans.dephub.go.id

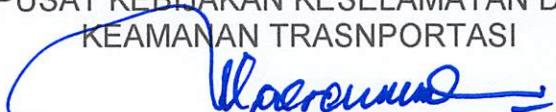
KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022 disusun dengan memperhatikan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dan Kepala Badan Kebijakan Transportasi untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2022. Dokumen ini memuat sasaran kegiatan beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan tahun 2022 di lingkungan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Jakarta, September 2022

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN TRASNPORTASI


Dr.Ir. MAKJEN SINAGA, MT.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001

PERSETUJUAN		TANGGAL	PARAF
1	KEPALA BIDANG KEBIJAKAN KESELAMATAN TRANSPORTASI		
2	KEPALA BIDANG KEBIJAKAN KEAMANAN TRANSPORTASI		

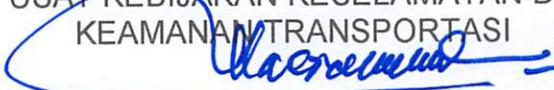
KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022 disusun dengan memperhatikan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dan Kepala Badan Kebijakan Transportasi untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2022. Dokumen ini memuat sasaran kegiatan beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan tahun 2022 di lingkungan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

Jakarta, September 2022

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN TRANSPORTASI


Dr.Ir. MAKJEN SINAGA, MT .
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN
TRANSPORTASI

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Dr.Ir. Makjen Sinaga, MT
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Dr. Gede Pasek Suardika, M.Sc.
Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi
Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2022

Pihak Kedua
KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc.

Pihak Pertama
KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN TRANSPORTASI

Dr. Ir. MAKJEN SINAGA, MT.

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET
1. Optimalnya Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	INITIAL OUTCOME			
	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
	INTERMEDIATE OUTCOME			
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2)	%	37
	INITIAL OUTCOME			
	IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
	INTERMEDIATE OUTCOME			
	IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	30
	INITIAL OUTCOME			
	IKK 5	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
	INTERMEDIATE OUTCOME			
	IKK 6	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Transportasi Antarmoda	%	32
2. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK 7	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	%	85
3. Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Litbang Transportasi Antarmoda	IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	3

KEGIATAN

1. Program Dukungan Manajemen

ANGGARAN

Rp. 7.806.966.000-

Disetujui,

Jakarta, September 2022

KEPALA

BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630717 198903 1 002

KEPALA

PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN TRANSPORTASI



Dr. Ir. MAKJEN SINAGA, MT.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630101 199403 1 001

LAMPIRAN
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI
TAHUN 2022

Anggaran Kegiatan Tahun 2022 : Rp. 7.325.252.000

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Dukungan Manajemen		
1.	Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Riset Kebijakan	Rp. 7.297.597.000
2.	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Riset Kebijakan	Rp. 509.369.000
	TOTAL	Rp. 7.806.966.000



RENCANA KINERJA TAHUNAN (RKT)

PUSAT LITBANG
TRANSPORTASI ANTARMODA
TA 2022



**RENCANA KINERJA TAHUNAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA
TAHUN 2022**

**PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

KATA PENGANTAR

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda merupakan unit kerja Eselon II Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Kementerian Perhubungan, setiap tahun menyusun Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda yang akan menjadi acuan dan tuntunan bagi setiap penanggung jawab kegiatan kesekretariatan agar dapat melaksanakan kegiatan secara efektif dan efisien, serta memenuhi capaian Kinerja Tahunan dan Kinerja Renstra Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda.

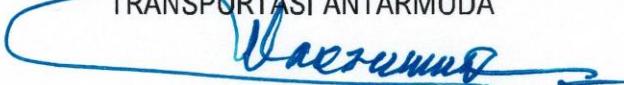
Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022 merupakan penjabaran dari Dokumen Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan tahun 2020-2024 yang memuat visi, misi, tujuan dan strategis yang dijabarkan dengan capaian kinerja tahunan untuk mencapai tujuan kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda di Tahun 2022.

Disamping hal tersebut, Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022 juga mengakomodir perubahan kebijakan dan perubahan organisasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, yaitu dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Semoga dengan disusunnya Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022 diharapkan dapat memandu tugas dan fungsi serta meningkatkan kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda.

Jakarta, November 2021

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA



MAKJEN SINAGA
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630101 199403 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
BAB II TUGAS POKOK DAN FUNGSI PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA	3
A. Tugas Pokok dan Fungsi.....	4
B. Pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi	6
BAB III PERENCANAAN STRATEGIS PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA TAHUN 2020-2024.....	10
A. Tujuan Puslitbang Transportasi Antarmoda 2020-2024	10
B. Sasaran Strategis Puslitbang Transportasi Antarmoda 2020-2024	12
C. Target Kinerja 2020-2024.....	14
D. Arah Kebijakan Puslitbang Transportasi Antarmoda	19
E. Peran dan Fokus Puslitbang Transportasi Antarmoda	20
BAB IV RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA TAHUN 2022.....	30
A. Program Kegiatan Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022	30
B. Target Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022.....	34

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Perkembangan Anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024	9
Tabel 3.1.	Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Sasaran Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024.....	11
Tabel 3.2.	Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Sasaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024	13
Tabel 3.3.	Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024 .	14
Tabel 3.4.	Indikator Kinerja Utama Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024	18
Tabel 3.5.	Isu Strategis Bidang Transportasi Antarmoda dan Kewilayahan.....	21
Tabel 4.1.	Pemetaan Kegiatan Output Baru Dan Lama	31
Tabel 4.2.	Pemetaan KRO Baru Dan Lama	32
Tabel 4.3.	Rincian Output Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022	33
Tabel 4.4.	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Puslitbang Transportasi Antarmoda	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Struktur Organisasi Badan Litbang Perhubungan	4
Gambar 2.2.	Struktur Organisasi Puslitbang Transportasi Antarmoda	5
Gambar 2.3.	Sumber Daya Manusia Puslitbang Transportasi Antarmoda	8
Gambar 3.1	Pohon Penelitian	28
Gambar 3.2	Prosentase Penelitian Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Tema/Topik Tahun 2015 – 2019	29

BAB I

PENDAHULUAN

Penyusunan Rencana Kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022, merupakan salah satu bentuk dalam rangka mewujudkan pemerintahan yang bersih (*Good Governance*) dengan mengimplementasikan salah satu Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dan merupakan alat ukur keberhasilan organisasi serta menjadi dasar penilaian dalam evaluasi akuntabilitas kinerja pada akhir tahun anggaran 2022. Penyusunan Rencana Kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda tahun 2022 ini mengacu pada dokumen Rencana Strategis Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024.

Penetapan kontrak kinerja (*Performance Contract*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dengan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dalam Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), didasarkan pada Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) yang berbasis pada Rencana Kinerja Tahunan dan Rencana Strategis (Renstra) Badan Litbang Perhubungan. Melalui penetapan kinerja dimaksud akan diperoleh kinerja aktual yang harus dilaporkan sebagai pertanggungjawaban keuangan yang dikenal dengan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP).

Rencana Kinerja Tahunan (RKT) merupakan syarat dalam penyusunan SAKIP yang akan digunakan oleh para pejabat dalam mengelola dan meningkatkan kinerja organisasinya. Rencana kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda merupakan butir-butir kesepakatan kinerja atau persetujuan kinerja (*performance Agreement*) ataupun *Service Agreement* dan merupakan dokumen "Kontrak" antara pimpinan unit organisasi (Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan) dengan Pimpinan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

Pada konteks implementasi SAKIP, Rencana Kinerja ini adalah rencana tahunan (*annual performance plan*), yang merupakan penjabaran dari Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024, yang memuat tujuan dan sasaran yang akan dicapai dalam lima tahun ke depan. Rencana kinerja ini dimaksudkan untuk lebih merinci dan memperjelas target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun, guna mempermudah mengaitkannya dengan pengerahan sumber daya, terutama anggaran.

Memperhatikan adanya perubahan nomenklatur struktur dan tata organisasi Badan Litbang Perhubungan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Nomor 122

Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan serta telah disusunnya Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024 maka perlu disusun dokumen Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022. Hal ini dimaksudkan untuk menselaraskan rangkaian dokumen perencanaan sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh.

Tujuan umum dibuatnya Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022, diantaranya adalah:

- a. Mengakomodir adanya perubahan kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- b. Menselaraskan dokumen perencanaan di tingkat Eselon II Badan Litbang Perhubungan.
- c. Percepatan untuk mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel.

Tujuan khusus dibuatnya Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022, diantaranya adalah:

- a. Mengakomodir perubahan indikator capaian kinerja sebagaimana tercantum dalam Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Renstra Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024.
- b. Meningkatkan akuntabilitas, transparansi dan kinerja aparatur melalui penetapan target kinerja yang ditetapkan dalam Indikator Kinerja Utama.
- c. Menciptakan tolak ukur kinerja sebagai dasar evaluasi kinerja aparatur.
- d. Menilai keberhasilan/kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran organisasi dan sebagai dasar pemberian *reward* (penghargaan) dan pemberian *punishment* (sanksi).

BAB II
TUGAS POKOK DAN FUNGSI
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tugas pokok Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan adalah menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi.

