

# Laporan Tahunan

**Tahun 2023**

---

## **BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

**Tel** (021) 34833061, 34833065  
**Fax** (021) 34833061, 34833065

JalanMerdeka TimurNo.5  
Jakarta 10110

**Website** : <https://baketransdephub.go.id>  
**Email** : [baketrans@kemendhub.go.id](mailto:baketrans@kemendhub.go.id)

---

## PROFIL PIMPINAN

### DI LINGKUNGAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

#### A. KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si



Lahir di Palembang pada tanggal 29 Juni 1979. Memulai karir di Kelurahan Serasan Jaya sebagai Kepala Seksi Pelayanan Umum Kantor Lurah Serasan pada Tahun 2004 kemudian melanjutkan karir dan berpindah ke Kementerian Perhubungan pada Tahun 2019 sebagai Kepala Pusat Sumber Daya Manusia (SDM) Aparatur Perhubungan, Badan Pengembangan Sumberdaya Manusia Perhubungan. Pada tanggal 01 Mei 2022 sampai dengan 01 Januari 2024, beliau pernah menjadi Dewan Komisaris PT. Pelindo Marine Service, Kementerian BMUN.

Saat ini, beliau mendapatkan penugasan juga sebagai Dewan Komisaris PT. Djakarta Lloyd, Kementerian BUMN terhitung sejak 17 Januari 2024 sampai dengan sekarang. Akhir Tahun 2022 sampai dengan Akhir Tahun 2023 beliau diangkat menjadi Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Perhubungan sebelum pada akhirnya bergabung dengan Badan Kebijakan Transportasi sebagai Kepala Badan Kebijakan Transportasi sejak 06 November 2023 sampai dengan sekarang. Beliau memiliki latar belakang pendidikan yaitu Sekolah Dasar Yaktapena Palembang (1991), Sekolah Menengah Pertama YKKP 1 Palembang (1994), Sekolah Menengah Atas Negeri 4 Palembang (1997). Diploma IV STPDN Jatinangor (2001), Pasca Sarjana (S2) di Universitas Setyagama Jakarta (2004), dan menyelesaikan gelar doktoralnya (S3) di Institut Pemerintahan Dalam Negeri Jakarta (2021). Penghargaan yang pernah diperoleh yaitu Satya Lancana Karya Satya 10 Tahun (2000), Satya Lancana Karya Satya 10 Tahun (2013), dan Satya Lancana Karya Satya 20 Tahun (2020).

## B. SEKRETARIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Capt. Avirianto Suratno, S.Pd., M.M



Lahir di Jakarta pada tanggal 20 November 1965. Memulai karir menjadi Kepala Bandar Udara Kelas IV Kalimantan Tanjung Redep (2005), Kepala Bandar Udara Kelas II Kalimantan Tanjung Redep (2008), Kepala Subdirektorat Operasi Pesawat Udara, Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (2010), Kepala Balai Kesehatan Penerbangan (2014), Kepala Kantor Otoritas Bandara Kelas II Wilayah IV Minangkabau (2015), Kepala Balai Kesehatan Penerbangan (2017),

Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (2018), Kepala Politeknik Penerbangan Indonesia Curug (2019), Kepala Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi Perhubungan (2020), Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi (2022), kemudian bergabung dengan Badan Kebijakan Transportasi sebagai Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Oktober 2023 dan saat ini menjabat sebagai Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi sejak awal tahun 2024. Beliau memiliki latar belakang pendidikan S1 Teknik Mesin di IKIP Bandung dan menyelesaikan S2 di STM IMMI, Surabaya.

### C. KEPALA PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

Ir. Erni Basri, S.T., M.Eng., IPM, ASEAN ENG



Lahir di Belopa Luwu Sulawesi Selatan pada 13 Agustus 1976. Memulai karir di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Barat, pada tahun 2016-2017 beliau berpindah ke Direktorat Kelaikan Jalur dan Bangunan Kereta Api, pada Tahun 2018 menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Jalur dan Bangunan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, kemudian berpindah menjadi Kepala Sub Direktorat Pengelola Sarana Milik Negara, Direktorat Sarana Perkeretaapian (2018-2019), pada Tahun

2019-2020 beliau menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Jalur dan Bangunan Kereta Api Wilayah I, kemudian berpindah ke Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Barat pada 2020 s.d 2023 sebagai Kepala Balai, pada Tahun 2023 juga sempat berpindah ke Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung sebagai Kepala Balai, kemudian melanjutkan karir sebagai Direktur Keselamatan Perkeretaapian (2023-2024) dan mulai bergabung di Badan Kebijakan Transportasi sebagai Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada bulan Januari 2024. Beliau memiliki latar belakang pendidikan S1 Teknik Sipil di Universitas Diponegoro Semarang dan menyelesaikan pendidikan S2 Transportasi Tahun 2014 di Hiroshima University, Jepang.

**D. KEPALA PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA**  
Capt. Novyanto Widadi, S.A.P., M.M



Lahir di Jakarta pada tanggal 23 November 1968. Menyelesaikan pendidikan Sekolah Penerbang Angkatan 44 pada tahun 1993, S1 Universitas Terbuka Malang prodi Ilmu Administrasi Negara pada tahun 1999, S2 Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi - ISM prodi Magister Manajemen pada tahun 2017. Beliau mengikuti Diklat

Penjenjangan PIM Tingkat I pada tahun 2021. Pada September 2022, Beliau dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Sebelum dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan

Integrasi Moda, Beliau pernah menjadi PA Penerbang Skadud 4 tahun 1993, KASI Latihan Skadud 4 tahun 1996, Komandan Flight Skadud 4 tahun 1999, Kadis OPS Skadud 4 tahun 2000, Instruktur Penerbang Lanud Adisutjipto tahun 2002, Kasi Angkutan Lanud Abd. Saleh tahun 2005, Dan Skadron 4 tahun 2008, Pabandya Latihan Koopsau II tahun 2009, Kadis OPS Lanud Abd. Saleh tahun 2010, Pamen Koopsau II tahun 2013, Ketua Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia tahun 2016, Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara tahun 2019.

**E. KEPALA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN**

Ir. Andi Fiardi, M.T



Lahir di Banda Aceh pada 21 Agustus 1966. Memulai karir sebagai Kepala Kantor OPP Lembar (2016), Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Tipe A Surabaya (2017), Kepala Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan (2018), Kepala Distrik Navigasi Kelas III Kendari (2019), Kepala Distrik Navigasi Kelas I Ambon (2020), Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Ambon (2021), Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Belawan (2021), Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang (2023), serta kemudian menjadi Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan (2023 s.d Sekarang).

## F. KEPALA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

Jumardi, S.T., M.T



Lahir di Wajo Makassar, Sulawesi Selatan pada Tanggal 6 Maret 1969. Memulai karir sebagai Staf Penyelenggara Diklat, Pusdiklat Hubud (1998), kemudian menjadi Kepala Sub Bagian Sisfo dan Pelaporan (2008), Kasubag Program Bagian Perencanaan (2010), Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Bagian Perencanaan (2014), Kepala Balai Teknik Kelas II Wilayah Sumatera Barat (2015), Kepala Sub Direktorat Kelaikan Jalur dan Bangunan KA Direktorat Prasarana

Perkeretaapian (2016), Kepala Sub Direktorat Jalur dan Bangunan KA Direktorat Prasarana Perkeretaapian (2016), Kepala Sub Direktorat Kelaikan Fasilitas Operasi Kereta Api (2018), Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jakarta dan Banten (2018), Kasubdit Tatanan dan Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Dit. Kepelabuhan (2019), Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Timur (2019), Kepala Balai Pengelola Kereta Api Sul-Sel (2021), Direktur Prasarana, Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2021), Kepala Biro Umum (2022), Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (2023 s.d Sekarang).

## SAMBUTAN

KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan Rahmat dan Karunia - NYA, sehingga Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 telah selesai disusun. Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 berisikan gambaran Sumber Daya Manusia, Program Kerja, Pelaksanaan Kegiatan, Capaian Kinerja serta Laporan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan diuraikan berdasarkan unit organisasi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Informasi-informasi yang dimuat dalam Laporan Tahunan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai lingkup kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi pada Tahun 2023. Hal ini sebagai upaya mewujudkan kebutuhan informasi bagi masyarakat maupun khalayak yang berkepentingan di bidang transportasi.

Akhirnya, semoga Allah SWT selalu melimpahkan Hidayah - NYA kepada kita semua dalam melaksanakan tugas kita masing-masing di masa mendatang.

KEPALA  
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si.  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19790629 199802 1 002

No.	Proses	Persetujuan	Paraf
1.	Dikonsep	Ketua Tim Kerja Evaluasi dan Pelaporan, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	
2.	Diperiksa	Kepala Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	
		Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	
		Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	
		Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan	
		Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	
		Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi	

## SAMBUTAN

KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan Rahmat dan Karunia - NYA, sehingga Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 telah selesai disusun. Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 berisikan gambaran Sumber Daya Manusia, Program Kerja, Pelaksanaan Kegiatan, Capaian Kinerja serta Laporan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan diuraikan berdasarkan unit organisasi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Informasi-informasi yang dimuat dalam Laporan Tahunan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai lingkup kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi pada Tahun 2023. Hal ini sebagai upaya mewujudkan kebutuhan informasi bagi masyarakat maupun khalayak yang berkepentingan di bidang transportasi.

Akhirnya, semoga Allah SWT selalu melimpahkan Hidayah - NYA kepada kita semua dalam melaksanakan tugas kita masing-masing di masa mendatang.

KEPALA  
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si.  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19790629 199802 1 002

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
PROFIL PIMPINAN .....	i
SAMBUTAN .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL .....	xi
<b>BAB I PROFIL BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI.....</b>	<b>1</b>
A. Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi .....	1
B. Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi .....	1
C. Komposisi Pegawai Badan Kebijakan Transportasi .....	2
D. Visi dan Misi .....	3
E. Sejarah Badan Kebijakan Transportasi .....	4
<b>BAB II KILAS KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI .....</b>	<b>5</b>
A. Unit Kerja dalam Angka .....	5
B. Peristiwa Penting .....	6
C. Penghargaan Badan Kebijakan Transportasi .....	8
<b>BAB III SUMBER DAYA MANUSIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI .....</b>	<b>16</b>
A. Profil SDM Badan Kebijakan Transportasi.....	16
B. Pengelolaan SDM Badan Kebijakan Transportasi .....	18
C. Peningkatan Kapasitas SDM Badan Kebijakan Transportasi .....	20
D. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Badan Kebijakan Transportasi .....	24
<b>BAB IV KEGIATAN STRATEGIS.....</b>	<b>26</b>
A. Peristiwa Penting yang dianggap Paling Signifikan Berskala Nasional dan/ atau Internasional.....	26
B. Kegiatan yang Melibatkan <i>Figure</i> atau Menteri/ Pejabat Unit Organisasi Eselon I Kementerian Perhubungan .....	37
C. Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi yang Menunjang Program Kerja Presiden	57
<b>BAB V PENYEDIAAN SARANA .....</b>	<b>70</b>
A. Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan .....	70
B. Aplikasi <i>Open Journal System</i> (OJS) .....	71
C. Aplikasi e-Survey .....	72
D. <i>Whistle Blowing System</i> .....	73
<b>BAB VI PENYEDIAAN PRASARANA .....</b>	<b>74</b>

A. Gedung Utama Badan Kebijakan Transportasi .....	74
B. Gedung Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi .....	75
<b>BAB VII KETERLIBATAN STAKEHOLDER .....</b>	<b>76</b>
A. Kerjasama Bilateral/ Regional/ Internasional/ Multilateral .....	76
<b>BAB VIII REGULASI .....</b>	<b>80</b>
<b>BAB IX PENGELOLAAN KEUANGAN .....</b>	<b>82</b>
<b>BAB X KEGIATAN PENUNJANG .....</b>	<b>83</b>
A. Webinar dan FGD ( <i>Forum Group Discussion</i> ) .....	83
B. Jurnal Transportasi .....	90
C. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi .....	91
<b>BAB XI PENUTUP .....</b>	<b>93</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi .....	1
Gambar 1. 2 Persentase Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi .....	2
Gambar 2. 1 Persentase Jumlah Rekomendasi Kebijakan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 .....	5
Gambar 2. 2 Apresiasi terhadap Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru Tahun 2024 .....	8
Gambar 2. 3 Indikator Pelaksanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi .....	10
Gambar 2. 4 Penganugerahan SAKIP Award 2023 Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Kementerian Perhubungan .....	10
Gambar 2. 5 Penerimaan Penghargaan Anugerah Standar Layanan Informasi Publik 2023 oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Bapak Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si .....	11
Gambar 2. 6 Dokumentasi Perundingan Putaran Ketujuh Klaster Fasilitasi Perdagangan Indo-Pacific Economic Framework (IPEF).....	14
Gambar 2. 7 Apresiasi terhadap Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru Tahun 2024 .....	15
Gambar 3. 1 Peningkatan Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi .....	16
Gambar 3. 2 Komposisi SDM berdasarkan Jabatan Fungsional.....	17
Gambar 3. 3 Kenaikan Pangkat Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 .....	19
Gambar 3. 4 Nota Dinas Edaran Rekapitulasi Presensi Pegawai melalui SKEMA RAJA .....	25
Gambar 4. 1 Kegiatan Rapat Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 ....	40
Gambar 4. 2 Kegiatan Focus Group Discussion (FGD) “Tantangan Urban Air Mobility (UAM) dan Advanced Air Mobility (AAM) Di Indonesia” dan Demo Flight Ehang 216	42
Gambar 4. 3 Kegiatan Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional Di Indonesia.....	45
Gambar 4. 4 Kegiatan Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Perusahaan Dan Kerjasama Di Bidang Bandar Udara.....	47
Gambar 4. 5 Dokumentasi Pembahasan Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna Commuter Line (KRL) pada 10 Januari 2023 .....	48
Gambar 4. 6 Dokumentasi Pembahasan Final Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna Commuter Line (KRL) pada 12 Januari 2023 .....	48
Gambar 4. 7 Kegiatan Survei, Analisis Dan Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis .....	49
Gambar 4. 8 Potensi Pergerakan Libur Lebaran .....	50
Gambar 4. 9 Peninjauan Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2023 .....	50
Gambar 4. 10 Potensi Pergerakan NATARU 2023/ 2024 .....	51