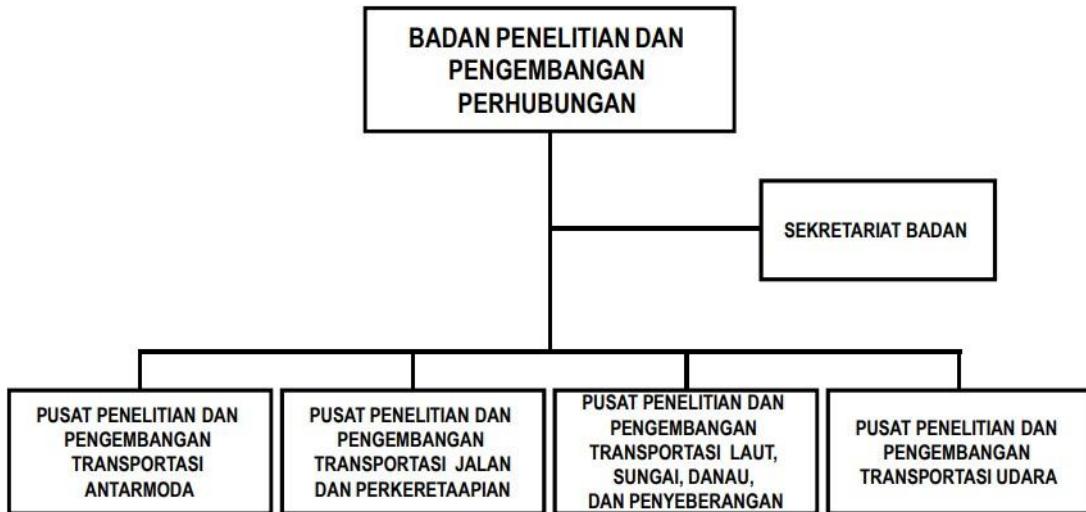
Dalam melaksanakan tugas pokok dimaksud Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program penelitian dan pengembangan di bidang transportasi;
2. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan, harmonisasi dan kerjasama penelitian dan pengembangan, dukungan teknis penelitian dan pengembangan teknologi dan rekayasa serta pengkajian kebijakan di bidang transportasi;
3. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penelitian dan pengembangan bidang transportasi;
4. Pelaksanaan administrasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Organisasi Badan Litbang Perhubungan dipimpin oleh Pejabat Eselon I, Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dan membawahi 5 (lima) unit kerja sejajar Eselon II, yaitu:

1. Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan;
2. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda;
3. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian;
4. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan; dan
5. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara.

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan tersebut struktur organisasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan adalah sebagaimana pada Gambar 2.1 berikut ini.



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

A. TUGAS POKOK DAN FUNGSI

1. Tugas Pokok Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda.

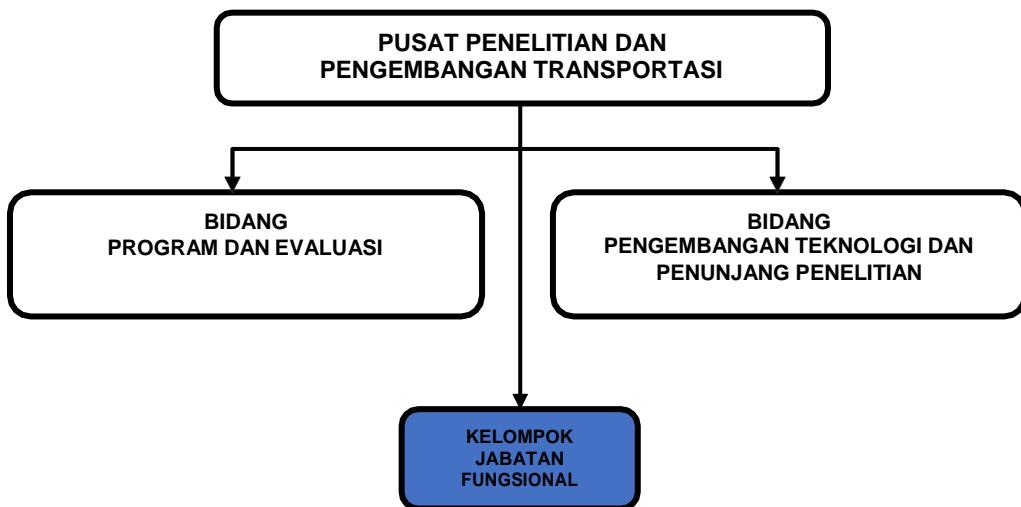
2. Fungsi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda

Dalam melaksanakan tugas pokok dimaksud Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

- a) Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program pengkajian, serta kerja sama di bidang pengkajian kebijakan transportasi;
- b) Pelaksanaan analisis dan perumusan rekomendasi kebijakan transportasi;
- c) Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program pengkajian, serta kerja sama di bidang pengkajian kebijakan transportasi;
- d) Pemantauan dan evaluasi kebijakan transportasi;
- e) Pelaksanaan administrasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda;
- f) Pelaksanaan fungsi lain yang di berikan oleh Menteri Perhubungan.

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dipimpin oleh Kepala Pusat yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, maka struktur organisasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan terlihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda

Dari gambar tersebut terlihat bahwa struktur organisasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda terdiri dari 1 (satu) jabatan setingkat eselon II, 2 (dua) jabatan eselon III serta kelompok jabatan fungsional peneliti dan litkayasa.

1. Bidang Program dan Evaluasi

Bidang Program dan Evaluasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan rencana, program, anggaran penelitian, harmonisasi dan kerja sama, serta evaluasi dan pelaporan hasil kegiatan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda. Dalam melaksanakan tugas Bidang Program dan Evaluasi menyelenggarakan fungsi :

- a) Penyiapan bahan perumusan rencana, program dan anggaran, harmonisasi dan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda ; dan
- b) Penyiapan bahan perumusan evaluasi dan pelaporan hasil kegiatan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda.

2. Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian

Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitas Hak Atas Kekayaan Intelektual, serta diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda. Dalam melaksanakan tugas Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian menyelenggarakan fungsi :

- a) Penyiapan bahan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda;
- b) Penyiapan bahan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda.

3. Kelompok Jabatan Fungsional (Peneliti dan Litkayasa)

Kelompok jabatan fungsional peneliti melaksanakan kegiatan membuat laporan penelitian dan pengembangan, termasuk hasil pemikiran ilmiah, serta penyebarluasan hasil penelitiannya sesuai dengan bidang penelitian dan/atau kepakarannya termasuk melakukan bimbingan dan pembinaan kepada peneliti di bawahnya. Sedangkan jabatan fungsional litkayasa melaksanakan kegiatan membantu peneliti dalam pengumpulan data penelitian dan mengetik laporan penelitian.

B. PELAKSANAAN TUGAS POKOK DAN FUNGSI

1. Pelaksanaan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Sebagai institusi yang bergerak di bidang penelitian dan pengembangan transportasi, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan memberikan masukan dalam penyempurnaan kebijakan. Bentuk pemanfaatan hasil-hasil penelitian dibagi dalam tiga kelompok, yaitu:

- a) Sebagai bahan masukan dalam perumusan kebijakan perhubungan, yaitu berupa masukan dalam pengambilan keputusan tingkat kementerian maupun unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan serta instansi lain terkait;
- b) Sebagai *draft* konsep masukan kebijakan yang disampaikan kepada Pemerintah Daerah atau Dinas Perhubungan terkait;
- c) Dimuat dalam publikasi ilmiah, baik publikasi internal Kementerian Perhubungan, maupun publikasi eksternal yakni pada level publikasi nasional dan internasional.

Pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan meliputi kegiatan pokok penelitian dan pengembangan yang dibiayai anggaran pendapatan dan belanja negara, yang sifatnya lintas sektoral, transportasi antarmoda, transportasi jalan dan perkeretaapian, transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan dan transportasi udara.

Sedangkan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda lebih bersifat internal dan bersifat dukungan, yaitu meliputi

kegiatan pokok pelaksanaan perencanaan dan kerjasama, pelaksanaan urusan kepegawaian dan tata usaha, pelayanan data, hubungan masyarakat, publikasi dan pelaksanaan urusan keuangan serta perlengkapan yang dibiayai anggaran pendapatan dan belanja negara. Pelaksanaan sebagian besar kegiatan di Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda merupakan capaian dari program dukungan manajemen dan program riset, ilmu pengetahuan, dan inovasi.

Peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda diarahkan untuk mendukung penguatan fungsi dan tugas Puslitbang Transportasi Antarmoda dalam penyusunan dan perumusan kebijakan transportasi. Sedangkan fokus kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda meliputi penjabaran peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda terkait dengan fungsi pelayanan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda.

Peran Puslitbang Transportasi Antarmoda untuk kurun lima tahun kedepan diharapkan dapat dioptimalkan dan diarahkan sebagai:

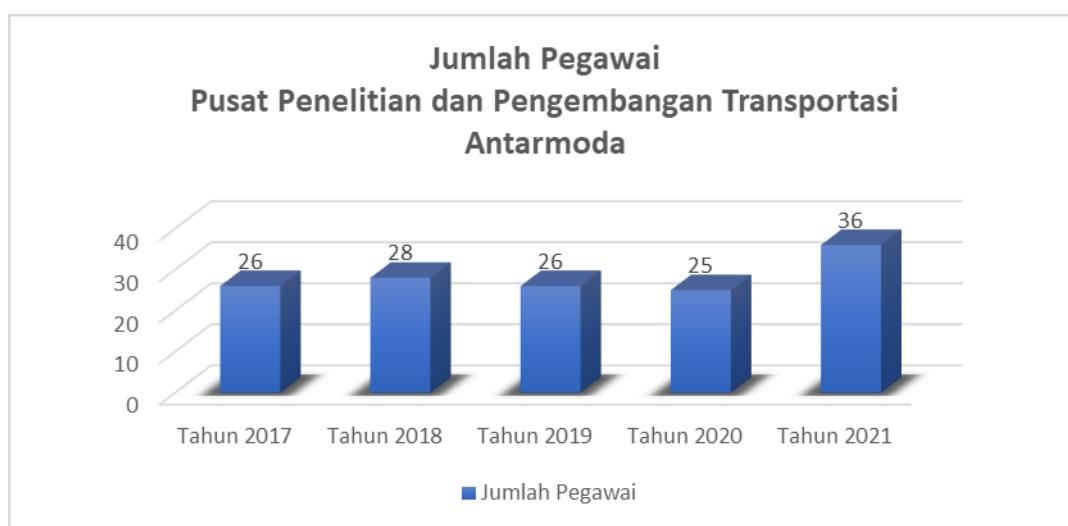
- a) Lembaga yang memberikan rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil penelitian teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- b) Lembaga yang mengkoordinasikan pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- c) Lembaga yang melaksanakan evaluasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- d) Lembaga yang menyediakan data hasil kajian kebijakan dan pengembangan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;

Berdasarkan uraian di atas maka dapat diidentifikasi 4 fokus pelayanan dan pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan, yaitu:

- Memberikan rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil penelitian teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- Mengkoordinasikan pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- Melaksanakan evaluasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
- Menyediakan data hasil kajian kebijakan dan pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya.