Gambar 4. 11 Peninjauan Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 Dan Tahun Baru 2024 .....	52
Gambar 4. 12 Wilayah dan Koridor Layanan Buy the Service .....	53
Gambar 4. 13 SOP saat Pengoperasian BTS.....	54
Gambar 4. 14 Standar Prosedur saat terjadi Kendala dan Hambatan .....	54
Gambar 4. 15 Armada BTS .....	55
Gambar 4. 16 Tanda Pengenal Pengemudi BTS .....	55
Gambar 5. 1 Tampilan Dashboard e-Library.....	71
Gambar 5. 2 Tampilan Dashboard Open Journal System .....	71
Gambar 5. 3 Tahapan Penerbitan Jurnal Transportasi .....	72
Gambar 5. 4 Tampilan Dashboard Aplikasi e-Survey .....	72
Gambar 5. 5 Dashboard Aplikasi SIGAP SIHATI .....	73
Gambar 5. 6 Tahapan Pengaduan di Aplikasi SIGAP SIHAT .....	73
Gambar 6. 1 Berita Acara Serah Terima Aset .....	74
Gambar 6. 2 Berita Acara Serah Terima Aset .....	75
Gambar 9. 1 Grafik Realisasi Anggaran Tahun 2023.....	82
Gambar 10. 1 Dokumentasi FGD Tantangan Urban Air Mobility (UAM) dan Advanced Air Mobility (AAM) di Indonesia .....	83
Gambar 10. 2 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Sinergitas dan Peran Industri Penerbangan dalam Mendukung Peningkatan Industri Pariwisata Nasional Pasca Covid-19” .....	84
Gambar 10. 3 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Harmonisasi Pengaturan Bandar Udara Perairan” .....	84
Gambar 10. 4 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Evaluasi Penyelenggaraan Pengusahaan dan Kerjasama di Bidang Bandar Udara” .....	85
Gambar 10. 5 Dokumentasi Forum Grop Discussion (FGD) dengan tema “Strategi Sektor Transportasi dalam Upaya Penurunan Tingkat Polusi Udara di Kawasan Jabodetabek” .....	87
Gambar 10. 6 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Peningkatan Keamanan Infrastruktur Informasi Vital Bidang Transportasi Perkeretaapian” .....	88
Gambar 10. 7 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Tantangan dan Solusi Keamanan Penerbangan Untuk Transportasi Maju” .....	89
Gambar 10. 8 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau di Indonesia” .....	90
Gambar 10. 9 Publikasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Bentuk Jurnal Transportasi .....	90
Gambar 10. 10 Instagram Badan Kebijakan Transportasi .....	91
Gambar 10. 11 Youtube Badan Kebijakan Transportasi .....	91
Gambar 10. 12 Facebook Badan Kebijakan Transportasi .....	92
Gambar 10. 13 Twitter Badan Kebijakan Transportasi .....	92

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.....	2
Tabel 1. 2 Fase Implementasi .....	68
Tabel 2. 1 Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 .....	5
Tabel 2. 2 Predikat Penilaian Indeks Kualitas Kebijakan.....	9
Tabel 3. 1Komposisi SDM berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	16
Tabel 3. 2 Komposisi SDM berdasarkan Usia.....	17
Tabel 3. 3 Penerima Beasiswa Tahun 2023 .....	18
Tabel 3. 4 Pendidikan dan Pelatihan Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 .....	20
Tabel 4. 1 Fase Implementasi .....	28
Tabel 5. 1 Koleksi Perpustakaan .....	70

# BAB I PROFIL BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

## A. Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Sedangkan fungsi Badan Kebijakan Transportasi adalah sebagai berikut:

- a. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis serta penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi;
- b. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- c. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang transportasi;
- d. Pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan transportasi;
- e. Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi;
- f. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis serta pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- g. Pelaksanaan administrasi Badan Kebijakan Transportasi;
- h. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

## B. Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi mempunyai 5 (lima) unit satuan kerja yang disusun berdasarkan pendekatan fungsi, yang digambarkan dalam struktur organisasi sebagai berikut:



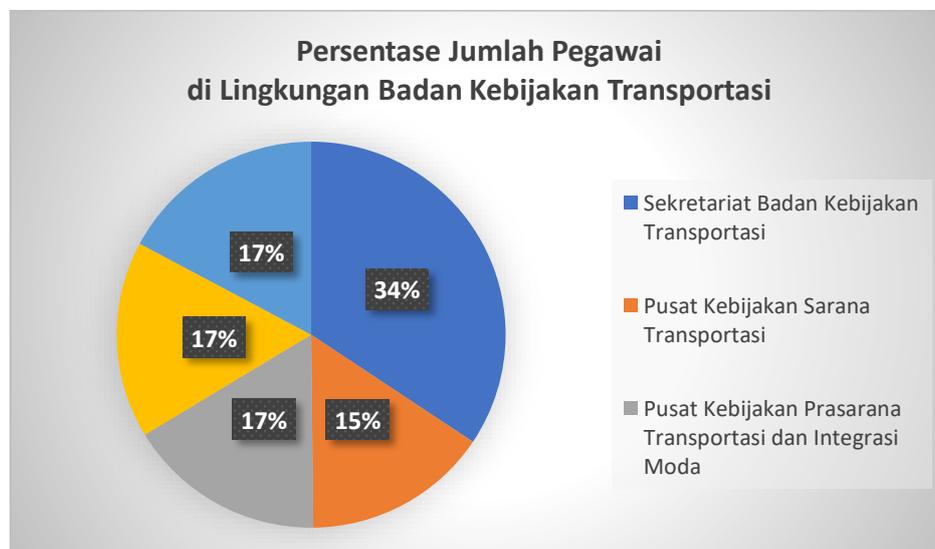
Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

### C. Komposisi Pegawai Badan Kebijakan Transportasi

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2023 tercatat sebanyak 291 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

No.	Unit Kerja	Jumlah Pegawai
1	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	100
2	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	45
3	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	48
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	48
5	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	50
<b>Total</b>		<b>291</b>



Gambar 1. 2 Persentase Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Pejabat Tinggi Madya dengan tingkat Eselon I. Pada masing-masing Unit Kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Pejabat Tinggi Pratama dengan tingkat Eselon II. Total secara keseluruhan jumlah pejabat struktural di Badan Kebijakan Transportasi adalah sebanyak 18 termasuk Pejabat Tinggi Madya/ Eselon I.

#### D. Visi dan Misi

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

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

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

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

## E. Sejarah Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi merupakan organisasi perubahan dari Badan Penelitian dan Pengembangan (Litbang) Perhubungan. Berdasarkan arahan Menteri Perhubungan di tahun 2020 bahwa dalam rangka menyikapi kebijakan pembentukan Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) yang mengintegrasikan seluruh kegiatan penelitian instansi pemerintah, maka Badan Litbang Perhubungan diarahkan untuk bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi.

Perubahan organisasi Badan Kebijakan Transportasi dilaksanakan secara bertahap sejak pengusulan awal di tahun 2020 sampai dengan ditetapkan pada bulan Januari di tahun 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Selanjutnya struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Berbeda dengan Badan Litbang Perhubungan dengan lingkup pekerjaan utama adalah penelitian, pelaksanaan pekerjaan Badan Kebijakan Transportasi berfokus pada analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang transportasi. Output organisasi Badan Kebijakan Transportasi adalah rekomendasi kebijakan bidang transportasi dalam bentuk naskah kebijakan dengan pengampu kinerja utama organisasi, yaitu pejabat fungsional analisis kebijakan. Pelaksanaan pekerjaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi diawali dengan penyusunan agenda setting yang berangkat dari arahan direktif Menteri Perhubungan, perkembangan dinamika isu transportasi, inisiatif strategis sebagai turunan dari agenda prioritas nasional.

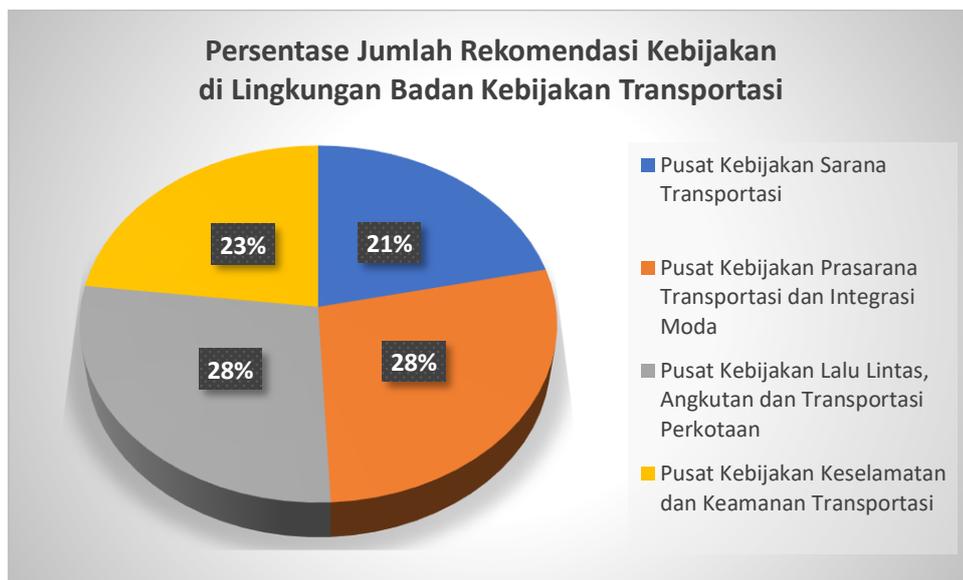
Struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi disusun menggunakan pendekatan fungsi bukan pendekatan moda seperti struktur organisasi sebelumnya. Hal ini dimaksudkan untuk menjawab tantangan isu strategis antar moda dimana fasilitas dan pelayanan transportasi khususnya pada zona transisi haruslah *seamless* dalam satu kesisteman layanan secara fisik maupun teknologi.

Di samping hal tersebut dengan pendekatan fungsi diharapkan dapat memudahkan Badan Kebijakan Transportasi dalam menyusun formulasi kebijakan dan rekomendasi kebijakan yang diimplementasikan tepat guna pada 7 (tujuh) objek utama sebagai output kebijakan sektor transportasi, yaitu pelayanan (konektivitas), sarana, prasarana, keselamatan, operasional (lalu lintas dan angkutan), kelembagaan (sdm dan organisasi) dan pembiayaan pembangunan serta tarif.

## BAB II KILAS KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

### A. Unit Kerja dalam Angka

Dalam rangka mendukung visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, Badan Kebijakan Transportasi hadir sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang antisipatif dan responsive. Program dan Kegiatan Rekomendasi Kebijakan Tahun Anggaran 2023 direncanakan sebanyak 65 (enam puluh lima) Rekomendasi Kebijakan ditunjukkan secara persentase sebagaimana diagram berikut:



Gambar 2. 1 Persentase Jumlah Rekomendasi Kebijakan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

Salah satu program Badan Kebijakan Transportasi yaitu program infrastruktur konektivitas yang digunakan untuk menjalankan fungsi strategis perumusan kebijakan eksisting maupun inisiasi baru dan kegiatan percepatan implementasi kebijakan. Adapun rincian Jumlah Rekomendasi Kebijakan dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 2. 1 Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

No.	Satuan Kerja	Jumlah Rekomendasi
1	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	14
2	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	18
3	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	18
4	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	15
<b>Total</b>		<b>65</b>

Terdapat 4 (empat) Indikator Kinerja Program (IKP) yang dimiliki oleh Badan Kebijakan Transportasi. Realisasi IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi yaitu sebesar 56,97 (Indeks) dengan Target dalam Perjanjian Kinerja sebesar 50 (Indeks) yang berarti bahwa realisasi tersebut telah mencapai target yang ditetapkan atau memiliki capaian kinerja sebesar 113,94%. Realisasi IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan) yaitu sebesar 100% dengan Target dalam Perjanjian Kinerja sebesar 85% yang berarti bahwa realisasi tersebut telah mencapai target yang ditetapkan atau memiliki capaian kinerja sebesar 117,64%. Realisasi IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) yaitu sebesar 40% dengan Target dalam Perjanjian Kinerja sebesar 32% yang berarti bahwa realisasi tersebut telah mencapai target yang ditetapkan atau memiliki capaian kinerja sebesar 125%. Realisasi IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan yaitu sebesar 78,40 (Indeks) dengan Target dalam Perjanjian Kinerja sebesar 80 (Indeks) yang berarti bahwa IKP 4 memiliki capaian kinerja sebesar 98%. Secara umum, Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 telah mencapai target. Adapun rata-rata Capaian Kinerja terhadap Target Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2023 sebesar 113,645%.

## B. Peristiwa Penting

### a. Perumusan Kebijakan Mekanisme Insentif Bagi *Airline* dalam Penggunaan SAF (*Sustainable Aviation Fuel*)

Permasalahan besar yang terjadi dalam persiapan realisasi transisi bahan bakar avtur ke bioavtur/SAF adalah pembiayaan. Pada saat ini posisi Indonesia masih pada tataran uji coba produksi namun Indonesia tengah mempersiapkan diri agar bisa menggunakan bioavtur/SAF di masa mendatang. Harga SAF per liter adalah sebesar Rp. 45.000 (Argus Media, 2023) sedangkan harga avtur di Bandar Udara Soekarno Hatta per 13 November 2023 adalah 85,60 US Cent/liter atau setara dengan Rp. 13.439/liter untuk penerbangan internasional (OneSolution, Pertamina). Selisih harga di antara keduanya mempengaruhi kemauan maskapai dalam beralih ke bahan bakar berkelanjutan. Di sisi lain, untuk membuat bahan bakar ramah lingkungan dapat diabsorpsi pasar adalah dengan membuatnya menjadi murah. Untuk itu perlu solusi yang dapat menciptakan demand pasar sehingga dapat membuatnya murah adalah dengan pemberian insentif yang ditujukan bagi maskapai sebagai pengguna bahan bakar penerbangan.

Solusi insentif yang ditawarkan adalah dalam bentuk insentif fiskal dan non fiskal. Bentuk insentif fiskal yang ditawarkan adalah dengan pemberian insentif dalam persentase insentif 25%, insentif 50%, dan insentif 100%. Variabel sensitif dalam penghitungan adalah nominal harga bioavtur/SAF, nominal eksternalitas, volume penumpang sehingga sedapat mungkin menjaga eksternalitas positif yang telah dimiliki Indonesia agar dapat meringankan beban anggaran negara. Bentuk insentif non fiskal yang

ditawarkan adalah peringanan biaya pendaratan pesawat, peringanan biaya parkir/penempatan pesawat, peringanan biaya penyimpanan pesawat, pemberian prioritas parking stand, pemberian slot time golden hour bagi maskapai, peringanan biaya holding pesawat. Persentase insentif fiskal yang direkomendasikan adalah 25% dengan pertimbangan agar tidak membebani keuangan negara secara besar dengan catatan Indonesia dapat mempertahankan eksternalitas yang dimilikinya seperti dana ERPA atas kinerja Indonesia menjaga hutan di tropis Kalimantan Timur, di sisi lain juga didukung dengan benefit keringanan-keringanan pada insentif non fiskal. Leading sector dalam kebijakan pemberian insentif fiskal adalah Kementerian Keuangan sebagai penyelenggara keuangan negara dan Kementerian Perhubungan sebagai leading sector dalam kebijakan pemberian insentif non fiskal.

b. Apresiasi terhadap Data Hasil Survey Badan Kebijakan Transportasi dengan Realisasi

Hasil Survei Potensi Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024 yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dimanfaatkan oleh pemangku kebijakan terkait dalam mendukung penyelenggaraan Angkutan Nataru 2023/2024. Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan Menteri Perhubungan mengapresiasi pemerintah bersama pemangku kepentingan terkait yang telah menyelenggarakan angkutan Nataru dengan aman, lancar, dan terkendali. Mobilitas masyarakat meningkat dibandingkan tahun sebelumnya dan angka kecelakaan mengalami penurunan. Berdasarkan resume hasil *Positioning Mobile Data* (PMD) yang dilakukan dari 16 Desember 2023 hingga 1 Januari 2024, terdapat 126 juta pergerakan masyarakat keluar provinsi maupun di dalam provinsi. Jumlah ini tidak berbeda jauh dengan hasil survei potensi pergerakan masyarakat yang dilakukan Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan yang berjumlah 107 juta orang atau meningkat dibandingkan tahun sebelumnya.