2. Sumber Daya Manusia

Selama kurun waktu 2017-2021, jumlah pegawai di unit kerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan cenderung lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah pegawai di setiap unit kerja Puslitbang. Jumlah pegawai tersebut pada tahun 2021 mengalami perubahan cukup signifikan karena hadirnya CPNS Tahun Anggaran 2019 sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 2.3.



Gambar 2.3 Sumber Daya Manusia Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan

Jumlah pegawai Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 terjadi fluktuasi naik turun dikarenakan adanya beberapa pegawai yang purna bakti, mutasi, maupun penambahan jumlah pegawai dikarenakan adanya rekrutmen pegawai.

3. Anggaran

Anggaran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Penentuan skala prioritas pengalokasian anggaran pembangunan dilakukan untuk keperluan yang penting akan didahulukan. Efisiensi operasional kegiatan dilakukan melalui pembatasan penggunaan listrik, telepon dan air serta meningkatkan kerjasama penelitian dan pengembangan dengan pihak terkait seperti dengan perguruan tinggi, Lembaga Litbang, dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Namun memasuki tahun 2021 anggaran di Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda mengalami penurunan yang diakibatkan karena dilakukan *refocusing* anggaran untuk memenuhi kebutuhan penanganan pandemi Covid-19 dan pemulihan ekonomi.

Perkembangan anggaran pembangunan dan rutin Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan dari tahun 2017 sampai dengan 2021 sebagaimana dapat dilihat pada tabel 2.1.

**Tabel 2.1 Perkembangan Anggaran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda
Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017–2021**

NO.	TAHUN	RENCANA ANGGARAN (Rp)	REALISASI ANGGARAN (Rp)
1	2017	18.022.340.000	15.747.025.545
2	2018	26.807.107.000	26.472.821.399
3	2019	23.143.535.000	23.076.565.318
4	2020	25.165.421.000	24.966.986.002
5	2021	17.571.344.000	-

BAB III

PERENCANAAN STRATEGIS PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA TAHUN 2020-2024

Dalam Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang merupakan instrumen pertanggungjawaban, perencanaan strategis merupakan langkah awal untuk melakukan pengukuran kinerja instansi pemerintah. Perencanaan strategis merupakan integrasi antara kemampuan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya untuk menjawab tuntutan perkembangan lingkungan strategis baik global, regional maupun nasional. Dengan perencanaan strategis yang jelas, instansi pemerintah lebih dapat menyelaraskan visi dan misinya dengan potensi, peluang, dan kendala yang dihadapi dalam upaya peningkatan akuntabilitas kinerjanya.

Dalam Inpres No. 7 tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah disebutkan bahwa perencanaan strategis merupakan suatu proses yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu satu sampai lima tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala. Dalam hal ini perencanaan Badan Litbang Perhubungan tahun 2022 mengacu pada dokumen Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan tahun 2020-2024 yang telah diselaraskan dengan perencanaan di tingkat kementerian sebagaimana tercantum dalam dokumen Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024.

A. TUJUAN PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

Rumusan tujuan 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. Sejalan dengan misi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda maka dirumuskan tujuan yang akan dicapai pada tahun 2020 – 2024, adapun keterkaitan antara misi, tujuan, indikator tujuan, sasaran kegiatan dan indikator sasaran kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda pada tahun 2020 – 2024, dapat terlihat pada tabel dibawah ini

Tabel 3.1 Tujuan, Indikator Tujuan, Sasaran Kegiatan dan Indikator Sasaran Kegiatan Puslitbang Transportasi Antarmoda pada Tahun 2020 - 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN
1. Terwujudnya dukungan Puslitbang Transportasi Antarmoda dalam pemberian rekomendasi kebijakan strategis perhubungan	1. Tingkat kemanfaatan rumusan rekomendasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda	1. Optimalnya kemanfaatan rumusan rekomendasi kebijakan transportasi antarmoda	INITIAL OUTCOME IKK 1 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda INTERMEDIATE OUTCOME IKK1 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2) INITIAL OUTCOME IKK2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda INTERMEDIATE OUTCOME IKK2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda INITIAL OUTCOME IKK3 Tingkat Kemanfaatan Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan / Standardisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda INTERMEDIATE OUTCOME IKK3 Tingkat Kemanfaatan Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan / Standardisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN
2. Terwujudnya dukungan tata kelola Balitbanghub untuk p	2. Peningkatan kualitas tata kelola pelayanan publik dan organisasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	2. Meningkatnya kualitas tata kelola pelayanan publik bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK4 Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda
		3. Meningkatnya tata kelola organisasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK5 Tingkat Maturitas SPIP

Sumber: Renstra Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024

B. SASARAN STRATEGIS BADAN LITBANG PERHUBUNGAN 2020-2024

Berdasarkan Permen No. 5 Tahun 2014, sasaran strategis (*outcome/impact*) adalah kondisi yang akan dicapai secara nyata oleh lembaga yang mencerminkan pengaruh yang ditimbulkan oleh adanya hasil (*outcome*) satu atau beberapa program/kegiatan. Dengan memperhatikan Tujuan dan Sasaran Strategis Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024, maka sasaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan Pemanfaatan Hasil Pengkajian di Bidang Transportasi dan Rekomendasi Pemanfaatan Hasil Pengembangan Teknologi;
2. Peningkatan Penyusunan Standar Teknis di Bidang Transportasi;
3. Penguatan Database Hasil Pengkajian dan Pemanfaatan TIK;
4. Peningkatan Koordinasi dan Penjaminan Mutu Pengkajian Kebijakan;
5. Peningkatan Sumber Daya Pengkajian Kebijakan.

Pencapaian sasaran strategis tersebut diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran. Perumusan indikator sasaran menjadi landasan untuk perumusan Indikator Kinerja Program (IKP) sebagai tolok ukur kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024. Konektivitas perumusan Tujuan, Sasaran dan Indikator Sasaran

Rencana Kinerja Tahunan Puslitbang Transportasi Antarmoda TA 2022

Badan Litbang Perhubungan untuk kurun waktu 2020-2024 disampaikan pada tabel 3.1 berikut ini:

**Tabel 3.2 Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Sasaran
Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024**

TUJUAN	SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM	META INDIKATOR	METODE PERHITUNGAN
Terwujudnya dukungan Balitbanghub dalam pemberian rekomendasi kebijakan strategis perhubungan	SP1	Optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan berbasis riset di bidang perhubungan	IKP 1	a. INITIAL OUTCOME	
				Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	Prosentase Rekomendasi Kebijakan yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan stakeholders
				Jumlah rekomendasi kebijakan yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan stakeholders	$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang diterima oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan, dan stakeholders}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan tematik sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan}} \times 100\%$
	IKP 2		b. INTERMEDIATE OUTCOME		
			Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	Prosentase Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2) yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders	
			Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders	$\frac{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dimanfaatkan oleh Menteri, Sub Sektor Perhubungan dan stakeholders}}{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan tematik sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan pada (t-2)}} \times 100\%$	
Terwujudnya dukungan tata kelola Balitbanghub untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	SP 2	Meningkatnya kualitas tata kelola Balitbanghub dalam penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	IKP 3	a. INITIAL OUTCOME	
				Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia	Prosentase rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia yang diterima oleh Menteri Perhubungan dan sub sektor
				Jumlah rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia yang diterima oleh Menteri Perhubungan dan sub sektor	$\frac{\text{Jumlah rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia yang diterima oleh Menteri Perhubungan dan sub sektor}}{\text{Jumlah hasil penelitian tema kajian evaluasi implementasi yang diajukan}} \times 100\%$
	SP 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKP 4	b. INTERMEDIATE OUTCOME	
				Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	Prosentase penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi untuk peningkatan kualitas penelitian
				Jumlah Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang terselenggara	$\frac{\text{Jumlah Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang terselenggara}}{\text{Jumlah Rencana Kegiatan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi}} \times 100\%$

Sumber: Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020-2024

Peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan adalah penyiapan penyusunan rencana program serta anggaran, penelitian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda; penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian dan pengembangan di bidang transportasi antarmoda; penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian di bidang transportasi antarmoda.

Sedangkan sasaran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan antara lain *single ticket* untuk angkutan penumpang dan *single seamless service* untuk angkutan barang (*single operator, single tarif dan single document*).

C. TARGET KINERJA 2020-2024

1) Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024

Outcome Badan Litbang Perhubungan sebagaimana tercantum dalam Renstra Kementerian Perhubungan adalah Meningkatnya Kualitas Penelitian Sesuai Kebutuhan dengan Indikator Prosentase Penelitian Yang Dijadikan Sebagai Bahan Rekomendasi Kebijakan. Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024 disusun dengan pertimbangan bahwa IKU tersebut merupakan indikator hasil (*outcome*) pada tingkat Eselon I. Selanjutnya pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) dilakukan melalui pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai indikator keluaran (*output*) yang merupakan target capaian setiap kegiatan setingkat Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Secara rinci target capaian kinerja (IKP) Badan Litbang Perhubungan per-tahun dapat dilihat pada tabel 3.2 berikut ini.

Tabel 3.3 Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024

Sasaran Program		Indikator Kinerja Program	Target				
			2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)
Optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan berbasis riset di bidang perhubungan	IKP 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	75	75	80	85	90
		Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan pada (t-2)	35	36	37	38	39

Rencana Kinerja Tahunan Puslitbang Transportasi Antarmoda TA 2022

		Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	75	75	80	85	90
	IKP 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	30	30	30	32	32
	IKP 3	Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya	75	75	80	85	90
		Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan / standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya pada t-2	30	31	32	33	34

Meningkatnya kualitas tata kelola Balitbanghub dalam penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	IKP 4	Tingkat ketersediaan dukungan penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	80	80	85	85	90
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKP 5	Indeks RB Kementerian Perhubungan	78	79	79.5	80	80.5

Sumber: Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024

2) Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan 2020-2024

Indikator Kinerja Kegiatan merupakan alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian hasil (*outcome*) dari suatu program. Sesuai dengan tupoksi Badan Litbang Perhubungan dan mengacu pada pedoman restrukturisasi program dan kegiatan maka program untuk tingkat Eselon I yang diusulkan adalah: “**Program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.**”

Indikator Kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda pada Tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output, yang dijabarkan dari sasaran Program dengan indikator kinerja sebagai berikut :

1. Sasaran Kegiatan (SK1) Optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan bidang transportasi antarmoda terdiri dari 3 Indikator Kinerja Kegiatan yang masing-masing indikator terbagi menjadi initial outcome dan intermediate outcome.

- a. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK1)

Initial Outcome:

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda dengan target capaian 75% pada tahun 2020, 75% pada tahun 2021, 80% pada tahun 2022, 85% pada tahun 2023, serta 90% pada tahun 2024.

Intermediate outcome:

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2) dengan target capaian 35% pada tahun 2020, 36% pada tahun 2021, 37% pada tahun 2022, 38% pada tahun 2023, serta 39% pada tahun 2024.

b. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK2)

Initial Outcome:

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda dengan target capaian 75% pada tahun 2020, 75% pada tahun 2021, 80% pada tahun 2022, 85% pada tahun 2023, serta 90% pada tahun 2024.

Intermediate outcome:

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda dengan target capaian 30% pada tahun 2020, 30% pada tahun 2021, 30% pada tahun 2022, 32% pada tahun 2023, serta 32% pada tahun 2024.

c. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK3)

Initial Outcome:

Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya di Bidang Transportasi Antarmoda dengan target capaian 75% pada tahun 2020, 75% pada tahun 2021, 80% pada tahun 2022, 85% pada tahun 2023, serta 90% pada tahun 2024

Intermediate Outcome:

Tingkat kemanfaatan hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusianya di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2) dengan target capaian 30% pada tahun 2020, 31% pada tahun 2021, 32% pada tahun 2022, 33% pada tahun 2023, serta 34% pada tahun 2024.

2. Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda terdiri 2 indikator kinerja kegiatan.

a. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK4) adalah Persentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi dengan target capaian 80% pada tahun 2020, 80% pada tahun 2021, 85% pada tahun 2022, 85% pada tahun 2023, serta 90% pada tahun 2024.

b. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK5) adalah Tingkat Maturitas SPIP dengan target capaian kinerja 2020-2024 sebesar level 3.

Secara rinci target capaian program Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Badan Litbang Perhubungan tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel 3.3 berikut ini:

Tabel 3.4 Indikator Kinerja Utama Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) ESELON II	TARGET				
		2020	2021	2022	2023	2024
INITIAL OUTCOME						
IKK1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda	75%	75%	80%	85%	90%
INTERMEDIATE OUTCOME						
IKK1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2)	35%	36%	37%	38%	39%
INITIAL OUTCOME						
IKK2	Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan isu strategis di bidang transportasi antarmoda	75%	75%	80%	85%	90%
INTERMEDIATE OUTCOME						
IKK2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	30%	30%	30%	32%	32%
INITIAL OUTCOME						
IKK3	Tingkat kemanfaatan rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya bidang transportasi antarmoda	75%	75%	80%	85%	90%

INTERMEDIATE OUTCOME						
IKK3	Tingkat kemanfaatan rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/ standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya bidang transportasi antarmoda pada t-2	30%	31%	32%	33%	34%
IKK4	Persentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	80%	80%	85%	85%	90%
IKK5	Tingkat Maturitas SPIP	3	3	3	3	3

Sumber: Renstra Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024

D. ARAH KEBIJAKAN PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda pada tahun 2020 – 2024 diharapkan dapat menghasilkan penelitian yang memberikan manfaat bagi masyarakat luas, baik pengguna jasa transportasi, pelaku usaha di bidang transportasi, penyedia jasa transportasi dan menjadi bahan masukan/rekomendasi penyusunan program/kegiatan kebijakan transportasi di bidang transportasi bidang transportasi antarmoda pada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan serta rekomendasi kebijakan sektor transportasi antarmoda secara luas.

Selain itu, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda diarahkan untuk dapat mengantisipasi perubahan kebijakan transportasi nasional dan program/proyek strategis dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 serta melihat kemungkinan implementasi skala penuh atau skala parsial dari beberapa Rencana Induk, Tataan Nasional dan Cetak Biru. Penelitian transportasi antarmoda juga diarahkan kepada dukungan penuh substansi, argumentasi akademik, pedoman teknis (*best practice*) dan dukungan kerangka legal dan kelembagaan terhadap percepatan pengembangan dan reformasi kelembagaan bidang transportasi antarmoda.

Faktor – faktor strategis yang harus dipertimbangkan dalam merancang penelitian transportasi antarmoda mencakup antara lain : kecenderungan perekonomian global,

regional dan nasional serta perekonomian lokal, perkembangan terbaru teknologi transportasi, kondisi demografi, kewilayahannya dan kelautan dan keperintisan. Faktor strategis lainnya termasuk bentuk kelembagaan transportasi antarmoda masa depan, kualitas sumber daya manusia dan kolaborasi kerjasama serta sinergi kegiatan penelitian di bidang transportasi antarmoda secara lintas subsektor maupun lintas sektor.

Guna mencapai sasaran meningkatnya kualitas penelitian dalam mendukung pembangunan bidang transportasi antarmoda, arah kebijakan dan strategis Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda adalah :

1. Peningkatan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
2. Peningkatan pemanfaatan rekomendasi hasil pemilihan teknologi terapan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;
3. Penguatan database hasil pengkajian dan pemanfaatan TIK;
4. Peningkatan koordinasi, kolaborasi, kerjasama dan sinergi penelitian kebijakan bidang transportasi antarmoda;
5. Peningkatan sumber daya penelitian kebijakan transportasi antarmoda dan kewilayahannya.

E. PERAN DAN FOKUS PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA

Berdasarkan Tujuan, Sasaran dan Arah Kebijakan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda selanjutnya ditetapkan peran dan fokus kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda kedepan untuk kurun waktu 2020 – 2024. Adapun peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda kedepannya diarahkan untuk mendukung penguatan fungsi dan tugas Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dalam penyusunan dan perumusan kebijakan transportasi, sedangkan fokus kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda meliputi penjabaran peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda terkait dengan fungsi pelayanan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda.

Peran Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda untuk kurun waktu lima tahun kedepan diharapkan dapat dioptimalkan dan diarahkan sebagai berikut :

1. Lembaga yang memberikan rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil penelitian teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahannya;

2. Lembaga yang mengkoordinasikan pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan;
3. Lembaga yang melaksanakan evaluasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan;
4. Lembaga yang menyediakan data hasil kajian kebijakan dan pengembangan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat diidentifikasi 4 (empat) fokus pelayanan dan pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan, yaitu :

1. Memberikan rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil penelitian teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan;
2. Mengkoordinasikan pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan;
3. Melaksanakan evaluasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan;
4. Menyediakan data hasil kajian kebijakan dan pemilihan teknologi di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan.

Adapun fokus pelaksanaan penelitian di Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda meliputi :

1. Identifikasi Isu Strategis Pelaksanaan Penelitian Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda

Pelaksanaan penelitian bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan yang telah berlangsung mengindikasi adanya berbagai persoalan maupun kondisi yang dapat menurunkan kinerja perkembangan penelitian. Oleh karena itu diperlukan identifikasi isu strategis dalam pelaksanaan kegiatan penelitian di bidang transportasi antarmoda dan kewilayahan yang disajikan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 3.5 Isu Strategis Bidang Transportasi Antarmoda dan Kewilayahan

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
1	Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan keamanan pada fasilitas integrasi transportasi antarmoda dan jaringan pelayanan	Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi bidang transportasi antarmoda dan logistik

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
		transportasi antarmoda maupun logistik	
2	Konektivitas dan Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> a. Integrasi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan kawasan perkotaan, KEK, dan PSN; b. Pengembangan fasilitas alih moda pada simpul-simpul transportasi darat, kereta api, laut, maupun udara. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penguatan integrasi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi eksisting; b. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda; c. Peningkatan konektivitas dan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN; d. Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland.
3	Kinerja Pelayanan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengoptimalkan integrasi layanan transportasi pada simpul – simpul transportasi darat, kereta api, laut maupun udara; b. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan fasilitas alih moda; c. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan transportasi antarmoda; d. Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi antarmoda dan multimoda; e. Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi antarmoda; f. Pengembangan Big Data Transportasi. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan integrasi layanan transportasi pada simpul – simpul transportasi darat, kereta api, laut maupun udara; b. Standardisasi dan desain fasilitas alih moda di simpul transportasi darat, kereta api, laut maupun udara; c. Pengukuran tingkat keterpaduan transportasi antarmoda; d. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan transportasi antarmoda; e. Mengembangkan sistem informasi transportasi antarmoda; f. Dukungan terhadap transportasi ramah lingkungan, gender, difabel dan lansia; g. Peningkatan pemenuhan standar transportasi antarmoda dan multimoda; h. Kajian peraturan yang