Gambar 2. 2 Apresiasi terhadap Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru Tahun 2024

### C. Penghargaan Badan Kebijakan Transportasi

Beberapa capaian keberhasilan Badan Kebijakan Transportasi dalam rangka menunjang Tugas dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi di Tahun 2023 antara lain:

- a. Nilai Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan Sangat Baik berdasarkan Penilaian Lembaga Administrasi Negara (LAN) Republik Indonesia

Pengukuran Indeks Kualitas Kebijakan (IKK) Tahun 2023 menggunakan instrumen IKK yang tertuang dalam Surat Edaran LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukur Kualitas Kebijakan dan Surat Kepala LAN Nomor 2379/K.1/PEP.07 tanggal 10 Juli 2023 tentang Pelaksanaan Pengukuran Indeks Kualitas Kebijakan 2023. Kementerian Perhubungan telah berpartisipasi dalam pengukuran Indeks Kualitas Kebijakan Tahun 2023 dengan objek pengukuran pada 1 (satu) peraturan yang terpilih dalam Sistem Informasi IKK. Peraturan/ kebijakan yang terpilih yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan

Strategis Nasional. Berikut ini tersaji tabel rentang hasil penilaian IKK yang digunakan untuk menentukan predikat hasil penilaian IKK yaitu:

Tabel 2. 2 Predikat Penilaian Indeks Kualitas Kebijakan

Nilai	Predikat Penilaian
91,00 - 100	Unggul
80,00 - 90,99	Sangat Baik
65,00 - 79,99	Baik
50,00 - 64,99	Cukup
< 50,00	Kurang

Berdasarkan Surat Kepala Pusat Pembinaan Analisis Kebijakan, Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia Nomor 431/ D.1.2/ HKM.02.2 perihal Penyampaian Hasil Indeks Kualitas Kebijakan Tahun 2023, Kementerian Perhubungan memperoleh nilai Indeks Kualitas Kebijakan instansi pada nilai **90,63** dan termasuk pada predikat **Sangat Baik**.

b. Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Badan Kebijakan Transportasi

Menunjuk Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan Nomor Per-5/PB/2022 Tentang Petunjuk Teknis Penilaian Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran Belanja Kementerian Negara/ Lembaga, bersama ini disampaikan bahwa untuk mengukur kualitas kinerja belanja dan untuk mewujudkan belanja yang lebih berkualitas (*spending better*), dan sesuai dengan tata kelola yang baik (*good governance*). Untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja K/ L perlu diselenggarakan penilaian dengan menggunakan Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA).

Penilaian IKPA digunakan dalam rangka Monitoring dan Evaluasi belanja K/ L sesuai Peraturan Menteri Keuangan mengenai Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Anggaran Belanja K/ L dan Pemberian penghargaan dengan kriteria penilaian sebagai berikut:

- a) Sangat Baik, apabila nilai IKPA  $\geq 95$ ;
- b) Baik, apabila  $89 \leq$  nilai IKPA  $< 95$ ;
- c) Cukup, apabila  $70 \leq$  nilai IKPA  $< 89$ ;
- d) Kurang apabila nilai IKPA  $< 70$

Berdasarkan Evaluasi Om-SPAN terkait Nilai IKPA posisi per Desember 2023 nilai IKPA Badan Kebijakan Transportasi Akhir Triwulan IV TA 2023 sebesar (95,41) berada dalam kategori Sangat Baik. Dengan rincian 2 satker dengan kriteria Sangat Baik yaitu Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi sebesar (97,79), dan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi Dan Integrasi Moda sebesar (97,26), dan 2 Satker dengan kriteria Baik yaitu Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebesar (94,46) dan Pusat Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi sebesar (89,14), dan 1

satker dengan kriteria Cukup yaitu Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, Dan Transportasi Perkotaan sebesar (88,00).

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI														
INDIKATOR PELAKSANAAN ANGGARAN														
Sampai Dengan : DESEMBER														
No	Kode ES1	Nama ES1	Keterangan	Kualitas Perencanaan Anggaran		Kualitas Pelaksanaan Anggaran					Kualitas Hasil Pelaksanaan Anggaran	Nilai Total	Konversi Bobot	Nilai Akhir (Nilai Total/Konversi Bobot)
				Revisi DIPA	Deviasi Halaman III DIPA	Penyerapan Anggaran	Belanja Kontraktual	Penyelesaian Tagihan	Pengelolaan UP dan TUP	Dispensasi SPM	Capaian Output			
1	02211	BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI	Nilai	100.00	69.66	95.36	97.00	100.00	96.70	100.00	100.00	95.41	100%	95.41
			Bobot	10	10	20	10	10	5	25				
			Nilai Akhir	10.00	6.97	19.07	9.70	10.00	9.67	5.00	25.00			
			Nilai Aspek	84.83		97.81			100.00					

Gambar 2. 3 Indikator Pelaksanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi

- c. Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan Peringkat 3 dalam SAKIP Award di Lingkungan Kementerian Perhubungan Dalam agenda SAKIP Award yang diselenggarakan oleh Biro Perencanaan, Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2024, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan peringkat ke-Tiga Terbaik tingkat Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Kementerian Perhubungan.



Gambar 2. 4 Penganugerahan SAKIP Award 2023 Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Kementerian Perhubungan

d. Predikat Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) Badan Kebijakan Transportasi

Kementerian Perhubungan menyelenggarakan Anugerah Standar Layanan Informasi Publik Tingkat PPID Pelaksana dan PPID Pelaksana UPT Eselon II Tahun 2023. Acara ini menjadi salah satu bentuk komitmen Kementerian Perhubungan dalam memperkuat Standar Layanan Informasi Publik pada Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Keterbukaan informasi publik menjadi salah satu poin penting dalam mewujudkan demokrasi dan tata pemerintahan yang baik (*good governance*) di Indonesia. Kegiatan ini juga diharapkan dapat meningkatkan kinerja serta memotivasi para Pejabat Pengelola Informasi Dan Dokumentasi (PPID) sampai pada tingkat Unit Pelaksana Teknis yang tersebar di seluruh tanah air.

Badan Kebijakan Transportasi merupakan salah satu PPID Pelaksana di Lingkungan Kementerian Perhubungan, pada Tahun 2023 PPID Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan **predikat kedua** di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan **predikat Informatif** dan **nilai 96**. Penghargaan tersebut diterima oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Bapak Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si dan diberikan oleh Menteri Perhubungan pada hari Selasa tanggal 14 November 2023 di Ruang Mataram Kementerian Perhubungan.



Gambar 2. 5 Penerimaan Penghargaan Anugerah Standar Layanan Informasi Publik 2023 oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Bapak Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si

e. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menghadiri kegiatan Perundingan Putaran Ketujuh Klaster Fasilitas Perdagangan *Indo-Pacific Economic Framework* (IPEF)

Kegiatan Perundingan Putaran Ketujuh Klaster Fasilitas Perdagangan *Indo-Pacific Economic Framework* (IPEF) di San Fransisco, USA yang dilaksanakan pada tanggal 8-12 November 2023 sesuai dengan disposisi Bapak Sekretaris Jenderal terhadap usulan delegasi Badan Kebijakan Transportasi dan surat Sekretariat Negara nomor B-031455/ Kemensetneg/ Set/ KTLN/ LN.01.20/ 10/ 2023 hal Persetujuan Perjalanan Dinas Luar Negeri, bersama ini kami

mewakili delegasi Badan Kebijakan Transportasi menyampaikan beberapa pokok pembahasan yang dapat kami laporkan sebagai berikut:

- a) Perundingan IPEF dipimpin oleh Pemerintah Amerika Serikat (AS) melalui United States Trade Representative (USTR) serta dihadiri oleh seluruh Negara Anggota Indo-Pacific. Delegasi RI dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Kerja Sama Ekonomi Internasional, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Dr.Edi Prio Pambudi, didampingi oleh Anggota Delri yang terdiri atas perwakilan dari Kementerian Perdagangan, Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi, Kementerian Keuangan, Bank Indonesia, Badan Kebijakan Transportasi-Kemenhub, serta Kementerian Komunikasi dan Informatika;
- b) USTR-AS pada perundingan ketujuh ini menargetkan tercapainya penyelesaian secara substantial pada Pilar III *Clean Economy*, Pilar IV *Fair Economy* dan sebagian dari *Agriculture*, serta Pilar I *Trade Facilitation*. Terdapat 4 tahapan dan 26 article pembahasan antara lain perihal *Customs Administration and Trade Facilitation (TF)* yang meliputi *Communication with Traders, Enquiry Points, Release of Goods, Paperless trading, Express Shipments, Shipping Container, Exchange of Electronic Advance Data for Postal Shipments of Goods* dan *Protection of Trader Information*, sebagaimana terlampir dalam *Negotiating Text Trade Pillar Negotiations Indo-Pacific Economic Framework (IPEF)*;
- c) Sektor Transportasi yang terkait langsung dengan perundingan putaran ketujuh kluster fasilitasi perdagangan *Indo-Pacific Economic Framework (IPEF)* adalah pembahasan pada Article X.13: *Express Shipments*, Article X.15: *Shipping Container*, dan Article X.16: *Perishable and other Goods Vulnerable to Deterioration*. Kementerian Perhubungan RI sebagai *focal point* Indonesia bersama dengan Kementerian Perdagangan berperan aktif dalam mendorong konektivitas antar negara;
- d) Pada agenda pembahasan Article X.13: *Express Shipment* yang sebelumnya masih dipertimbangkan pada perundingan keenam, posisi Indonesia setelah melakukan koordinasi internal, maka Delegasi RI dan seluruh negara anggota lainnya telah setuju dengan isi pasal yang pada pokoknya menjelaskan *expedited customs procedures for express shipments for at least those goods entered through air cargo facilities while maintaining appropriate customs control and selection*;
- e) Pada pembahasan Article X.17: *shipping container* yang juga sebelumnya masih dipertimbangkan pada perundingan keenam, posisi Indonesia setelah melakukan koordinasi internal, maka Delegasi RI dan seluruh negara anggota lainnya telah setuju dengan isi pasal yang

pada pokoknya menjelaskan *shipping container means an article of transport equipment that is fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods, having an internal volume of one cubic meter or more, that is of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use and is: designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another; is designed to be easy to fill and to empty; and is specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading. Shipping container shall not include vehicles, or accessories or spare parts of vehicles, or packaging;*

- f) Pada pembahasan Article X.15: *Perishable and other Goods Vulnerable to Deterioration*. yang juga sebelumnya masih dipertimbangkan pada perundingan keenam, posisi Indonesia setelah melakukan koordinasi internal, maka Delegasi RI dan seluruh negara anggota lainnya telah setuju dengan isi pasal yang pada pokoknya menjelaskan *With respect to perishable goods, each Party shall provide for the release of the goods in the minimum time period possible after receipt of all required forms and documentation and fulfillment of all applicable procedures and requirements for release, including any required physical inspection, provided that the shipment has arrived. To the extent possible, the time period shall be within 6 hours;*
- g) Adapun dalam pembahasan article lainnya secara umum berjalan baik dan terdapat penambahan Article X.28 *Committee on Customs and Trade Facilitation and Contact Points*. Delegasi RI dan seluruh negara anggota lainnya telah setuju dengan isi pasal yang pada pokoknya menjelaskan *The Parties hereby establish a Committee on Customs and Trade Facilitation (CTF Committee), composed of government representatives of each Party. yaitu:*
1. Indonesia sampaikan dukungan atas inisiatif tersebut dan mendorong agenda pelatihan termasuk pengembangan Kerjasama komite yang dapat memperkuat kontribusi perdagangan pada inisiatif global.
  2. Lebih lanjut Indonesia juga sampaikan dukungan pertemuan awal tahun pertama sejak penandatanganan perundingan sebagai persiapan periode transisi penyelenggaraan IPEF dan pengembangan dimasa mendatang.
- h) Di sela-sela rangkaian perundingan, juga dilakukan *bilateral meeting* antara Delegasi Indonesia dan US dalam hal ini diwakili oleh USTR dimana fokus pada penyelesaian seluruh Article. untuk Bidang Transportasi telah disepakati oleh anggota *Indo-Pacific Economic Framework (IPEF)*. Namun hingga akhir perundingan masih terdapat 4

(empat) Article pada bidang Bea Cukai yang belum dapat disepakati dan akan dibahas pada agenda Ministerial Meeting;

- i) Sebagai penutup kegiatan disepakati komitmen untuk finalisasi tindak lanjut kegiatan Perundingan Putaran ketujuh klaster fasilitasi perdagangan *Indo-Pasific Economic Framework* (IPEF), yaitu:
  1. Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perdagangan akan terus berkoordinasi dengan pihak Amerika Serikat dan Anggota Negara *Indo-Pasific* terkait tindak lanjut hasil pertemuan khususnya untuk persiapan penyelenggaraan *Trade Facilitation Pillar IPEF*;
  2. Akan dilakukan *legal drafting* hasil pembahasan di bawah *Indo-Pasific Economic Framework* (IPEF), yang akan ditandatangani oleh Pemerintah Indonesia dalam hal ini Menteri Koordinator Bidang Perekonomian dengan mengundang para Menteri terkait pada tahun 2024 yang direncanakan bertempat di Washington DC, USA.



Gambar 2. 6 Dokumentasi Perundingan Putaran Ketujuh Klaster Fasilitasi Perdagangan *Indo-Pasific Economic Framework* (IPEF)

- f. Apresiasi terhadap Data Hasil Survey Badan Kebijakan Transportasi dengan Realisasi

Hasil Survei Potensi Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024 yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dimanfaatkan oleh pemangku kebijakan terkait dalam mendukung penyelenggaraan Angkutan Nataru 2023/2024. Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan Menteri Perhubungan mengapresiasi pemerintah bersama pemangku kepentingan terkait yang telah menyelenggarakan angkutan Nataru dengan aman, lancar, dan terkendali. Mobilitas masyarakat meningkat dibandingkan tahun sebelumnya dan angka kecelakaan mengalami penurunan. Berdasarkan resume hasil *Positioning Mobile Data* (PMD) yang dilakukan dari 16 Desember 2023 hingga 1 Januari 2024, terdapat

126 juta pergerakan masyarakat keluar provinsi maupun di dalam provinsi. Jumlah ini tidak berbeda jauh dengan hasil survei potensi pergerakan masyarakat yang dilakukan Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan yang berjumlah 107 juta orang atau meningkat dibandingkan tahun sebelumnya.

The image is a screenshot of the official website of the Indonesian Ministry of Transportation (KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA). The website has a purple header with navigation links: BERANDA, PROFIL, PERIZINAN, INFORMASI PUBLIK, and PUBLIKASI. The main content area features a large photograph of a meeting with several officials seated at a long table. Below the photo is a news article with a purple 'J' icon. The article's headline reads: 'Jakarta - Komisi V DPR RI mengapresiasi penanganan lonjakan pergerakan masyarakat di masa libur Natal 2023 dan Tahun Baru 2024.' The text of the article discusses the appreciation of the government and stakeholders for the safe and smooth management of Christmas and New Year transport, mentioning recommendations for accident prevention and ticket price control. On the right side of the page, there is a 'Berita Terbaru' (Latest News) section with five article thumbnails and titles, including 'Presiden Joko Widodo Resmikan...', 'Menhub Akan Tingkatkan Layanan Di...', 'Jelang Diresmikan Presiden Joko...', 'Kemenhub Luncurkan Slogan...', and 'Potensi Pergerakan Masyarakat...'. Each article includes a date, a view count, and a 'View' link.