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
			<p>mendukung terwujudnya kelembagaan transportasi antarmoda dan multimoda;</p> <p>i. Peningkatan penyediaan Big Data transportasi untuk mendukung pengembangan transportasi antarmoda.</p>
4	Pengembangan Transportasi Antarmoda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional	<p>a. Peningkatan aksesibilitas menuju Kawasan Strategis Pariwisata Nasional;</p> <p>b. Pengembangan sistem informasi transportasi antarmoda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional.</p>	<p>a. Perluasan jaringan layanan transportasi antarmoda pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional;</p> <p>b. Integrasi jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional.</p>
5	Sistem Transportasi Antarmoda Ibu Kota Negara	<p>a. Penerapan integrasi pelayanan angkutan umum massal berbasis moda unggulan di Ibu Kota Negara;</p> <p>b. Pembangunan fasilitas alih moda pada simpul transportasi baru;</p> <p>c. Pengembangan <i>unmanned vehicle</i> dalam mendukung pergerakan orang di wilayah Ibu Kota Negara.</p>	<p>a. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda di kawasan Ibu Kota Negara;</p> <p>b. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi;</p> <p>c. Pengembangan teknologi <i>unmanned vehicle</i> dalam mendukung pergerakan orang di wilayah Ibu Kota Negara;</p> <p>d. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi antarmoda untuk mendukung <i>smart city</i> wilayah Ibu Kota Negara.</p>
6	Pengembangan Transportasi Antarmoda di Kawasan Terluar, Terdepan, Tertinggal dan Perbatasan	<p>a. Penguatan integrasi jaringan pelayanan moda eksisting terhadap simpul utama pada daerah rawan bencana dan kawasan 3TP;</p> <p>b. Peningkatan aksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan</p>	<p>a. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi di daerah rawan bencana dan kawasan 3TP;</p> <p>b. Perluasan jaringan layanan transportasi antarmoda pada daerah rawan bencana dan kawasan 3TP.</p>

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
		kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil.	
7	Pengembangan Sistem Transportasi Pendukung Logistik	<ul style="list-style-type: none"> a. Penguatan jaringan prasarana transportasi mendukung distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia; b. Pengembangan sistem informasi untuk mendukung kelancaran arus barang; c. Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi multimoda dan logistik; d. Mendukung kinerja logistik nasional. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Optimalisasi jaringan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia; b. Pembangunan fasilitas bongkar muat pada simpul utama transportasi; c. Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain (jembatan udara dan perintis darat) untuk mendukung kelancaran arus logistik; d. Standardisasi kinerja transportasi multimoda dan logistik; e. Penyiapan kompetensi keahlian profesional di bidang transportasi antarmoda dan logistik; f. Penyusunan program pengembangan SDM bidang transportasi antarmoda dan logistik; g. Pengembangan rute jaringan saling terhubung (<i>loop</i>) distribusi domestik; h. Pengembangan sistem informasi logistik (<i>e-logistic</i>).
8	Pengembangan Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi Antarmoda	Pengembangan kompetensi SDM bidang multimoda dan logistik.	<ul style="list-style-type: none"> a. Penyiapan kompetensi keahlian profesional di bidang transportasi antarmoda dan logistik; b. Penyusunan program pengembangan SDM bidang transportasi antarmoda dan logistik.

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
9	Kebijakan Isu Strategis Bidang Transportasi	<p>Dukungan rekomendasi kebijakan terkait isu strategis :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 3 fokus utama Kementerian Perhubungan (Konektivitas Nasional, Kinerja Pelayanan Perhubungan, Keselamatan Transportasi); b. 5 agenda prioritas Kementerian Perhubungan (Pariwisata, Logistik, DTPK, IKN Baru dan SDM); c. Pengarusutamaan (Kesetaraan Gender, Pembangunan Berkelanjutan, Transformasi Digital dan Ketahanan Bencana). 	<ul style="list-style-type: none"> a. Pengembangan integrasi jaringan prasarana, jaringan pelayanan dan layanan transportasi pada agenda prioritas Kementerian Perhubungan; b. Pengembangan layanan transportasi antarmoda untuk mendukung pengarusutamaan.
10.	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	<ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi antarmoda; b. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi antarmoda yang telah ditetapkan. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penguatan integrasi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi eksisting; b. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda; c. Peningkatan konektivitas dan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN; d. Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland.
11	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	<ul style="list-style-type: none"> a. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di Badan Litbang Perhubungan; b. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten; 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penggunaan aplikasi teknologi informasi untuk peningkatan tata kelola lembaga litbang; b. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Badan Litbang Perhubungan.

NO	ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
		c. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian.	
12	Meningkatnya Pengendalian dan Pengawasan	Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja Perhubungan Kementerian	<ul style="list-style-type: none"> a. Melakukan reviu Renstra dan Renja Puslitbang Transportasi Antarmoda secara kontinu; b. Melakukan Evaluasi Kemanfaatan Terhadap Rencana Pembangunan dan Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi; c. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Puslitbang Transportasi Antarmoda;

Sumber: Renstra Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024

2. Pelaksanaan Penelitian Sektor Transportasi di Negara Lain

Secara umum keberhasilan pelaksanaan penelitian dapat dilihat dari jumlah publikasi terindeks global, kutipan (citation) dan jumlah paten. Indikator tersebut dapat diperbandingkan dengan Negara-negara lain. Menurut data Scimagojr.com dalam kurun waktu 1996-2016 Indonesia menghasilkan 54.146 publikasi. Jumlah ini masih jauh dari capaian Singapura, Thailand dan Malaysia. Meskipun jumlah dokumen publikasi per tahun menunjukkan peningkatan namun peringkat Indonesia di kawasan Asia masih berada di urutan 11, sedangkan di tingkat ASEAN pada posisi keempat. Kondisi sebaliknya terjadi pada jumlah kutipan (citation) yang menunjukkan penurunan sejak tahun 2013 dan tetap memposisikan Indonesia di urutan keempat di ASEAN setelah Singapura, Malaysia, dan Thailand. Kinerja penelitian suatu Negara juga dapat dilihat dari jumlah paten. Hingga tahun 2015 Indonesia tercatat memiliki 333 paten pada Kantor Paten Amerika. Angka tersebut masih cukup jauh dibandingkan Singapura (10.044 paten), Malaysia (2.690 paten) dan Thailand (1.043 paten). Situasi ini diperparah dengan tren jumlah publikasi yang stagnan sejak tahun 2005

Situasi yang sama terlihat pada penelitian di bidang transportasi. Masih menurut Scimagojr.com, pada kurun waktu 1998-2018, 5 negara peringkat tertinggi dunia

dalam jumlah dokumen publikasi internasional diduduki oleh China (23.867), USA (22.112), Inggris (8.053), Jerman (5.125) dan Australia (4756). Indonesia sendiri menduduki peringkat 46 dengan jumlah 235 dokumen publikasi. Sedangkan ranking berdasarkan jumlah kutipan (citation), 5 negara ranking tertinggi adalah USA (325.021), Inggris (135.995), Australia (70.103), Canada (60.654) dan Jerman (35.790). Indonesia tercatat

1106 kutipan, masih di bawah Singapura (15.440), Malaysia (3.255) dan Thailand (2969).

Perkembangan penelitian di Indonesia maupun di Negara-negara lain tidak lepas dari kondisi jumlah peneliti dan anggaran penelitian. Menurut Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia pada tahun 2017 berjumlah 9.685 orang dengan rasio jumlah peneliti dengan jumlah penduduk sebesar 90 peneliti berbanding 1 juta penduduk. Kondisi ini jauh di bawah Singapura yang mencapai lebih dari 7000 peneliti dan Malaysia 2.590 peneliti per satu juta penduduk.

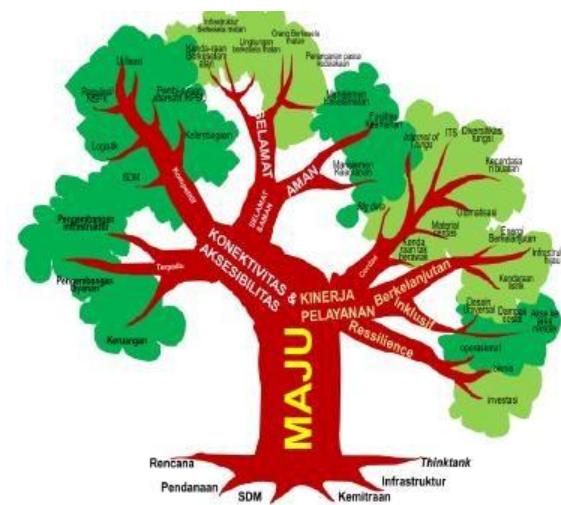
Dari aspek anggaran riset, terlihat bahwa Negara-negara maju memiliki komitmen tinggi dalam berinvestasi di bidang penelitian yang ditunjukkan dengan rasio pengeluaran penelitian dan pengembangan terhadap PDB atau Gross Expenditure on R&D (GERD). Negara-negara dengan komitmen yang tinggi terhadap riset, berdasarkan data 2013, adalah Korea Selatan (4,1 persen), Jepang (3,5 persen), dan Finlandia (3,3 persen). Di tingkat ASEAN, yang memiliki rata-rata GERD per PDB tinggi adalah Singapura (2,0 persen) dan Malaysia (1,1 persen). Sementara itu, GERD per PDB Indonesia belum mencapai angka 1 persen hanya sebesar 0,085 persen dan jauh tertinggal dibandingkan GERD dunia.

Belajar dari kesuksesan Negara-negara lain dalam mengembangkan penelitian, ke depan aspek ketersediaan anggaran dan jumlah peneliti yang memadai baik kualitas maupun kuantitas harus menjadi prioritas. Selama ini kegiatan penelitian di Indonesia belum memiliki atmosfir yang kondusif bagi pelaku penelitian maupun upaya pengembangan hasil-hasil penelitian. Keterbatasan dana selalu menjadi kendala dalam memberikan kesempatan penelitian yang lebih luas cakupannya. Hasil-hasil penelitian belum banyak yang bisa dimanfaatkan oleh industri. Belanja penelitian dan pengembangan masih didominasi oleh pemerintah. Sektor swasta masih sedikit perannya dalam penelitian dan pengembangan. Di sisi lain, kesejahteraan peneliti juga masih dianggap belum baik, sehingga profesi peneliti masih kurang diminati.