Gambar 2. 7 Apresiasi terhadap Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru Tahun 2024

## BAB III SUMBER DAYA MANUSIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

### A. Profil SDM Badan Kebijakan Transportasi

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 291 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

a. Komposisi SDM berdasarkan Unit Kerja Eselon II

Jumlah pegawai Badan Kebijakan Transportasi mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Secara rinci perkembangan jumlah pegawai lima tahun terakhir dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3. 1 Peningkatan Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

b. Komposisi SDM berdasarkan Tingkat Pendidikan

Untuk mendukung sistem kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, terdapat beberapa level pendidikan terakhir pegawai. Adapun sebaran pegawai berdasarkan tingkat pendidikan terakhir pada tahun 2023 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Komposisi SDM berdasarkan Tingkat Pendidikan

No.	Unit Kerja	S3	S2	S1/ DIV	DIII	DI	SMA	Jumlah
1	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	2	26	52	12	1	7	100
2	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	-	16	24	2	1	2	45

No.	Unit Kerja	S3	S2	S1/ DIV	DIII	DI	SMA	Jumlah
3	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	1	15	29	2	1	-	48
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	1	18	24	2	1	2	48
5	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	3	15	24	4	1	3	50
<b>Total</b>		<b>7</b>	<b>90</b>	<b>153</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>291</b>

c. Komposisi SDM berdasarkan Usia

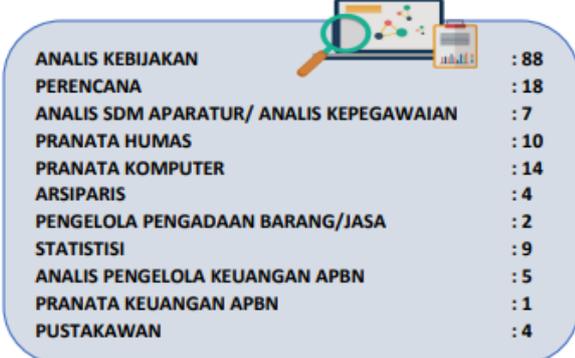
Jika dilihat dari sisi usia, sebaran SDM di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi di dominasi rentang usia 21 s.d. 30 tahun yaitu sebanyak 121 pegawai, sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3. 2 Komposisi SDM berdasarkan Usia

No.	Unit Kerja	21-30	31-40	41-50	51-65	Jumlah
1	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	40	36	13	11	100
2	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	18	16	5	6	45
3	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	19	16	7	6	48
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan	21	12	8	7	48
5	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	23	11	11	5	50
<b>Total</b>		<b>121</b>	<b>91</b>	<b>44</b>	<b>35</b>	<b>291</b>

d. Komposisi SDM berdasarkan Jabatan Fungsional

Badan Kebijakan Transportasi mempunyai berbagai macam Jabatan Fungsional sebagai berikut:



ANALIS KEBIJAKAN	: 88
PERENCANA	: 18
ANALIS SDM APARATUR/ ANALIS KEPEGAWAIAN	: 7
PRANATA HUMAS	: 10
PRANATA KOMPUTER	: 14
ARSIPARIS	: 4
PENGELOLA PENGADAAN BARANG/JASA	: 2
STATISTISI	: 9
ANALIS PENGELOLA KEUANGAN APBN	: 5
PRANATA KEUANGAN APBN	: 1
PUSTAKAWAN	: 4

Gambar 3. 2 Komposisi SDM berdasarkan Jabatan Fungsional

## B. Pengelolaan SDM Badan Kebijakan Transportasi

Pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan bagian penting dalam mewujudkan visi, misi, dan tujuan organisasi. Sumber Daya Manusia yang dikelola dengan baik menjadi rangkaian penentu efektivitas organisasi tersebut mencapai visi, misi, serta tujuan yang direncanakan. Kemajuan organisasi berhubungan dengan kebutuhan akan dukungan kapasitas SDM sehingga perlu proses perencanaan melalui rangkaian analisa yang berpatokan pada regulasi sebagai pedoman dan rujukan dalam pengelolaan SDM.

Usaha peningkatan kualitas SDM ditempuh melalui upaya yang sinergis antara berbagai pihak dan juga memfasilitasi pelatihan dan pendidikan yang memadai. Selain itu kinerja dan manajemen SDM aparatur perlu mendapat pembenahan secara komprehensif yang berbasis pada kompetensi. Berikut ini beberapa upaya pengembangan pegawai Badan Kebijakan Transportasi:

### a. Beasiswa Pendidikan

Dalam rangka meningkatkan kualitas SDM, Badan Kebijakan Transportasi memberikan kesempatan kepada seluruh pegawai untuk ikut serta dalam program beasiswa pendidikan yang ada, terdapat beberapa pegawai Badan Kebijakan Transportasi yang mendapat beasiswa di tahun 2023, antara lain:

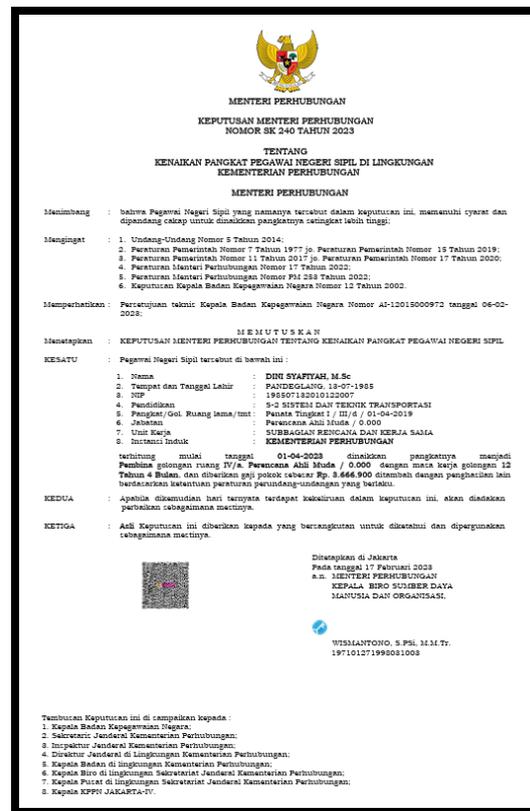
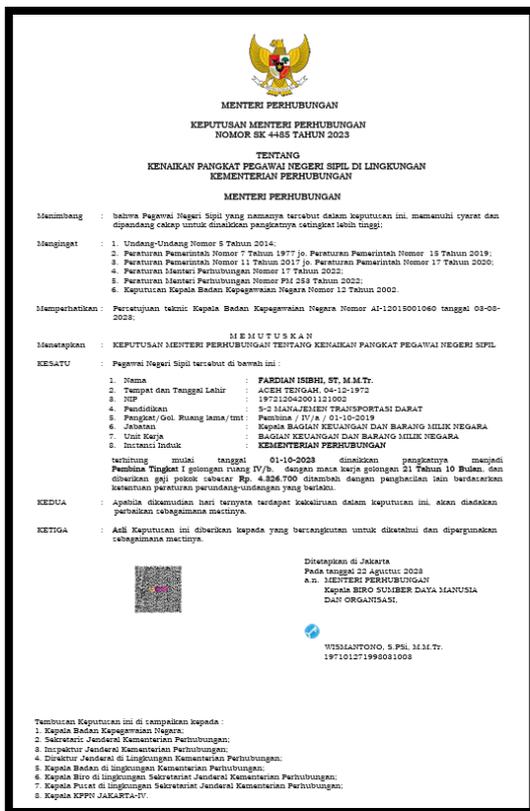
Tabel 3. 3 Penerima Beasiswa Tahun 2023

No.	Nama	Pendidikan yang Ditempuh	Unit Kerja	Tahun Kuliah	Perkiraan Lulus Kuliah	Pembiayaan	Keterangan
1	RIZKA AMALIA, S.T.	S-2/ Double Degree Magister Teknik Sipil - UI & University of Leeds	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	26/08/2023	23/02/2026	TB BPSDM	Dibebastugaskan
2	MOHAMMAD AFWAN, S.Si.	S-2/ Double Degree Magister Teknik Sipil - UI & University of Leeds	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	26/08/2023	23/02/2026	TB BPSDM	Dibebastugaskan
3	EDY ARIYANTO, S.E.	S-2/ Double Degree Magister Teknik Sipil - UI & University of Leeds	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	26/08/2023	23/02/2026	TB BPSDM	Dibebastugaskan
4	NADIA MILLA HANIFAH, S.T.	S-2/ Magister Teknik Sipil - UI	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	28/08/2023	27/09/2026	TB Biro Kepegawaian	Dibebastugaskan

b. Kenaikan Pangkat Pegawai

Pangkat adalah kedudukan yang menunjukkan tingkatan seseorang Pegawai Negeri Sipil berdasarkan jabatannya dalam rangkaian susunan kepegawaian dan digunakan sebagai dasar penggajian. Sedangkan untuk Kenaikan pangkat adalah penghargaan yang diberikan atas prestasi kerja dan pengabdian Pegawai Negeri Sipil terhadap Negara, serta sebagai dorongan kepada Pegawai Negeri Sipil untuk lebih meningkatkan prestasi kerja dan pengabdian. Agar kenaikan pangkat dapat dirasakan sebagai penghargaan, maka kenaikan pangkat harus diberikan tepat pada waktunya dan tepat kepada orangnya.

Periode kenaikan pangkat Pegawai Negeri Sipil ditetapkan tanggal 1 April dan 1 Oktober setiap tahun, kecuali kenaikan pangkat anumerta dan kenaikan pangkat pengabdian. Kenaikan Pangkat Reguler diberikan kepada Pegawai Negeri Sipil yang tidak menduduki jabatan struktural atau jabatan fungsional tertentu dan diberikan sepanjang tidak melampaui pangkat atasan langsungnya. Kenaikan pangkat reguler ini diberikan sekurang-kurangnya dalam kurun waktu 4 tahun dalam pangkat terakhir dan pangkat tertingginya ditentukan oleh pendidikan tertinggi yang dimilikinya.



Gambar 3. 3 Kenaikan Pangkat Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

c. Penempatan Pegawai

Telah dilakukan penempatan pegawai untuk memenuhi formasi dan kepentingan dinas di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Penempatan pegawai Tahun 2023 tersebut dituangkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor SK 2910 Tahun 2023 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dari dan Dalam Jabatan Pelaksana bagi Pegawai Negeri Sipil dan Calon Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

**C. Peningkatan Kapasitas SDM Badan Kebijakan Transportasi**

Untuk meningkatkan kompetensi pegawai Badan Kebijakan Transportasi, diadakan berbagai pendidikan dan pelatihan yang bersifat teknis dan manajerial. Berikut pendidikan dan pelatihan selama tahun 2023:

Tabel 3. 4 Pendidikan dan Pelatihan Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

No	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
1	Pelatihan Kepemimpinan Nasional Tk.II Angk.XXI	26 Juni s.d 03 November 2023	Lembaga Administrasi Negara	3
2	Pelatihan Kepemimpinan Pengawas Angk. XCV & XCVI	12 Juni s.d 22 November 2023	PPSDMAP	2
3	Pelatihan Dasar CPNS	06 Februari s.d 25 Agustus 2023	PPSDMAP	37
4	Pembangunan Karakter CPNS	12 Februari s.d 10 Juni 2023	PPSDMAP	37
5	Pelatihan Public Speaking Angk.I	06 s.d 10 Februari 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Lembaga Penyiaran Publik (LPP) TVRI	2
6	Pelatihan Executive Development Programme Batch 5 (EDP) 5	06 s.d 17 Feb 2023	Kementerian PPN/Bappenas bekerjasama dengan The Nanyang Center for Public Administration (NCPA)	6
7	Pelatihan Master of Ceremony	20 s.d 24 Februari 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Lembaga	2

No	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
			Penyiaran Publik (LPP) TVRI	
8	Bimbingan Teknis Penyusunan Naskah Urgensi Dalam Pembentukan PUU	22 s.d. 24 Februari 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	20
9	Pelatihan Manajemen Talenta Ak.I	27 Februari s.d 03 Maret 2023	PPSDMAP bekerjasama Pusbangkom TSK ASN LAN RI	1
10	Pelatihan Pengelolaan Keuangan BLU Ak.I	27 Februari s.d 03 Maret 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan PKN STAN	1
11	Workshop Peningkatan Pelayanan Kepada Pengguna Jasa Penyandang Disabilitas di Bidang Transportasi	28 Februari s.d. 02 Maret 2023	PPTB	2
12	Workshop Hubungan Kerjasama Luar Negeri	05 s.d. 07 Maret 2023	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional, Setjen Kemenhub	2
13	E-Workshop Penulisan Jurnal Internasional	13 s.d. 14 Maret 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	35
14	Pelatihan Manajemen Stress	13 s.d. 17 Maret 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Pusat Bangkom Teknis & Sosial Kultural ASN LAN RI	1
15	Pelatihan AKPK Ak.I,	13 s.d. 17 Maret 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Pusat Bangkom Teknis & Sosial Kultural ASN LAN RI	1
16	Pelatihan Analisis dampak lingkungan	27 Maret s.d. 04 April 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Pusdiklat Lingkungan Hidup dan Kehutanan	1

No	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
17	Pelatihan Analis Jabatan	27 s.d. 31Maret 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Pusdiklat ASN BKN	1
18	Webinar Kebijakan Publik	28 Maret 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	72
19	Sosialisasi Bangkom Melalui Jalur Pelatihan Klasikal & Non Klasikal	07 April 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	81
20	Pelatihan Remote Pilot Training System Pesawat Udara Kecil Tanpa Awak (SPUKTA)	10 s.d 14 April 2023	PPI Curug	5
21	Pelatihan Tata Kelola Kearsipan	12 s.d 14 April 2023	Biro Umum Kemenhub bekerjasama dengan ANRI	1
22	Pelatihan Keselamatan Transportasi	04 s.d 12 Mei 2023	John Hopkins International Injury Research Unit	1
23	Pelatihan Jaringan Komputer	08 s.d 12 Mei 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Kominfo	1
24	Pelatihan Video Editor	08 s.d 12 Mei 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Lembaga Penyiaran Publik (LPP) TVRI	1
25	Pelatihan Manajemen Kinerja Ak.II	21 s.d. 26 Mei 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan Pusat Bangkom Teknis & Sosial Kultural ASN LAN RI	1
26	Diklat SeaPlane	28 s.d 31 Mei, 19 s.d 21 Juni, dan 25-27 Juli 2023	API Banyuwangi	1
27	Pelatihan Information Technology Business Analyst	12 s.d 23 Juni 2023	Pusdiklat Kominfo	1
28	Pelatihan Public Speaking Angk.II	19 s.d 23 juni 2023	PPSDMAP bekerjasama	1

No	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
			dengan Lembaga Penyiaran Publik (LPP) TVRI	
29	Pelatihan Desain Grafis	10 s.d 14 Juli 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan LPP TVRI	1
30	Bimbingan Teknis Public Speaking	17 s.d 18 Juli 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	26
31	Pelatihan Pengadaan Barang dan Jasa Level 1	17 Juli s.d 04 Agustus 2023	PPSDMAP	1
32	Diklat JFT Perencana Ahli Pertama,	24 Juli s.d 08 September 2023	Bappenas bekerjasama dengan LPEM UI	1
33	Diklat Orientasi LLASDP	25 Juli s.d 11 Agustus 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerjasama dengan Poltektrans SDP Palembang	31
34	Pelatihan Bahasa Inggris Level Pelaksana	31 Juli s.d 04 Agustus 2023	PPSDMAP bekerjasama dengan LIA	2
35	Diklat Keselamatan Pelayaran	31 Juli s.d 5 Agustus 2023	Pusjak KKT bekerja sama dengan PIP Semarang	29
36	Diklat KOPI		Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerjasama dengan Psikologi UNAIR	8
37	Pelatihan Bahasa Inggris TOEFL ITP Batch 1 s.d Batch 4	14 Agustus s.d 22 September 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerjasama ILP Cikini	131
38	Pelatihan Pejabat Penandatangan Surat Perintah Membayar	21 s.d 25 Agustus 2023	Pusdiklat Anggaran dan Perbendaharaan Kemenkeu	1
39	Diklat Dasar Transportasi Darat	23 s.d 28 Oktober 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerjasama dengan Poltrada Bali	32

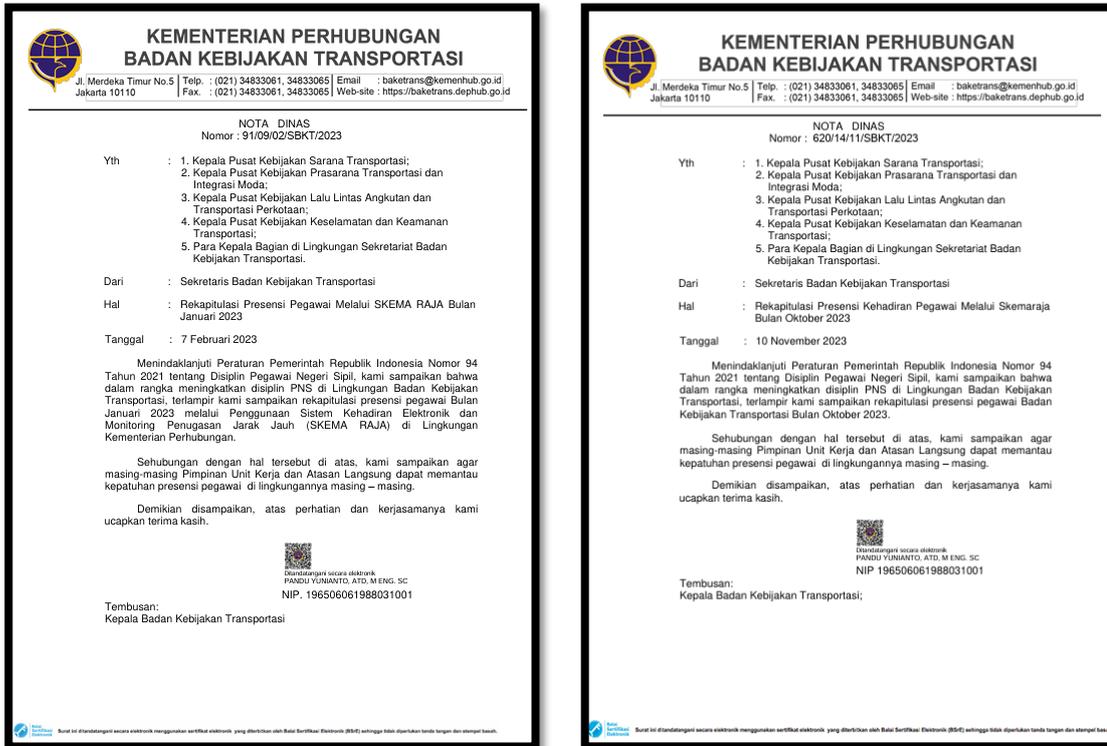
No	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
40	Pelatihan Soft Skill Competency	30 Oktober s.d 3 November 2023	BP3KSDMT	24
41	ACI Training ACDM	30 Oktober s.d 3 November	PPSDMPU	1
42	Pelatihan Pembangunan Karakter PNS	9 s.d 25 November 2023	BP3KSDMT	46
43	Pelatihan Pengadaan Barang dan Jasa Level 1 Angkatan XIII & XIV Tahun 2023	13 November s.d 1 Desember 2023	PPSDMAP	16
44	Pelatihan Orientasi PPPK Gel. I & Gel III	13 November s.d 6 Desember & 27 November s.d 6 Desember 2023	PPSDMAP	2
45	Diklat Manajemen Transportasi Perkotaan	27 November s.d 2 Desember 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerjasama dengan Poltrada Bali	20
46	Diklat Lalu Lintas Angkutan Laut	3 s.d 7 Desember 2023	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi bekerja sama dengan PIP Semarang	17

#### D. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Badan Kebijakan Transportasi

Tiap Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi masing-masing memiliki Unit Kepatuhan Internal (UKI) yang bertugas untuk melakukan pemantauan internal yang meliputi pemantauan kepatuhan terhadap kode etik dan disiplin pegawai, pemantauan pelaksanaan pembinaan jasmani dan rohani serta pembentukan jiwa korsa pegawai, pemantauan pemeliharaan Barang Milik Negara (BMN), dan pemantauan upaya pencegahan dan pemberantasan pungutan liar, korupsi, kolusi, dan nepotisme di unit kerja masing-masing. Unit Kepatuhan Internal masing-masing unit kerja wajib menyusun laporan hasil pemantauan yang disampaikan kepada Inspektorat Jenderal setiap 3 (tiga) bulan sekali.

Untuk monitoring kehadiran dan pelaksanaan pekerjaan, tetap dilaksanakan secara elektronik melalui aplikasi SKEMA RAJA pada <https://skemaraja.dephub.go.id/>. Dalam rangka pemantauan disiplin pegawai Badan Kebijakan Transportasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi secara rutin memberikan laporan berkala rekapitulasi kehadiran pegawai per-Unit Kerja

mengacu pada data SKEMA RAJA. Laporan dimaksud disampaikan kepada Pejabat Tinggi Pratama di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dan Kepala Bagian di Lingkungan Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi. Pemberian laporan ini diharapkan menjadi dasar bagi atasan langsung untuk melakukan pembinaan melalui pemberian teguran kepada pegawai yang tidak hadir tanpa alasan yang sah. Hal tersebut diharapkan menjadi efek jera bagi pegawai yang tidak disiplin. Berikut ini Nota Dinas Edaran rekapitulasi kehadiran pegawai per-Unit Kerja mengacu pada data SKEMA RAJA.



Gambar 3. 4 Nota Dinas Edaran Rekapitulasi Presensi Pegawai melalui SKEMA RAJA

## BAB IV KEGIATAN STRATEGIS

### A. Peristiwa Penting yang dianggap Paling Signifikan Berskala Nasional dan/ atau Internasional

#### a. Perumusan Kebijakan Mekanisme Insentif Bagi *Airline* Dalam Penggunaan SAF (*Sustainable Aviation Fuel*)

Salah satu penyumbang emisi karbon global adalah bidang penerbangan, sehingga perlu langkah konkrit untuk mengontrolnya. Upaya dunia penerbangan untuk mengurangi emisi karbon yang dihasilkan salah satunya adalah dengan menggunakan *Sustainable Aviation Fuel* (SAF). Permasalahan besar yang dihadapi dalam penggunaan SAF adalah pembiayaan yang tinggi, untuk itu diperlukan kebijakan yang dapat mengatasi permasalahan tersebut. Metode yang dapat digunakan untuk menyelesaikan permasalahan pembiayaan SAF adalah dengan memberikan insentif fiskal dan non fiskal.

Insentif fiskal yang direkomendasikan adalah insentif fiskal dengan melibatkan eksternalitas yakni insentif 25% ke *airline* dari kenaikan tarif, ditanggung oleh negara, 50% kenaikan tarif ditanggung oleh *airline*, dan 25% kenaikan tarif ditanggung oleh penumpang. Insentif fiskal diberikan berdasarkan periodisasi yang terbagi dalam 4 fase. Besaran yang ditanggung negara pada periode awal adalah berkisar 200 - 700 Miliar dengan rata-rata insentif per penumpang adalah sebesar Rp 12.000,- untuk kadar 3% dan Rp 20.000,- untuk kadar 5%. Pemberian insentif non fiskal adalah pemberian *benefit* berupa keringanan ataupun pemberian perlakuan prioritas tertentu. Insentif non fiskal dapat diberikan dalam bentuk peringanan biaya *holding* pesawat, peringanan biaya pendaratan pesawat, peringanan biaya tarif jasa pemakaian tempat pelaporan keberangkatan (*check-in counter*), pemberian *slot time golden hour* bagi maskapai, peringanan biaya penyimpanan pesawat, peringanan biaya parkir/penempatan pesawat, pemberian prioritas parking *stand* terdekat dengan *gate*, peringanan jasa biaya navigasi penerbangan, peringanan tarif jasa penumpang pesawat udara (*airport tax*).

#### b. Perumusan Kebijakan Implementasi *Dry Port* Untuk Distribusi Komoditas Kopi di Provinsi Aceh

Eksistensi kopi Gayo dari wilayah Aceh bagian tengah, sebagai komoditas unggulan yang berasal dari 3 kabupaten produsen utamanya, yaitu Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Tengah, dan Kabupaten Gayo Lues, telah mendapat apresiasi dunia internasional. Namun, proses bisnis komoditas ini ditengarai masih menghadapi kompleksitas masalah dalam rantai pasok distribusinya. Aktivitas penanganan produk pasca panen yang beberapa diantaranya masih dilakukan di luar daerah asal, berpotensi menambah biaya transportasi dan biaya inventori yang semuanya dibebankan kepada pelaku usaha dan berimbas kepada petani kopi. Selain itu, proses pengangkutan produk menuju simpul distribusi barang *ekspor*

*eksisting* (Pelabuhan Belawan) menghadapi kendala kondisi infrastruktur jalan dan jarak yang berdampak pada lamanya waktu tempuh sehingga berpotensi meningkatkan biaya operasional angkutan barang.

Pengembangan fasilitas yang dimaksud perlu dilakukan secara bertahap dalam 3 (tiga) fase implementasi, dengan sasaran dan bentuk fasilitas simpul distribusi barang sebagai berikut:

- a) Fase-I (Tahun berjalan 2023 - 2026): produk (kopi) yang didistribusikan dari Kabupaten Bener Meriah, sudah dikeringkan, disortir dan dikemas secara tersentralisasi di Kabupaten Bener Meriah perlu didukung dengan fasilitas simpul distribusi barang berupa Terminal Barang untuk Umum/TBU (tanpa bea cukai);
- b) Fase-II (Tahun 2027 2030): menyediakan fasilitas penanganan barang untuk ekspor produk (kopi) secara terpadu di Kabupaten Bener Meriah pada Terminal Barang Umum, sebagai kelanjutan Fase-I, dapat dikembangkan fasilitas menuju Terminal Barang untuk Umum yang menunjang kegiatan ekspor dan impor dengan sarana pendukung (fasilitas kepabeanan, fasilitas imigrasi, fasilitas karantina, dan fasilitas lainnya yang terkait ekspor dan impor) telah siap;
- c) Fase-III (Setelah Tahun 2030): meningkatkan layanan penanganan barang/komoditas ekspor kopi serta komoditas potensial lainnya (volume dan jenis komoditas) secara tersentralisasi dan terpadu di Kabupaten Bener Meriah dengan fasilitas simpul distribusi barang berupa Terminal Barang untuk Umum yang menunjang kegiatan ekspor dan impor.

Guna mengawali implementasi Fase-I, sebagai wujud rekomendasi di atas, Pemerintah Kabupaten Bener Meriah perlu melakukan langkah-langkah berikut:

- a) Penyelesaian proses pengadaan lahan sebelum konstruksi/pembangunan fasilitas simpul distribusi barang (TBU);
- b) Persiapan tahap pelaksanaan konstruksi fasilitas simpul distribusi barang (TBU) sebagaimana rekomendasi Fase-I, dilaksanakan sesuai prosedur dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c) Pembentukan lembaga untuk mengelola fasilitas penanganan produk pasca panen dan fasilitas penanganan distribusi barang siap ekspor;
- d) Secara berkelanjutan mendorong upaya peningkatan volume produksi kopi dan komoditas potensial lainnya untuk mendukung keberlanjutan operasional fasilitas yang telah tersedia/terbangun.

Untuk mendukung implementasi berdasarkan fase pengembangan di atas, direkomendasikan beberapa kegiatan yang perlu dilakukan berdasarkan fase implementasinya sebagaimana disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4. 1 Fase Implementasi

Sasaran / Rencana Kegiatan	Tahapan implementasi			Pemangku kebijakan/ sektor terkait
	Fase-I (2023-2 026)	Fase-II (2027-2 030)	Fase-III (>2030)	
<b>A. Penyelenggaraan kegiatan penanganan produk (kopi) pasca panen secara tersentralisasi</b>				
1) Pembentukan lembaga pengelola usaha penanganan produk pasca panen	■			• Pemerintah Daerah
2) Pengoperasian fasilitas penanganan produk pasca panen (pengumpulan, pengeringan/penjemuran, sortir, packing, penyimpanan) pada area <i>dryhouse</i>	■			• Pertanian • Perdagangan • Pengelola fasilitas
3) Penyediaan sarana angkut produk dari sentra produksi menuju fasilitas pengumpulan dan pemrosesan produk	■			• Perhubungan • Penyedia jasa/ operator transporter
4) Penyediaan fasilitas pengumpulan dan penyimpanan untuk komoditas potensial lain bernilai ekspor		■		• Pertanian • Perdagangan
<b>B. Pengembangan fasilitas penanganan barang ekspor secara terpadu dengan fasilitas penanganan produk pasca panen</b>				
1) Penyiapan lahan pembangunan fasilitas penanganan distribusi barang (Terminal Barang Umum)	■			• Pemerintah Daerah
2) Proses konstruksi pembangunan fasilitas simpul barang (Terminal Barang Umum)	■			• Pemerintah Daerah • Perhubungan
3) Pembentukan lembaga pengelola Terminal Barang Umum	■			• Pemerintah Daerah
4) Pengoperasian layanan Terminal Barang Umum untuk mendukung proses bongkar muat barang produk untuk tujuan ekspor via Pelabuhan Belawan	■			• Pertanian
5) Peningkatan pelayanan Terminal Barang Umum untuk menangani persiapan distribusi barang ekspor secara terpusat di tempat asal.		■		• Perhubungan • Pengelola fasilitas • Bea Cukai • Karantina • Pekerjaan Umum
6) Peningkatan prasarana pendukung akses/konektivitas (infrastruktur jalan) pada segmen Bener Meriah-Lhokseumawe	■	■		
<b>C. Peningkatan layanan penanganan barang/komoditas lain untuk tujuan ekspor secara tersentralisasi dan terpadu</b>				
1) Penyelenggaraan fasilitas/peningkatan layanan fasilitas menjadi <i>dryport</i>			■	• Perhubungan • Bea cukai • Pertanian • Pengelola fasilitas

Upaya mewujudkan rantai pasok kopi yang efektif dan efisien perlu dilakukan melalui perubahan proses bisnis kopi yang berlaku saat ini disertai dengan penyediaan fasilitas pendukung yang berfungsi sebagai simpul distribusi barang berupa *dryport* atau terminal barang, sehingga dapat meningkatkan efisiensi dalam proses produksi dan distribusinya. Manfaat yang akan dirasakan langsung para pelaku usaha adalah penghematan biaya transportasi dan inventori. Melalui perubahan proses bisnis ini diharapkan akan membuka peluang dan kesempatan usaha baru serta *multiplier effects* yang luas bagi masyarakat Aceh pada umumnya dan Kabupaten Bener Meriah pada khususnya.