3. Indikasi Tema Penelitian

Beberapa isu eksisting dan terbaru menyangkut penelitian di bidang transportasi antarmoda didapatkan dari analisis terhadap rencana-rencana penelitian baik di

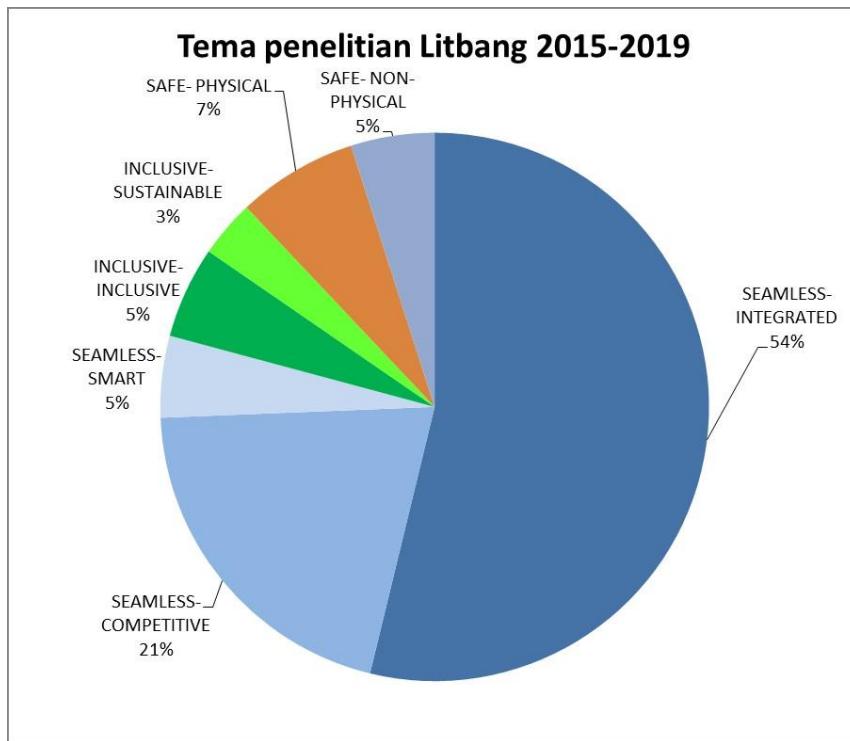
dalam negeri maupun di luar negeri. Beberapa tema besar kegiatan penelitian Puslitbang Transportasi Antarmoda digambarkan dalam pohon penelitian yang terdiri dari beberapa cabang kegiatan penelitian yaitu *integration, competition, smart technology, inclusivity, sustainability, resilience, safe and secure*. Gambaran peta penelitian Puslitbang Transportasi Antarmoda, secara rinci dapat terlihat dari pohon penelitian di bawah ini.



Gambar 3.1 Pohon Penelitian

4. Mapping Penelitian Eksisting Terhadap Tema Penelitian

Pelaksanaan kegiatan penelitian periode tahun 2015-2019 secara garis besar telah memenuhi beberapa tema besar yang telah tertuang dalam Renstra Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda. Mengacu pada dokumen perencanaan yang sudah ada seperti RPJPN Tahun 2005-2025, RIRN 2017-20145, RPJMN 2015-2019, Renstra Kementerian Perhubungan, Renstra Dokumen Teknis Kementerian Perhubungan, Renstra Balitbang Perhubungan, dan Rencana Induk Penelitian Perguruan Tinggi, serta dengan melihat perkembangan isu-isu global. Berdasarkan data pelaksanaan penelitian dalam sub bab sebelumnya dan tema besar diatas, maka sepanjang tahun 2015-2019 tema-tema penelitian di Litbang sebagian besar berada di cabang *seamless*, dengan persentase 80%, 54% berada pada penelitian untuk menjadikan upaya *integrated transport*, 21% untuk *competitive*, 12% untuk *safe*, dan pada *inclusive* hanya sebesar 6%. Pada gambar dibawah ini menyajikan persentase kesesuaian tema riset yang telah dilakukan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.



Gambar 3.2 Prosentase Penelitian Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Tema/Topik Tahun 2015 - 2019

Sumber: Renstra Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024

Apabila mengacu pada prosentase diatas menunjukan bahwa perlunya untuk mengembangkan kajian yang bertema inklusif dan safe. Hal ini relevan dengan hasil pengumpulan informasi yang sudah dilakukan dari *stake holders* terkait menjelaskan bahwa memang dari sisi sarana dan prasana pembangunan transportasi di Indonesia saat ini tumbuh dan berkembang dengan cepat. Namun dari sisi yang lain keberadaan infrastruktur transportasi tersebut masih jauh dari aspek keselamatan dan aspek inklusif (dapat dimanfaatkan untuk semua). Dalam rangka merumuskan perencanaan tema/topik riset yang akan dilakukan oleh Puslitbang Transportasi Antarmoda akan tetap berpedoman pada dokumen perencanaan yang telah berlaku sebelumnya dan dengan mempertimbangkan juga beberapa fokus riset yang ada dalam perencanaan penelitian di lingkup perguruan tinggi.

BAB IV

RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA TAHUN 2022

Rencana strategis 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 kinerja ini merupakan tolok ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan/kegagalan penyelenggaraan pemerintahan untuk periode satu tahun ke depan.

Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran penelitian dan pengembangan perhubungan, sejalan dengan tujuan dan sasaran perhubungan tahun 2020–2024, maka setiap tahun disusun program dan kegiatan pembangunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda.

A. Program Kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022

Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda berperan sebagai koordinator pelaksanaan tugas pemberian pelayanan dukungan teknis dan administratif penelitian dan pengembangan kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

Berdasarkan Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Kementerian Perhubungan tahun 2022, program yang akan dilaksanakan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda tahun 2022 adalah:

1. Meningkatkan pelaksanaan dan kualitas penelitian dan pengembangan dalam perumusan kebijakan strategis, isu-isu transportasi antarmoda dan arahan pimpinan dalam mendukung fungsi Badan Litbang Perhubungan dalam memberikan rekomendasi kebijakan kepada Menteri Perhubungan dan juga sub sektor;
2. Meningkatkan kerjasama kelitbang dengan lembaga penelitian nasional dan internasional serta seluruh instansi/asosiasi transportasi yang terkait;
3. Meningkatkan kegiatan penunjang penelitian dalam rangka peningkatan publikasi dan hasil penelitian bidang transportasi antarmoda/multimoda dalam bentuk *Focus Group Discussion/Webinar*, Jurnal Penelitian, *Knowlegde Sharing Programme*, dan pengajuan hak kekayaan intelektual (HAKI).

Adanya restrukturisasi program Pusat Penelitian dan Pengembangan tahun 2020-2022 berimplikasi terhadap restrukturisasi output dan kegiatan yang menjadi turunan dari program tersebut. Restrukturisasi output ini pada tahun 2022 sudah mulai diakomodir dengan adanya penyusunan Kolaborasi Perencanaan dan Informasi Kinerja Anggaran (KRISNA RENJA) melalui penyederhanaan output dimana beberapa output lama dikelompokkan menjadi output baru. Secara rinci pemetaan kegiatan output baru dan output lama dapat dilihat pada tabel 4.1 dan 4.2 berikut ini.

Tabel 4.1. Pemetaan Kegiatan Baru Dan Lama

NO	SEMULA	MENJADI
1	Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	
2	Pengelolaan Organisasi dan SDM Riset Kebijakan	Pengelolaan Organisasi dan SDM Riset Kebijakan
3	Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Riset Kebijakan	Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Riset Kebijakan
4	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Riset Kebijakan	
5	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Riset Kebijakan	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Riset Kebijakan

Sumber: Renja-KRISNA TA 2022

Tabel 4.2. Pemetaan KRO Baru Dan Lama

NO	KRO SEMULA	KRO MENJADI	KETERANGAN
1	Layanan Umum	Layanan Umum	
2	Kebijakan Bidang Tata Kelola Pemerintahan		Dilebur ke dalam RO “Layanan Perencanaan dan Penganggaran”
3	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal		Dipecah Ke dalam RO “Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal” dan RO “Layanan Penyelenggaraan Kearsipan” di dalam struktur baru
4	Layanan Perkantoran	Layanan Dukungan Manajemen Internal	Menjadi RO di struktur baru
5	Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal		Dipecah ke dalam RO “Layanan Perencanaan dan Penganggaran“, RO “ Layanan Pemantauan dan Evaluasi”, RO “Layanan Manajemen Keuangan”, RO “Layanan BMN” dan RO “Layanan Umum” di struktur baru
6	Layanan Sarana Internal	Layanan Sarana dan Prasarana Internal	Menjadi RO “Layanan Sarana Internal” di struktur baru
7	Kerjasama		Dilebur kedalam RO “Layanan Perencanaan dan Penganggaran“ di struktur baru
8	Layanan Data dan Informasi	Layanan Dukungan Manajemen Internal	Dipecah kedalam RO “Layanan Data dan Informasi” dan RO “Layanan Humas dan Informasi”

Sumber: Renja-KRISNA TA 2022

Secara rinci output kegiatan Puslitbang Transportasi Antarmoda tahun 2022 adalah sebagaimana tabel 4.3 berikut:

Tabel 4.3. Rincian Output Puslitbang Transportasi Antarmoda

NO	KRO	NO.	RO	SATUAN	NO. BARU	KOMPONEN
022.KB-PROGRAM RISET DAN INOVASI ILMU PENGETAHUAN						
1970 RISET DAN REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI						
ABF	Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana	052	Kajian Konektifitas dan Aksesibilitas	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Konektifitas dan Aksesibilitas Transportasi Antarmoda
		053	Kajian Kinerja Pelayanan Transportasi	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Kinerja Pelayanan Transportasi Antarmoda
		056	Kajian Pengembangan Transportasi di Kawasan 3TP	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Pengembangan Transportasi Antarmoda di Kawasan 3TP
		057	Kajian Pengembangan Sistem Transportasi Pendukung Logistik	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Pengembangan Sistem Transportasi Antarmoda Pendukung Logistik
		059	Kajian Kebijakan Isu Strategis Bidang Transportasi	Rekomendasi Kebijakan	101	Analisis Kebijakan Strategis Transportasi Antarmoda
PBF	Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana	054	Kajian Pengembangan Transportasi di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Pengembangan Transportasi Antarmoda di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional
		055	Kajian Sistem Transportasi Ibukota Negara	Rekomendasi Kebijakan	101	Kajian Sistem Transportasi Antarmoda Ibukota Negara
4662	PENUNJANG TEKNIS RISET DAN REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI					
EAC	Layanan Umum	060	Layanan Penunjang Teknis Riset Kebijakan	Layanan	101	Workshop/FGD/Seminar/Konferensi Sidang/Studi Banding

			Transportasi Antarmoda				
				Layanan	102	Peningkatan Mutu Penelitian dan Analisa Kebijakan	
				Layanan	103	Penunjang Teknis Penyusun Rencana, Program, Evaluasi dan Pelaporan Riset Kebijakan	
				Layanan	104	Penunjang Teknis Penyusun Rencana Keuangan, BMN dan Perlengkapan	
022.WA-PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN							
4653	Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Riset Kebijakan						
EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal	994	Layanan Perkantoran	Layanan	002.A	Operasional dan Pemeliharaan	
					002. B	Pengelola Anggaran	

Sumber: E-Planning Kemenhub, Sakti-Kemenkeu.go.id. 2021

B. Target Kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2022

Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2022 dan target kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda dapat dilihat pada lampiran dokumen Rencana Kinerja Tahunan Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda Tahun 2020 ini.

**Unit Organisasi Eselon II : Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda
Tahun 2022**

Tabel 4.4. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Puslitbang Transportasi Antarmoda

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA	SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	INITIAL OUTCOME		
		IKK 1 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCAME		
		IKK 1 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2)	%	37
		INITIAL OUTCOME		
		IKK 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCAME		
		IKK 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	30
		INITIAL OUTCOME		
		IKK 3 Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80
		INTERMEDIATE OUTCAME		
		IKK 3 Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Transportasi Antarmoda	%	32
2.	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK 4 Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis Dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	%	85
		KK 5 Tingkat Maturitas SPIP	level	3

Sumber: Renstra Puslitbang Transportasi Antarmoda Tahun 2020-2024



**RENCANA KINERJA TAHUNAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI ANTARMODA
TAHUN 2022**

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA	SATUAN	TARGET	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1	Optimalnya Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	INITIAL OUTCOME			
	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80	
	INTERMEDIATE OUTCOME				
	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi Antarmoda pada (t-2)	%	37	
	INITIAL OUTCOME				
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80	
	INTERMEDIATE OUTCOME				
	IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi Antarmoda	%	30	
	INITIAL OUTCOME				
	IKK 3	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi Antarmoda	%	80	
	INTERMEDIATE OUTCOME				
	IKK 3	Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan, dan dukungan kebijakan/standarisasi Iptek dan Sumber Daya Manusia pada (t-2) di Bidang Transportasi Antarmoda	%	32	
2.	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pelayanan Publik Bidang Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	IKK 4	Prosentase Penyelenggaraan Penunjang Teknis Dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Antarmoda	%	85
		KK 5	Tingkat Maturitas SPIP	level	3

JAKARTA, NOVEMBER 2021

KEPALA
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
TRANSPORTASI ANTARMODA

MAKJEN SINAGA
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630101 199403 1 001



RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022 PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA

		IKK 3	<i>Initial Outcome</i>															
Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	%	80	20	1. Penyempurnaan TOR Penelitian Tahun 2022; 2. Proses Penyusunan Laporan Pendahuluan; 3. FGD Laporan Pendahuluan; 4. Survey Penelitian; 5. Pengolahan Data 6. Analisis dan Evaluasi 7. Proses Penyusunan Draft Final; 8. FGD Draft Final; 9. Proses Penyusunan Laporan Final; 10. Diseminasi Laporan Final; 11. Serah Terima Hasil Penelitian; 12. Serah Terima Hasil Penelitian.	Penyempurnaan TOR Isu Strategis Tahap 1 Tahun 2022	Laporan Pendahuluan Tahap 1	Laporan Draft Final Tahap 1	Policy Brief Tahap 1	Diseminasi dan serah terima hasil Penelitian tahap 1	Penyempurnaan TOR Isu Strategis Tahap 2 Tahun 2022	Laporan Pendahuluan Tahap 2	Laporan Draft Final Tahap 2	Laporan Final Tahap 2	Policy Brief Tahap 2	Diseminasi dan serah terima hasil Penelitian tahap 2	1.800.000.000,00	-Kepolisian Transportasi Antarmoda; - Koordinator Kelompok Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian; - Sub Koordinator Kelompok Pengembangan Teknologi dan Rekayasa - Peneliti.	
		IKK 4	<i>Intermediate Outcome</i>															
Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Perhubungan	%	30	16	1. Identifikasi Hasil Penelitian Tahun 2022 yang akan dipantau pemanfaatannya; 2. Komunikasi dengan Stakeholders Penerima Hasil Penelitian Tahun 2022 perihal Progres Pemanfaatan Hasil Penelitian Badan Litbang Perhubungan; 3. Monitoring Hasil Penelitian Tahun 2022 ke lokasi; 4. Penyusunan Laporan Hasil Monitoring Penelitian Tahun 2022.	-	-	-	Identifikasi Hasil Penelitian Tahun 2022 yang akan dipantau pemanfaatannya (Tahap I)	Monitoring Hasil Penelitian Tahun 2022 (Tahap I)	Penyusunan Laporan Hasil Monitoring Penelitian Tahun 2022 (Tahap I)	Identifikasi Hasil Penelitian Tahun 2022 yang akan dipantau pemanfaatannya (Tahap II)	Monitoring Hasil Penelitian Tahun 2022 (Tahap II)	Penyusunan Laporan Hasil Monitoring Penelitian Tahun 2022 (Tahap II)	Identifikasi Hasil Penelitian Tahun 2022 yang akan dipantau pemanfaatannya (Tahap III)	Monitoring Hasil Penelitian Tahun 2022 yang akan dipantau pemanfaatannya (Tahap III)	Penyusunan Laporan Hasil Monitoring Penelitian Tahun 2022 (Tahap I-III)	-Kepolisian Transportasi Antarmoda; - Koordinator Kelompok Program dan Evaluasi; - Sub Koordinator Kelompok Evaluasi dan Pelaporan - Peneliti.	
		IKK 5	<i>Initial Outcome</i>															
Tingkat kemanfaatan kajian evaluasi implementasi	%	80	4	1. Penyempurnaan TOR Penelitian Tahun 2022; 2. Proses Penyusunan Laporan Pendahuluan; 3. FGD Laporan Pendahuluan; 4. Survey Penelitian; 5. Proses Penyusunan Laporan Antara; 6. FGD Laporan Antara; 7. Proses Penyusunan Draft Final; 8. FGD Draft Final; 9. Proses Penyusunan Laporan Final; 10. Diseminasi Laporan Final; 11. Serah Terima Hasil Penelitian; 12. Serah Terima Hasil Penelitian.	Penyempurnaan TOR Penelitian Tahun 2022	Proses Penyusunan Laporan Pendahuluan tahap 1	Laporan Pendahuluan	Survey Penelitian	Pengolahan Data hasil survei	Analisis dan Evaluasi Hasil Pengumpulan Data	Proses Penyusunan Rancangan Laporan Akhir	Proses Penyusunan Rancangan Laporan Akhir	Rancangan Laporan Akhir	Proses Penyusunan Laporan Akhir	Diseminasi Laporan Akhir	Serah Terima Hasil Penelitian	4.351.000.000,00	-Kepolisian Transportasi Antarmoda; - Koordinator Kelompok Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian; - Sub Koordinator Kelompok Pengembangan Teknologi dan Rekayasa - Peneliti.