- c. Perumusan Kebijakan Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul (*Hub and Spoke*) Untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara
- Melihat kondisi Indonesia saat ini, aturan penetapan hierarki bandar udara perlu dievaluasi. Hal ini dapat dilihat berdasarkan Tatanan Kebandarudaraan, bandar udara pengumpul didefinisikan sebagai bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi, sedangkan bandar udara pengumpan adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan perkembangan ekonomi secara terbatas. Definisi dan kriteria bandar udara pengumpan dan pengumpul belum dijelaskan secara rinci dan relevan.
- Aturan mengenai bandar udara internasional juga perlu ditinjau berdasarkan kondisi sekarang. Hal ini menjadi isu karena penetapan bandar udara internasional di Indonesia membuat opini bahwa bandar udara internasional menjadi bandar udara pengumpul yang baru sehingga rute-rute internasional tidak lagi melalui bandar udara pengumpul domestik.
- Adapun evaluasi saat ini adalah untuk menentukan kriteria bandar udara pengumpul dan pengumpan yang tepat dalam mendukung penguatan jaringan transportasi udara dalam negeri dan melindungi industri penerbangan di Indonesia. Evaluasi ini akan mempertimbangan beberapa aspek, yaitu:
- a) Proyeksi demand masyarakat pengguna jasa transportasi udara,
  - b) Perencanaan dan pertumbuhan ekonomi wilayah, dan
  - c) Operator transportasi udara dalam hal ini maskapai penerbangan di Indonesia
  - d) Pengelola bandar udara dalam hal ini PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II
- d. Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis Kementerian Perhubungan Pada Masa Angkutan Lebaran 2023
- Tingginya potensi jumlah pengguna sepeda motor untuk melakukan perjalanan pada masa lebaran memiliki resiko tinggi terhadap keselamatan dan keamanan pengendara. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan program mudik motor gratis 2023 bagi para pengguna sepeda motor, dengan tujuan untuk mengalihkan penggunaan sepeda motor jarak jauh yang membahayakan keselamatan penggunanya. Namun, selama pelaksanaan mudik sepeda motor gratis yang dilaksanakan oleh Kemenhub masih terdapat kapasitas tersedia untuk pengangkutan bagi penumpang maupun sepeda motor yang kurang termanfaatkan. Selain itu penggunaan sepeda motor dan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor masih tinggi, sehingga perlu dilakukan evaluasi. Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi, dapat disimpulkan bahwa Penyelenggaraan Motis Kemenhub belum cukup

efektif dalam mengalihkan penggunaan sepeda motor selama masa lebaran 2023, karena yang beralih dari penggunaan sepeda motor selama masa lebaran hanya 42,5% dan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor juga masih tinggi sebesar 76,9%. Namun demikian penyelenggaraan Motis mempunyai kontribusi penting untuk mengurangi penggunaan sepeda motor jarak jauh secara bertahap. Oleh karena itu penyelenggaraan mudik gratis perlu dilakukan secara integrasi antar penyelenggara untuk efektifitas pemanfaatannya, dan diperlukan peningkatan koordinasi dan kolaborasi antar instansi dan stakeholder terkait, serta sosialisasi, edukasi dan penyampaian informasi yang lebih masif kepada masyarakat. Berikut adalah beberapa saran kebijakan yang direkomendasikan untuk perbaikan penyelenggaraan mudik gratis kedepannya:

- a) Perlu satu data pelaksanaan mudik gratis misalnya dengan menggunakan NIK, selain sebagai bentuk pendataan juga sebagai pengawasan terhadap penyelenggaraan mudik gratis, agar peminat mudik gratis tidak mendaftar diberbagai penyelenggara yang menyebabkan tidak terpakainya sarana/armada untuk mudik;
- b) Perlunya koordinasi dan duduk bersama dengan berbagai instansi seperti Kemendagri, Kemenkominfo, Kemenketenagakerjaan, Kemenko PMK, Kemen BUMN, dan instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan mudik gratis. Koordinasi perlu dilakukan sejak awal sebagai bentuk pengawasan, pengaturan, dan pendataan agar pelaksanaan mudik gratis dapat berjalan efektif, efisien, tertib, lancar, selamat, dan aman, mengingat pelaksanaan lebaran tahun depan terjadi menjelang Pemilu;
- c) Penyelenggara Mudik Gratis khususnya pada angkutan darat seyogyanya lebih menggunakan moda angkutan umum, selain sebagai bentuk promosi untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum bus, juga sebagai upaya pembinaan terhadap operator angkutan umum;
- d) Perlunya sosialisasi yang lebih masif lagi oleh Penyelenggara Motis Kemenhub dengan berbagai promosinya, yang disertai testimoni positif dari peserta yang pernah ikut untuk menjadi daya tarik mengingat masih banyak masyarakat yang belum tahu;
- e) Sebaiknya terdapat dua konsep motis yaitu boleh membawa sepeda motor dan diperbolehkan tidak membawa sepeda motor, karena mengalihkan penggunaan sepeda motor tidak harus membawa sepeda motornya, bisa saja sepeda motornya ditinggal dengan himbuan dititipkan di tempat yang aman;
- f) Untuk penyelenggaraan Motis yang berkeadilan dan kesetaraan sebaiknya juga disediakan fasilitas mudik gratis untuk kaum dhuafa dan disabilitas;
- g) Perlu disediakan layanan pendaftaran *online* dan *offline* untuk memfasilitasi mereka yang tidak memiliki handphone dengan fasilitas internet dan disosialisasikan lebih meluas lagi;

- h) Kolaborasi dengan Pemda di daerah tujuan untuk penyediaan angkutan lanjutan bagi pemudik yang tidak membawa sepeda motor, dan penyediaan tempat pengisian BBM untuk sepeda motor BBM dan SPKLU/ *Charger Station* untuk peserta yang membawa sepeda motor listrik.
- e. Analisis Kebijakan Penerapan *Electronic Ticketing* Terintegrasi Pada Angkutan Umum Berbasis Nomor Induk Kependudukan (NIK)
- Aktivitas berpindah tempat merupakan permintaan turunan dari proses pemenuhan kebutuhan yang tidak bisa dipenuhi di satu tempat yang sama. Hal ini menegaskan perlunya peran pemerintah untuk menyediakan layanan transportasi publik, salah satunya dengan menerapkan sistem pembayaran yang terintegrasi dengan data kependudukan. Namun terdapat isu yang perlu dipertimbangkan antara lain terkait hambatan mekanisme, urgensi terkait personalisasi, dan urgensi terkait tarif dan subsidi. Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi internal dan eksternal, penerapan kebijakan *E-Ticketing* Terintegrasi Berbasis Nomor Induk Kependudukan (NIK) perlu dilakukan dengan serangkaian strategi untuk mensukseskan kebijakan. Rekomendasi kebijakan yang diusulkan ialah kebijakan skenario 2 yang memiliki faktor kunci yaitu adanya pembentukan badan usaha integrator sistem pembayaran terpisah antara angkutan perkotaan dan angkutan antar kota, dan pemanfaatan big data perjalanan non-personal. Usulan rekomendasi kebijakan sudah mempertimbangkan 2 skenario lainnya (skenario 1 dan 3) berdasarkan analisis jalur kritis (*critical path analysis*) dan pemetaan stakeholder, analisis multi kriteria, dan termasuk mitigasi risiko kebijakan. Namun demikian, tidak menutup kemungkinan skenario 3 dapat dilakukan secara bertahap di masa mendatang. Adapun rekomendasi dari hasil analisis kebijakan penerapan *electronic ticketing* berbasis NIK, yaitu:
- a) Melakukan kajian lebih teknis dalam rangka penyiapan kebijakan integrasi *E-Ticketing* Berbasis NIK;
  - b) Menyiapkan Instrumen Kebijakan seperti Peraturan (payung hukum), SOP (mekanisme pelaksanaan), dan staging pelaksanaan untuk mewujudkan *Seamless Integration*; dan
  - c) Perlu adanya kebijakan khusus terkait keterbukaan data dalam rangka mendukung layanan angkutan yang terpadu
- f. Potensi Pola Pergerakan Masyarakat Pada Masa Lebaran 2023 (1444 H)
- Pada penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2023 ini, diperkirakan kondisi yang sudah relatif mendekati normal dan stabil walaupun masih terindikasi adanya kasus Covid-19. Pemerintah juga sudah mencabut Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), dan ekonomi masyarakat sudah cenderung bangkit dan membaik kembali, sehingga diperkirakan pergerakan masyarakat akan tinggi. Oleh karena itu sangat perlu dilakukan survei untuk mengetahui pola pergerakan masyarakat pada lebaran tahun 2023 sebagai

antisipasi dalam penyelenggaraan angkutan lebaran 2023. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan secara online terhadap sampel masyarakat di wilayah Indonesia (34 provinsi), diperkirakan potensi pergerakan masyarakat secara Nasional pada masa Lebaran 2023 (1444 H) sebesar 45,8% dari jumlah penduduk Indonesia atau sebanyak 123,8 juta orang. Berdasarkan hasil analisis terhadap data survei dan mencermati dinamika yang terjadi, rekomendasi kebijakan yang diusulkan guna mengantisipasi angkutan lebaran 2023 sebagai berikut:

- a) Melihat potensi pergerakan masyarakat yang tinggi pada masa Lebaran 2023 sebesar 123,8 juta orang perlu dilakukan langkah-langkah antisipasi dalam perencanaan penyiapan sarana-prasarana transportasi dan peningkatan penanganan aspek keselamatan;
  - b) Dilihat dari pilihan moda masyarakat yang masih didominasi oleh kendaraan pribadi, perlu dilakukan langkah-langkah antisipasi manajemen rekayasa lalu lintas terutama pada puncak perjalanan, baik arus mudik maupun arus balik;
  - c) Perlu disosialisasikan secara lebih masif dan intensif terkait informasi pelaksanaan mudik gratis yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, hal ini dimaksudkan untuk mengurangi penggunaan sepeda motor yang cukup berpotensi sebagai penyebab kecelakaan;
  - d) Perlu diefektifkan penggunaan teknologi arterial *transport management system* untuk memonitor pergerakan lalu lintas di jalan arteri, mengingat pergerakan kendaraan bermotor di jalan arteri akan cukup besar;
  - e) Dari data yang diperoleh bahwa pengguna kendaraan pribadi masih tinggi, untuk antisipasi bagi pemudik yang menggunakan kendaraan listrik, perlu disiapkan SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) di beberapa titik strategis, baik di *rest area* tol maupun di ruas jalan arteri;
  - f) Dengan cukup tingginya pemudik yang menggunakan angkutan penyeberangan, perlu dilakukan perbaikan dan peningkatan sistem tiket *online Ferizy* yang dikoordinasikan dengan *buffer zone area* untuk memastikan sirkulasi pemegang tiket masuk sesuai jadwal.
- g. Perumusan Bahan Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 Dan Tahun Baru 2024
- Menjelang Natal 2023 dan Tahun Baru 2024, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, menyelenggarakan survei melalui *online survey* guna mengetahui potensi pergerakan masyarakat pada masa libur Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024. Pelaksanaan survei pada tanggal 26 Oktober s.d 2 November 2023. Adapun metode yang digunakan yakni metode analisis deskriptif dan estimasi. *Output* yang diharapkan dari pelaksanaan

survei tersebut yakni mengetahui pergerakan masyarakat secara nasional maupun tiap wilayah atau daerah, profil para pemudik serta pola perjalanan yang dilakukan (pemilihan moda, asal tujuan pemudik serta waktu keberangkatan dan balik).

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan, secara nasional potensi pergerakan masyarakat pada masa Natal 2023 dan Tahun Baru 2024 yakni sebesar 107,63 Juta orang atau sekitar 39,83% dari jumlah penduduk Indonesia. Daerah asal pergerakan masyarakat terbanyak adalah Jawa Timur sebesar 17,54 juta atau sekitar 16,30%; Jabodetabek sebesar 14,81 juta atau sekitar 13,76%; dan Jawa Tengah sebesar 14,22 juta atau 13,21%. Sedangkan untuk daerah tujuan terbanyak adalah Jawa Timur sebesar 16,34 juta atau 15,18%; Jawa Tengah sebesar 14,86 juta atau 13,80%; dan Jawa Barat sebesar 12,51 juta atau 11,62%. Moda transportasi yang banyak digunakan oleh orang yang melakukan pergerakan yakni menggunakan mobil yaitu sebesar 39,97 juta atau 35,57% berikutnya disusul dengan moda sepeda motor, kereta api, pesawat dan bus.

Dari hasil pembahasan yang telah dilakukan, rekomendasi yang diperlukan berdasarkan jumlah moda terbanyak yang digunakan untuk perjalanan masyarakat yakni adanya manajemen rekayasa lalu lintas, terutama pada saat puncak arus mudik dan arus balik guna meminimalisir kemacetan. Selain itu, sarana dan prasarana transportasi, aspek-aspek keselamatan di jalan. Keseluruhan pelaksanaan kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar melalui Kerjasama dan koordinasi yang baik antara Kementerian/Lembaga terkait, Kepolisian dan Stakeholder terkait demi kelancaran, keselamatan dan keamanan selama masa libur Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024. Selain itu, memperhatikan karakteristik perjalanan Nataru 2023/2024 yang tergambar pada hasil survei dengan alasan bepergian terbesar adalah ke lokasi wisata, sehingga perlu dilakukan langkah antisipasi terkait kebijakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di tempat wisata. Adapun rekomendasi kebijakan dari hasil kajian ini, yaitu:

- a) Memperhatikan jumlah potensi pergerakan masyarakat di masa Nataru yang diprediksi sebesar 39,83% atau sebanyak 107,63 juta orang, perlu dilakukan langkah antisipasi dalam menyediakan layanan fasilitas sarana dan prasarana;
- b) Diperlukan perbaikan dan upaya strategis dalam upaya penyediaan layanan fasilitas sarana dan prasarana, dengan meningkatkan kapasitas moda dan memperbaiki fasilitas layanan transportasi masing-masing dan melakukan perbaikan dan pengembangan sistem teknologi titik pantau pergerakan masyarakat pada masa Nataru 2023/2024 dengan integrasi pada sistem yang dikembangkan oleh pemerintah daerah (ATCS);
- c) Memperhatikan karakteristik perjalanan Nataru 2023/2024 yang tergambar pada hasil survei dengan alasan bepergian terbesar adalah ke lokasi wisata dan pergerakan menggunakan moda mobil pribadi/ sepeda

motor cukup besar, kami tingkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah guna menyusun kebijakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di tempat wisata dengan penambahan personil keamanan pada daerah wisata setempat, penambahan fasilitas keselamatan pada jalan arteri masing- masing daerah. Selanjutnya melalui koordinasi dengan instansi terkait, seperti Kepolisian, pengelola jalan tol, BMKG, dan Badan SAR, kami bahas bersama kebijakan antisipasi pada titik-titik krusial yang terjadi kepadatan lalu lintas, dengan pengaturan manajemen rekayasa lalu lintas, notifikasi kapasitas/ ruang di *rest area*, penambahan Lampu Penerangan Jalan Umum pada jalan tol, pembatasan jenis angkutan barang pada tanggal-tanggal puncak, notifikasi peringatan dini adanya cuaca ekstrim di daerah layanan transportasi dan daerah wisata, serta siaga penyelamatan dan pencarian pertolongan pada daerah rawan kecelakaan dan wisata;

- d) Selanjutnya, sebagai upaya komunikasi yang massif kepada masyarakat pengguna transportasi, kami lakukan sosialisasi kebijakan pengaturan dan pengendalian transportasi, tidak hanya melalui media masa dan online, tetapi juga akan dilakukan kerja sama dengan pemerintah daerah/ dinas terkait.

h. *Regional Road Safety Seminar and Asian Pacific Road Safety Observatory Annual Meeting*

*Regional Road Safety Seminar and Asian Pacific Road Safety Observatory Annual Meeting* merupakan forum bagi penggiat keselamatan lalu lintas jalan terutama Pemerintah dikawasan Asia Pasific untuk saling bertukar gagasan demi menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan dan mewujudkan *zero accident* pada transportasi jalan.

Dalam kegiatan tersebut beberapa negara di kawasan asia pasifik seperti Philipina, Vietnam, Indonesia, Malaysia, Cambodia, Papua New Guinea, India, Bangladesh, dan Pakistan memaparkan tantangan dan hambatan yang dihadapi untuk menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan.