Layanan Penunjang Teknis Riset Kebijakan Transportasi Antarmoda										
Inventarisasi isu-isu strategis bidang transportasi antarmoda Semester Tahap I	Penentuan Tema Tahap 1	Penyusunan synopsis FGD/Webinar Tahap 1	Penyiapan dan distribusi bahan dan undangan tahap 1	Pelaksanaan FGD/Webinar Tahap 1	Penyusunan laporan FGD/Webinar Tahap 1	Inventarisasi isu-isu strategis bidang transportasi antarmoda Semester Tahap I	Penentuan Tema Tahap 2	Penyusunan synopsis FGD/Webinar Tahap 2	Penyiapan dan distribusi bahan dan undangan tahap 2	Pelaksanaan FGD/Webinar Tahap 2
Peningkatan mutu penelitian dan analisa kebijakan										
- Penerimanan naskah jurnal volume 1 dari penulis - menyusun rencana format Pegawai - Mengumpulkan data analisa jabatan - Melakukan telahn dan verifikasi dari proses urusan nugas dari masing-masing jabatan	Verifikasi naskah jurnal volume 1 meliputi kesesuaian tema makalah yang dengan ruang lingkup jurnal, originalitas, kesesuaian dengan template jurnal review volume 1 -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Membuat peta jabatan sesuai dengan sebaran tugas jabatan berdasarkan Organisasi dan Tata Kerja	-Plagiarism check jurnal volume 1 -Pengiriman makalah yang sudah dilakukan review kepada reviewer (mitra bestari) -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Membuat peta jabatan sesuai dengan sebaran tugas jabatan berdasarkan Organisasi dan Tata Kerja	- Makalah jurnal volume 1 yang sudah direvisi dikembalikan kepada dewan redaksi untuk dilakukan review -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Membuat peta jabatan sesuai dengan sebaran tugas jabatan berdasarkan Organisasi dan Tata Kerja	- Makalah jurnal volume 1 yang sudah direvisi dikembalikan kepada dewan redaksi untuk dilakukan review -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Membuat peta jabatan sesuai dengan sebaran tugas jabatan berdasarkan Organisasi dan Tata Kerja	- Proof reading dilakukan untuk makalah yang sudah step terbit sebagai pengcekan tahap akhir -Proses peneriman makalah jurnal volume 1 -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI -Pengumpulan dokumentasi kelengkapan usulan HAKI - Membuat peta jabatan sesuai dengan sebaran tugas jabatan berdasarkan Organisasi dan Tata Kerja	- Penerimaan naskah jurnal volume 2 dari penulis - Penentuan judul/Tema Buku KSP -Penyusunan Sifat Buku KSP -Penerimanan draft Buku KSP -Penerimanan dan dokumentasi transportasi yang akan disurvei -Penyiapan bahan dan dokumentasi Buku KSP -Penyusunan laporan pendahuluan, formular dan personil survey	- Verifikasi naskah jurnal volume 2 meliputi kesesuaian tema makalah yang sudah terverifikasi kepada reviewer (mitra bestari) -Pengumpulan makalah jurnal volume 1 -Survey volume 1 -Survey database transportasi antarmoda	-Plagiarism check jurnal volume 2 -Pengiriman makalah yang sudah terverifikasi kepada reviewer (mitra bestari) -Proses peneriman makalah jurnal volume 1 -Penyiapan draft Buku KSP -Input data survey transportasi antarmoda pada web database -Pengumpulan data hasil penelitian dan daftar penerima studi	- Makalah jurnal volume 2 yang sudah dilakukan review -Pengumpulan makalah yang sudah step terbit sebagai pengcekan tahap akhir -Proses peneriman makalah jurnal volume 2 -Penyiapan draft Buku KSP -Penyiapan laporan alih database pada transportasi antarmoda -Persiapan formular BAST dan undangan diseminasi	- Proof reading dilakukan untuk makalah yang sudah step terbit sebagai pengcekan tahap akhir -Proses peneriman makalah jurnal volume 2 -Proof reading Buku KSP -Dafur ISBN -Pelaksanaan diseminasi
Peningkatan teknis penyusunan rencana, program, evaluasi dan pelaporan riset kebijakan										
- Koordinasi pengumpulan data LKIP, PK, Laptah, RKAKL dengan Sub Bidang dan Sub Bagian di Lingkungan Puslitbang Transportasi Antarmoda	- Penyusunan Pagu Kebutuhan Rancangan Kerja Anggaran Tahun Anggaran 2022 beserta Data Dukungnya (ADK, TOR, RAB serta Data Dukung lainnya)	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 1 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)	-Reviu RKA Pagu Kebutuhan dengan Biro Perencanaan, Itjen, serta Direktorat Jenderal Anggaran (DJA) Kemenkeu	-Penyusunan Pagu Indikatif Rancangan Kerja Anggaran Tahun Anggaran 2022 beserta Data Dukungnya (ADK, TOR, RAB serta Data Dukung lainnya)	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 2 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)	-Reviu RKA Pagu Indikatif Rancangan Kerja Anggaran Tahun Anggaran 2022 beserta Data Dukungnya (ADK, TOR, RAB serta Data Dukung lainnya)	-Penyusunan Pagu Anggaran dengan Biro Perencanaan, Itjen, serta Direktorat Jenderal Anggaran (DJA) Kemenkeu	-Reviu RKA Pagu Anggaran dengan Biro Perencanaan, Itjen, serta Direktorat Jenderal Anggaran (DJA) Kemenkeu	-Penyusunan Pagu Alokat Anggaran Rancangan Kerja Anggaran Tahun Anggaran 2022 beserta Data Dukungnya (ADK, TOR, RAB serta Data Dukung lainnya)	-Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
-Penyampaian data dukungan laporan laporan PK, LKIP, Laptah, dan RKAKL	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Februari 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan April 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Mei 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Juni 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Juli 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Agustus 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Desember 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
- Koordinasi dan kerjasama dengan WA Rektor	-Penyusunan Mou, KPA dan WA Rektor oleh APIP	- Melakukan koordinasi dan klarifikasi usulan kegiatan dari stakeholder terkait	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan September 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
-Penyusunan Rencana Aksi status PK 2022	-Penetapan Calon Mitra (Usulan Kementerian)	- Inventarisasi mitra usulan (berdasarkan hasil legatatan dari sub sektor dan stakeholder terkait)	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan September 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
-Penyusunan Monev Renaksi status PK Bulan Januari 2022	-Penetapan Calon Mitra	-Birokrasi Kontrak	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan September 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
-Koordinasi Mou, KPA dan WA Rektor	-Penyusunan Mou, KPA dan WA Rektor oleh APIP	- Melakukan koordinasi dan klarifikasi usulan kegiatan dari stakeholder terkait	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan September 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)
-Penyusunan Action Program	-Penyusunan Action Program	-Koordinasi dan kerjasama dengan WA Rektor	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	- Melakukan klarifikasi dan tindaklanjut hasil klarifikasi dan tindaklanjut dalam kegiatan studi	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan Oktober 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan September 2022	-Penyusunan Monev Renaksi atas PK Bulan November 2022	- Melakukan relakptabilitas dan komplisasi data capaian kinerja kegiatan dan anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda trivulan 4 (Evaluasi Program dan Laporan Kinerja Trivulan)

SK 3	Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pusat Litbang Transportasi Antarmoda	IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP	Level	3	3	Penyusunan Laporan Pengendalian Intern Pemerintah (PIP)	Rapat Persiapan dan Koordinasi dengan Satgas SPIP di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan	Koordinasi dengan Satgas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda	Penyusunan Dokumen Rencana Tindak Pengendalian (Dafar Resiko, Analisis Resiko, Peta Resiko, dan Mitigasi Resiko)	Penyusunan Dokumen SPIP yang berisi Dafar Resiko, Analisis Resiko, Peta Resiko, dan Mitigasi Resiko	Koordinasi dengan penulis resiko untuk peneriman data dukung maturitas SPIP	Koordinasi dengan Satgas SPIP untuk pengumpulan data dukung maturitas SPIP bersama Tim Satgas SPIP	Melakukan komplikasi data dukung maturitas SPIP bersama dengan Ijen Kemenhub	Penyusunan dokumen KKE Maturitas SPIP dan data dukungnya	Melakukan dokumentasi Laporan dan dokumen KKE Maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda dengan Ijen Kemenhub	- Asisten Dokumen Maturitas SPIP dengan BPKP - Penyempurnaan Dokumen dan data dukung maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda hasil asistensi	- Asisten Dokumen Maturitas SPIP dengan BPKP - Penyempurnaan Dokumen dan data dukung maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda hasil asistensi	Hadi Penilaian Sementara Tingkat Maturitas SPIP	168.040.000	-Kapuslitbang Transportasi Antarmoda; - Koordinator Kelompok Program dan Evaluasi. - Sub Koordinator Kelompok Evaluasi dan Pelaporan - Peneliti.
------	--	-------	------------------------	-------	---	---	---	---	---	--	---	---	--	--	--	---	---	---	---	-------------	---

Jakarta, Januari 2022
KEPALA PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA


Dr.Ir. MAKIEN SINAGA, MT
 Pembina Utama Muda (IV/c)
 NIP. 19630101 199403 1 001

PERSETUJUAN		TANGGAL	PARAF
DIPERIKSA	1 Sub Koordinator Kelompok Program		
	2 Sub Koordinator Kelompok Evaluasi dan Pelaporan		
	3 Sub Koordinator Kelompok Pengembangan Teknologi dan Relayasa		
	4 Sub Koordinator Kelompok Penunjang Penelitian		
	5 Sub Koordinator Tata Usaha		
DISETUJUI	1 Kepala Bidang Program dan Evaluasi		
	2 Kepala Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian		

SK 3	Meningkatnya Tata Kelola Organisasi Pesat Litbang Transportasi Antarmoda	IKK 8 Tingkat Maturitas SPIP	Level	3	3	Penyusunan Laporan Pengendalian Intern Pemerintah (PIP)	Rapat Persiapan dan Koordinasi dengan Satgas SPIP di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan	Koordinasi dengan Satgas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda	Penyusunan dokumen Rencana Tindak Pengendalian (Daftar Resiko, Analisis Resiko, Peta Resiko, dan Mitigasi Resiko)	Penyusunan Laporan SPIP yang berisi Daftar Resiko, Analisis Resiko, Peta Resiko, dan Mitigasi Resiko dari seluruh penilok resiko di lingkungan Puslitbang Transportasi Antarmoda	Koordinasi dengan Satgas SPIP untuk pemenuhan data dukung maturitas SPIP	Koordinasi dengan Satgas SPIP untuk pengumpulan data dukung maturitas SPIP	Melakukan kompliasi data dukung maturitas SPIP bersama Tim Satgas SPIP	Penyusunan dokumen KKE Maturitas SPIP dan data dukungnya	Melakukan dokumentasi Laporan dan dokumen KKE Maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda	- Asisten Dokumen Maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda dengan Ijen Kemenhub	- Asisten Dokumen dan data dukung maturitas SPIP Puslitbang Transportasi Antarmoda hasil asistensi	Hasil Penilaian Sementara Tingkat Maturitas SPIP	168.040.000	-KapuLitbang Transportasi Antarmoda; - Komite Kelompok Program dan Evaluasi. - Sub Koordinator Kelompok Evaluasi dan Pelaporan - Penititi.
------	--	------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	---	--	--	-------------	---

Jakarta, Januari 2022
KEPALA PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA


Dr.Ir. MAKIEN SINAGA, MT
 Pembina Utama Muda (IV/c)
 NIP. 19630101 199403 1 001