Hambatan dan tantangan tersebut diantaranya:

- a) Belum adanya peraturan yang memadai terkait dengan keselamatan lalu lintas jalan seperti pembatasan kecepatan kendaraan di jalan, penggunaan helm untuk anak-anak, belum ada standarisasi helm dan penggunaan sabuk pengaman;
- b) Belum adanya data yang valid terkait dengan keselamatan lalu lintas jalan;
- c) Perilaku masyarakat yang masih kurang peduli terhadap pentingnya keselamatan lalu lintas jalan

Indonesia diwakili oleh Kementerian Perhubungan telah memaparkan tentang penanganan keselamatan lalu lintas jalan pada anak-anak dan remaja. Efektifitas dari implementasi program keselamatan lalu lintas jalan dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya sebagai berikut:

- a) Pendanaan (*Financing*);
- b) Ketersediaan data (*Evidenced Based Policy*);
- c) Kerangka Hukum (*Legal Framework*);
- d) Manajemen Kecepatan (*Speed Manajement*);
- e) Pengembangan kapasitas SDM (*Capacity Building*);
- f) Teknologi kendaraan (*Vehicle Technologies*) dan;
- g) Memperhatikan isu gender dalam perencanaan transportasi.

Dari rangkaian kegiatan tersebut, terdapat beberapa hal yang dapat di tindaklanjuti oleh Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi diantaranya:

- a) Menyusun dokumen “Profil Keselamatan Lalu Lintas Jalan di Indonesia”, yang berisi data terkait dengan keselamatan seperti tingkat penggunaan helm, tingkat penggunaan sabuk pengaman, dan kecepatan operasional kendaraan. Dokumen tersebut dapat digunakan untuk melengkapi kekosongan data yang dimiliki oleh IRSP (*Indonesia Road Safety Partnership*);
- b) Melakukan inventarisasi dan analisis terhadap lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) dari prespektif Kementerian Perhubungan. Data terkait *black spot* tersebut dapat digunakan oleh Direktorat teknis sebagai dasar untuk pendaan atau pengajuan *grant*;
- c) Melakukan kajian tentang pedestrian dan tingkat kepatuhan masyarakat dalam menggunakan helm dan sabuk pengaman.

Pada kesempatan tersebut MIROS (*Malaysian Institute of Road Safety Research*) menawarkan kerjasama kepada kementerian Perhubungan dalam merumuskan kebijakan penggunaan rem ABS (*Antilock Brake System*) pada sepeda motor / PTWs (*Powered Two Wheelers*) sebagai suatu mandatori.

- i. *The 33rd International Maritime Organization (IMO) Assembly*  
Agenda utama dari *The 33rd International Maritime Organization (IMO) Assembly* adalah pencalonan kembali Indonesia sebagai anggota dari Dewan IMO kategori C. Dewan IMO kategori C merupakan perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis. Pencalonan kembali Indonesia sebagai anggota Dewan IMO ini merupakan salah satu upaya meningkatkan peran aktif Indonesia di kancah pelayaran internasional.

Tim BKT sebagai anggota dari Delegasi RI secara aktif membantu dalam lobi penggalangan dukungan, terutama pada negara-negara Eropa Timur sesuai penugasan yang diberikan, yaitu Bosnia and Herzegovina, Lithuania,

Montenegro, Georgia, Latvia, Ukraina, Serbia, Slovenia, Moldova, Slovakia, Macedonia Utara, Kroasia, dan Rumania. Lobi dilaksanakan pada saat sesi break disela-sela agenda Assembly atau pada saat resepsi yang dilaksanakan oleh member states. Selain itu, Tim BKT sebagai anggota dari Delegasi RI juga hadir dan aktif dalam Diplomatic Reception yang dilaksanakan oleh negara yang juga melaksanakan penggalangan suara, seperti Thailand, Cyprus, dan, Qatar.

Hasilnya, Indonesia resmi terpilih kembali menjadi Anggota Dewan IMO Kategori C Tahun 2024-2025, dengan meraih 135 suara dari 168 negara, melalui mekanisme voting. Sekali lagi menunjukkan pengakuan dunia atas eksistensi Indonesia di sektor maritim Internasional. Perolehan ini meningkat dibandingkan periode sebelumnya 127 suara, capaian ini terus meningkat dibandingkan beberapa periode sebelumnya 127 dan 122. Pada kesempatan ini, Indonesia melalui Badan Pemeriksa Keuangan (BPK RI) juga berhasil kembali (Re-Appointed) menjadi External Auditor IMO periode 2024 - 2027. Selain menghadiri the 33d IMO Assembly, Indonesia juga menggunakan kesempatan ini untuk memperluas jaringan sebagai negara maritim yang besar dan membangun sektor maritim, seperti melaksanakan beberapa kegiatan dan pertemuan dengan mitra strategis, antara lain Kementerian Perhubungan melaksanakan penandatanganan *Letter of Intent* (LoI) dengan *Tony Blair Institute for Global Change* Indonesia mengenai *Transportation Infrastructure Cooperation and Capacity Building*.

Terkait kerja sama dengan *Tony Blair Institute for Global Change* Indonesia, BKT memiliki potensi kerja sama yang strategis terutama keterlibatan dalam *capacity building* dan berperan aktif dalam SDU dan mekanisme *regulatory sandbox*.

j. *Benchmarking* Kajian Penyusunan Rekomendasi Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Penggunaan *Augmented Reality* dalam Keselamatan Pelayaran di Ibu Kota Negara (IKN)

Dalam diskusi dengan Mr. Harold Teng Siaw Song dan Chew Ek Peng, PhD, ada beberapa hal penting yang dapat disimpulkan antara lain:

- a) Setiap perencanaan pembangunan tata kota dan perencanaan transportasi dilakukan dengan penelitian terlebih dahulu dan dibuatkan digital twinnya untuk mendapatkan kesesuaian dengan kondisi di lapangan, sehingga tidak ada kegagalan dalam pembangunan;
- b) Optimalisasi tata letak Pelabuhan dilakukan dan eksekusi lebih cepat dan paralel dengan beberapa skenari, aturan keputusan ganda, maupun beberapa realisasi acak. Integrasi yang mulus dengan algoritme kontrol untuk menghindari latensi komunikasi selama pemeriksaan dan pengoptimalan konsep;

- c) Kendali *Automated Guided Vehicle* (AGV)  
Penjadwalan/ penghindaran kemacetan/ identifikasi dan pencegahan kebuntuan di pelabuhan dengan melakukan kendali AGV.
- d) Penelitian Digital Twins  
Empat tahapan dalam penelitian digital twins: kemampuan analisis, visibilitas, konektivitas, dan fidelitas.
- e) Strategi templat halaman/ analisis ketinggian susun kemungkinan perombakan tergantung pada ketinggian operasional dan variasi container.

#### *Port Of Singapore*

Tim Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi melakukan pertemuan dengan Ms. Devita PSA, dalam kunjungan ini kami diberi kesempatan berkunjung ke ruang laboratorium *digital twins Port of Singapore* dan melakukan demonstrasi alat-alat pendukung pelabuhan secara *digital twins*.

#### *Hiverlab Singapore*

Dalam pertemuan dengan Ms Yuan, dapat disimpulkan bahwa:

- a) Peta teknologi baru: teknologi imersif dan komputasi spasial antara lain *Cloud computing; SG, wifi GE; Apis, and open standards; Machine learning artificial intelegence, robotic, etc; IOT, Big data;*
- b) Digital twins untuk pelabuhan, desain dan operasional *live monitoring*  
Kemungkinan kolaborasi perencanaan pelabuhan simulasi digital twins spasial dan komunikasi bisnis dengan pemangku kepentingan.

### **B. Kegiatan yang Melibatkan *Figure* atau Menteri/ Pejabat Unit Organisasi Eselon I Kementerian Perhubungan**

#### a. Rapat Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

Dalam rangka pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan RI, yang salah satunya adalah pemetaan isu kondisi dan kebutuhan sarana prasarana transportasi berbasis kewilayahan. Sebagai referensi dalam perumusan sebuah kebijakan transportasi yang tepat guna dan tepat sasaran di beberapa wilayah yang telah di tentukan melalui sebuah forum diskusi *Agenda Mapping* dan telah dilaksanakan oleh setiap Pusat Kebijakan Transportasi di Lingkungan Badan Transportasi Untuk menyampaikan hasil dari *Agenda Mapping* tersebut, maka diperlukan sebuah kegiatan untuk penyamaan persepsi terhadap hal-hal yang menjadi prioritas penyelesaian isu dan peran masing-masing stakeholder baik pemerintah pusat, daerah maupun stakeholder terkait lainnya. Kegiatan tersebut dilaksanakan dalam bentuk penyelenggaraan Rapat Kerja (Raker) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 dengan tema “Kebijakan Transportasi Untuk Indonesia Maju”.

Tujuan dari Rapat Kerja ini, yaitu:

- a) Penyampaian hasil pemetaan skala prioritas terhadap isu/permasalahan kebijakan/program pembangunan sektor transportasi di daerah, rumusan ini akan menjadi agenda kerja penyusunan rancangan kebijakan yang diinisiasi oleh Badan Kebijakan Transportasi;
- b) Sinkronisasi kinerja antar subsektor Kementerian Perhubungan untuk mendukung konektivitas sektor transportasi pusat dan daerah dengan Baketrans sebagai koordinator Kebijakan Transportasi.

Kegiatan Raker Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 dilaksanakan pada hari Kamis tanggal 16 November 2023 bertempat di Hotel Pullman Central Park Jakarta yang dihadiri oleh Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, Kepala Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan dan para Pimpinan Tinggi Pratama di Lingkungan Kementerian Perhubungan serta para Narasumber dan undangan dari berbagai instansi pemerintahan baik pusat maupun daerah, praktisi transportasi, asosiasi dan *stakeholder* terkait.

Forum ini diisi dengan pemaparan dari beberapa Pembicara sebagai bahan diskusi bersama yang disampaikan oleh:

- a) Pemaparan oleh Badan Kebijakan Transportasi dengan topik “Agenda Prioritas Kebijakan Transportasi”;
- b) Pemaparan oleh Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/ Bappenas atau Kementerian Koordinator Marvest dengan topik “Arah Kebijakan Sektor Transportasi”;
- c) Pemaparan oleh Kementerian Perdagangan/ Perindustrian dengan topik “Kebijakan sektor perdagangan/ Perindustrian untuk mendukung system transportasi yang kompetitif”;
- d) Pemerintah Daerah Jawa Timur “Kebijakan sektor transportasi daerah”

Transportasi merupakan pendukung utama dalam pembangunan Indonesia, menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan sebagai regulator dengan menitik beratkan pada konektivitas dan aksesibilitas, peningkatan kualitas pelayanan, keselamatan dan keamanan. Berbagai masalah di bidang transportasi masih banyak terjadi bahkan semakin kompleks, sehingga solusi pemecahannya pun harus dilakukan secara komperhensif dan mendalam. Hal ini merupakan tugas dan kewajiban Kementerian Perhubungan pada umumnya dan Badan Kebijakan Transportasi pada khususnya. Sektor transportasi sebagai salah satu pendukung pengembangan ekonomi, tata ruang, dan politik, sehingga diperlukan sinkronisasi dan integrasi sistem transportasi dalam melayani sektor lainnya.

Saat ini tantangan yang dihadapi dalam melaksanakan pelayanan jasa transportasi di Indonesia semakin besar. Sejumlah strategi pembangunan sektor transportasi telah dilakukan pada tahun 2023, dimana diharapkan dapat turut mendorong pemulihan ekonomi Indonesia. Untuk itu, diperlukan kebijakan dan strategi yang tepat untuk mengatasi tantangan yang ada di

sektor transportasi. Kolaborasi perlu dilakukan untuk menghadapi salah satu tantangan yang perlu dihadapi bersama oleh pemerintah pusat maupun daerah yaitu, mengatasi keterbatasan APBN untuk mendanai berbagai kebutuhan pendanaan pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi. Kolaborasi yang baik harus dilakukan mulai dari tahap perencanaan, kebijakan pembangunan, hingga operasionalisasi sarana maupun prasarana transportasinya.

Pelayanan jasa transportasi sangat besar pengaruhnya pada dinamika dan stabilitas kehidupan masyarakat. Oleh karena itu, kesinambungan kebijakan dan ketersediaan pelayanan jasa perhubungan dalam memenuhi kebutuhan aktivitas produksi, konsumsi dan distribusi harus betul-betul mendapat perhatian secara berkelanjutan. Kesinambungan ketersediaan jasa transportasi di seluruh wilayah tanah air merupakan hal yang mutlak karena fungsi strategis sektor transportasi ikut dalam menciptakan stabilitas dan kelangsungan kegiatan masyarakat serta roda pemerintahan. Transportasi memiliki dimensi strategis sebagai penggerak dan pendorong serta sekaligus berfungsi sebagai jembatan mengatasi kesenjangan dalam pembangunan nasional.

Kementerian Perhubungan bertanggungjawab untuk melaksanakan tugas pemerintahan di bidang perhubungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam RPJMN 2020-2024 juga mengemukakan bahwa untuk meningkatkan efektivitas dan pencapaian hasil pembangunan yang optimal perlu dilakukan Penyederhanaan Regulasi melalui penyederhanaan, penggabungan, maupun pencabutan atas peraturan perundang-undangan yang ada pada saat ini. Untuk memenuhi mandat berkaitan dengan penyederhanaan dan pengembangan regulasi dalam sektor perhubungan masih memerlukan dukungan rumusan kebijakan yang baik dan terstruktur agar dapat dihasilkan kebijakan transportasi yang bersifat holistik dan integratif, baik pada tingkat direktif, strategi, taktikal, maupun operasional, sejalan dengan mandat dalam RPJMN 2020-2024. Sektor Transportasi merupakan sektor dengan kebutuhan tingkat analisis tinggi dan tingkat perubahan lingkungan strategis yang tinggi, maka diperlukan dukungan analisis dan rekomendasi kebijakan yang mendalam terhadap kondisi aktual dan kejadian-kejadian menonjol sebagai bahan pengambilan keputusan pimpinan untuk memecahkan dan menangani permasalahan tersebut.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, Badan Kebijakan Transportasi sebagai government think-tank, dalam bentuk dukungan pengambilan keputusan dengan rekomendasi yang dihasilkan melalui basis pengetahuan (*knowledgebased*) maupun basis kondisi faktual (*evidence-based*), serta harus dapat menjawab permasalahan transportasi serta isu-isu global melalui analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang

antisipatif dan responsif untuk mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

Rapat Kerja ini merupakan salah satu wahana untuk saling bertukar pikiran dalam penyelenggaraan kegiatan perumusan rekomendasi kebijakan sektor transportasi di pemerintahan yang efektif dan efisien yang perlu didukung oleh organisasi yang responsif, adaptif, dan inovatif. Untuk itu kualitas kelembagaan dan ASN Baketrans perlu ditingkatkan melalui prinsip *good governance* untuk menuju aparatur yang bersih dan berwibawa serta yang tidak kalah penting adalah peningkatan kualitas dan kuantitas SDM yang dapat merumuskan kebijakan secara cepat, akurat, dan manfaat.



Gambar 4. 1 Kegiatan Rapat Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

b. *Focus Group Discussion (FGD) “Tantangan Urban Air Mobility (UAM) Dan Advanced Air Mobility (AAM) Di Indonesia” Dan Demo Flight Ehang 216*

Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah melaksanakan Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Tantangan Urban Air Mobility (UAM) dan Advanced Air Mobility (AAM) di Indonesia” dan Demo Flight Ehang 216 bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta beberapa akademisi, pengembang drone, praktisi transportasi, asosiasi dan stakeholder terkait. Kegiatan tersebut dilaksanakan di Hotel Santika Premiere Bintaro pada hari Selasa s.d. Rabu tanggal 5-6 Desember 2023.

Adapun latar belakang kegiatan FGD tentang Advanced Air Mobility (AAM) Dan Urban Air Mobility (UAM) Di Indonesia, sebagai berikut :

- a) Perkembangan teknologi sarana transportasi Drone/Unmanned Aircraft System (UAS), AAM, UAM (Taksi Udara) dalam bidang penerbangan sangatlah pesat. Hal Ini menjadi paradigma baru dalam pemanfaatan

bidang aerial survey, pertanian, infrastruktur, mobilitas barang dan manusia;

- b) Banyak perusahaan di Indonesia telah mampu memproduksi drone produk dalam negeri (Bentara Tabang Nusantara, Iter Aero Industri, Frogs Solusi Indonesia, dll) dan sekaligus mengoperasikan drone itu sendiri atau dijual kepada operator drone di Indonesia;
- c) Pertumbuhan pemanfaatan, jenis dan kategori serta perkembangan teknologi drone/UAS/AAM/UAM lebih cepat dari regulasi saat ini. Undang-undang penerbangan sebagai instrumen regulasi tertinggi belum memuat secara spesifik pengaturan drone/UAS/AAM/UAM. Hal ini menjadi kendala dalam pelaksanaan sertifikasi system, terkait keselamatan untuk drone, pilot serta operator;
- d) Pengaturan pengoperasian drone di Indonesia sendiri baru mengatur drone/UAS/AAM dengan bobot dibawah 25kg melalui aplikasi SIDOPI. Sedangkan untuk bobot di atas 25kg sd 150 kg masih dilakukan persiapan regulasi, serta uji coba.

Sehubungan dengan hal tersebut, disampaikan rekomendasi kebijakan dalam pemanfaatan drone untuk kebutuhan angkutan logistic, sebagai berikut :

- a) Pembentukan *Task Force* di tingkat Kementerian Perhubungan untuk mengakselerasi layanan angkutan *logistic* di atas 25 kg yang mengatur tentang izin terbatas (ruang udara, jarak tempuh, waktu tempuh, dst) dan izin khusus untuk dapat melayani rute tertentu. Ditjen Perhubungan Udara sebagai team leader juga melakukan koordinasi bersama dengan *stakeholder* (Pemerintah, Produsen, Operator dan Asosiasi);
- b) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menginisiasi kebutuhan persiapan fasilitas infrastruktur drone meliputi fasliitas uji coba, eksperimen terbang (lapangan/ bandara khusus) UAS/AAM/UAM;
- c) Pembentukan *Working Group Discussion* terkait kebijakan *Advanced Air Mobility dan Urban Air Mobility (Drone)* di Indonesia yang mengkaji lebih lanjut aspek teknologi, aspek pengembangan sumber daya manusia dan aspek regulasi seperti; penyesuaian terhadap UU No. 23 Tahun 2023 Tentang Cipta Kerja, Peraturan Pengaturan Ruang Udara, Peraturan Pengaturan dan Pengintegrasian Lalu Lintas Udara, Peraturan *System Operator*, Peraturan Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengoperasian, Peraturan Proses Persetujuan Operasi dan Perizinan;
- d) Perlu dibentuk unit kerja baru setingkat eselon II untuk menangani secara khusus AAM (*drone dan eVtol*) dibawah Ditjen Perhubungan Udara memperhatikan bahwa dalam pengelolaan dan pengembangan drone di beberapa negara seperti Amerika telah membentuk unit khusus dibawah *Federal Aviation Administration (FAA)* dan NASA, kemudian Singapura, Jepang, Australia, China dan Uni Eropa juga telah membentuk organisasi tersendiri yang mewakili tanggung jawab terhadap drone;

- e) Perlu mendukung dan kerja sama dengan negara industri drone yang telah mengembangkan drone di dalam melayani angkutan logistik, angkutan penumpang dan kebutuhan lainnya.



Gambar 4. 2 Kegiatan Focus Group Discussion (FGD) “Tantangan Urban Air Mobility (UAM) dan Advanced Air Mobility (AAM) Di Indonesia” dan Demo Flight Ehang 216

c. Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional Di Indonesia

Menindaklanjuti isu strategis bidang prasarana transportasi khususnya tentang penyelenggaraan Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional di Indonesia serta arahan Bapak Menteri Perhubungan agar Badan Kebijakan Transportasi mengambil peran dalam mendukung perbaikan transportasi, Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menyelenggarakan kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) pada Selasa, 30 Mei 2023 dengan tema “Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional di Indonesia”. Pokok – pokok pembahasan dalam diskusi antara lain:

- a) Badan Kebijakan Transportasi bersama ITB telah melakukan pengkajian evaluasi penyelenggaraan bandar udara internasional pada tahun 2021. Penetapan bandar udara internasional dapat dilakukan dengan mempertimbangkan 5 (lima) aspek antara lain konektivitas penerbangan, aksesibilitas bandara, fasilitas bandara, potensi wilayah serta pertahanan dan keamanan. Bandar udara internasional harus berfungsi sebagai hub dan dapat mendukung pertumbuhan rute penerbangan domestik. Terdapat 8 (delapan) bandara yang direkomendasikan menjadi bandar udara internasional antara lain Bandar Udara Soekarno Hatta - Tangerang (CGK), Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman - Balikpapan (BPN), Bandar Udara Kualanamu - Medan (KNO), Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar (DPS), Bandar Udara Hang Nadim - Batam (BTH), Bandar Udara Kertajati – Jawa Barat (KJT), Bandar Udara Sultan Hasanudin - Makassar (UPG), Bandar Udara Sam Ratulangi - Manado (MDC);
- b) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah mengajukan usulan penetapan dan evaluasi bandar udara internasional dalam bentuk permenhub dan sedang proses harmonisasi di Kemenkumham. Usulan ini telah mempertimbangkan kondisi eksisting lalu lintas penerbangan internasional di Indonesia, hasil kajian BKT serta rekomendasi dari Kemenkomarves tentang Penetapan Bandar Udara sebagai Pintu Masuk (*Entry Point*) Internasional untuk Pelaku Perjalanan Luar Negeri. Terdapat 16 (enam belas) bandar udara yang diusulkan menjadi bandar udara internasional dan lokasinya antara lain: Bandara Udara Soekarno Hatta - Tangerang (CGK), Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar, Bandar Udara Kualanamu - Medan (KNO), Bandar Udara Juanda - Sidoarjo (Juanda), Bandar Udara Sultan Hasanudin - Makassar (UPG), Bandar Udara Hang Nadim - Batam (BTH), Bandar Udara Kertajati - Jawa Barat (KJT), Bandar Udara Internasional Yogyakarta (NYIA), Bandar Udara Internasional Lombok - Mataram (LOP). Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda - Aceh (BTJ), Bandar Udara Sam Ratulangi - Manado (MDC), Bandar Udara Internasional Minangkabau - Padang (PDG), Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru (PKU), Bandar

Udara Internasional Sultan Aji Mahmud Sulaiman Sepinggang - Balikpapan (BPN), Bandar Udara Sentani - Jayapura (DJJ) dan Bandar Udara Internasional Pattimura - Ambon (AMQ).

Dari pembahasan tersebut di atas, direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

- a) Penetapan lokasi bandar udara internasional diharapkan telah mempertimbangkan tren pergerakan industri penerbangan, pertumbuhan jumlah penumpang dan rute penerbangan di bandar udara terpilih, konektivitas bandar udara terpilih dengan bandar udara domestik yang lain serta ketersediaan pelayanan moda lain yang terintegrasi;
- b) Pengurangan jumlah bandar udara internasional mendapatkan dukungan penuh dari operator bandar udara dengan harapan dapat meningkatkan jumlah penumpang di rute domestik serta menekan biaya operasional pada bandara internasional yang tidak melayani rute internasional. Kebijakan ini perlu didukung dengan peraturan lain yang mengatur permasalahan yang muncul akibat perubahan bandar udara internasional yang akan berubah menjadi bandara domestik seperti perubahan *Aeronautical Information Publication* (AIP), penanganan layanan *Customs Immigration & Quarantine* (CIQ) dan kawasan kepabeanan;
- c) Perlu dipertimbangkan untuk jangka waktu tertentu status bandar udara internasional dievaluasi penggunaannya. Jika jumlah penumpang dan rute penerbangan mengalami tren penurunan, maka status bandar udara internasional dapat diubah menjadi bandar udara domestik;
- d) Penetapan penggunaan bandar udara internasional diharapkan tetap menjamin ketersediaan rute penerbangan menuju lokasi yang termasuk pada 10 destinasi pariwisata prioritas di Indonesia;
- e) Bandar udara domestik dapat melayani penerbangan dari dan ke luar negeri untuk kepentingan tertentu setelah mendapat penetapan Menteri Perhubungan dan pertimbangan Menteri yang membidangi *Customs Immigration & Quarantine* (CIQ). Kepentingan tertentu dimaksud diantaranya urusan kenegaraan, event internasional, haji, mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan penanganan bencana;
- f) Kriteria dan prosedur bagi Penyelenggara Bandar Udara yang akan mengajukan pengusulan bandar udara internasional di wilayahnya perlu ditetapkan melalui peraturan turunan dari Peraturan Menteri Perhubungan RI.



Gambar 4. 3 Kegiatan Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional Di Indonesia

d. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Perusahaan Dan Kerjasama Di Bidang Bandar Udara

Menindaklanjuti isu strategis bidang prasarana transportasi khususnya tentang penyelenggaraan pelayanan bandar udara serta arahan Bapak Menteri Perhubungan agar Badan Kebijakan Transportasi mengambil peran dalam mendukung perbaikan kebijakan transportasi, maka dilaksanakan Forum Diskusi Evaluasi Kebijakan dengan tema Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Perusahaan dan Kerjasama di bidang Bandar Udara dihadiri oleh Staf Khusus Menteri Perhubungan bidang Investasi dan Pendanaan, Prof. Sutanto Suhodo selaku Guru Besar Universitas Indonesia, Kepala Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi, Direktur Utama PT. Bandara Internasional Batam, dan Direktorat Bandar Udara yang diselenggarakan pada Jumat, 21 Juli 2023 di Labuan Bajo. Beberapa poin pembahasan sebagai berikut:

- a) Berdasarkan studi yang pernah dilaksanakan oleh Pusat Litbang Transportasi Udara (Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda) dan Universitas Indonesia pada tahun 2021 dengan judul Strategi dalam Penguatan Kelembagaan Pelaksanaan Kerjasama dan Perusahaan di Bidang Penerbangan, terdapat beberapa strategi yang pernah diusulkan antara lain:
  1. Kelembagaan yang menangani Kerja Sama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) maupun skema pendanaan lainnya baiknya dipimpin setingkat Eselon I;

2. Instrumen khusus untuk memonitor sekuritas dari asset pemerintah yang dikerjasamakan;
  3. Komitmen institusional dari Pemerintah Daerah dan instansi terkait lainnya seperti dalam hal pembebasan lahan maupun penciptaan potensi wisata atau kegiatan yang dapat menarik demand pengguna angkutan udara;
  4. Penyempurnaan dan penyederhanaan dokumen pada tahap perencanaan sampai transaksi KPBU;
  5. Penyederhanaan regulasi, strategi komunikasi, dan persyaratan untuk bisa melaksanakan skema kerja sama perlu diperhatikan.
- b) Untuk pembangunan dan pengembangan bandar udara, tidak hanya KPBU sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur tetapi terdapat bentuk creative financing lainnya seperti Kerja Sama Pemanfaatan (KSP), Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur (KSPI), Kerja Sama Pinjam Pakai, Kerja Sama Sewa, Bangun Serah Guna (BSG), dan Kerja Sama Terbatas untuk Pembiayaan Infrastruktur (KETUPI). Keterlibatan sektor swasta akan membuka akses sumber daya finansial, teknis, dan manajerial yang diperlukan untuk meningkatkan kualitas dan kapasitas bandara.
- c) Contoh pelaksanaan creative financing yang dapat dikatakan sukses adalah Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam dimana penerapan prinsip dari KPBU bukan hanya mencari dana di awal proses pelaksanaan tetapi bagaimana pengelolaannya (untuk menghasilkan *profit*). Penyiapan proyek dilaksanakan tidak hanya fokus kepada bisnis inti (*core bussines*) infrastruktur yang akan ditawarkan tetapi juga menyiapkan ekosistem bisnis yang mendukung keberlangsungan dan pertumbuhan bisnis inti. Salah satu caranya adalah meningkatkan *demand/ frekuensi* penerbangan melalui komunikasi insentif dengan *airlines*. *Recovery* penumpang di Bandar Udara Hang Nadim telah mencapai 102% dibandingkan pada tahun 2019 sebelum pandemic covid.
- d) Usulan rekomendasi kebijakan yang masih perlu diperhatikan dalam perusahaan bandar udara antara lain kepastian peraturan dan penjaminan, birokrasi yang efektif dan efisien, kemampuan SDM yang mumpuni termasuk dalam perencanaan pelaksanaan dan pengawasan, kolaborasi antara regulator dan pelaku usaha secara maksimal, serta pengembangan jaringan dan rute penerbangan



Gambar 4. 4 Kegiatan Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Perusahaan Dan Kerjasama Di Bidang Bandar Udara

e. Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna *Commuter Line* (KRL)

Pada tahun 2023, Menteri Perhubungan memastikan bahwa tarif KRL ditahun 2023 tidak akan mengalami kenaikan. Tetapi, akan ada penyesuaian tarif KRL berdasarkan kemampuan ekonomi pengguna KRL. Namun, hal ini kemudian menimbulkan dinamika pro dan kontra di masyarakat.

Oleh karena itu, menindaklanjuti arahan Bapak Menteri Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi khususnya Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan melaksanakan dua kegiatan koordinasi:

a) Pembahasan 10 Januari 2023

Rapat diselenggarakan di Hotel Redtop Jakarta Pusat pada 10 Januari pukul 09.00 WIB yang dipimpin oleh Bapak Gede Pasek Suardika selaku Kepala Badan Kebijakan Transportasi dan dihadiri oleh Eddy Gunawan, ATD., M.Eng.Sc. (Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan), Adita Irawati (Staf Khusus Menteri Perhubungan Bidang SDM dan Kehumasan), Ir. Resdiansyah, Agus Pambagio, Djoko Setijowarno, dan Darmaningtyas. Dengan kesimpulan rapat sebagai berikut:

1. Tidak ada masalah dengan kenaikan tarif KRL secara substansi;
2. Subsidi sudah menurun untuk tarif;
3. Kajian tentang kenaikan tarif KRL sudah dilakukan pada tahun 2021 oleh tiga instansi yaitu YLKI, Litbang, dan Ditjen Perkeretaapian;
4. Isu kenaikan tarif KRL sebagai isu sensitif;
5. Perlu dirumuskan kebijakan insentif sebagai stimulus untuk mendorong shifting ke angkutan umum;
6. Tarif KRL perlu mempertimbangkan biaya seluruh perjalanan mulai dari first mile, in vehicle dan last mile;

7. Penerapan kenaikan tarif KRL sebaiknya diberlakukan kepada semua golongan penumpang terlebih dahulu lalu selanjutnya diberikan sesuai profil penumpang;
8. Perlunya dibangun sistem ABT untuk diintegrasikan ke system pembayaran digital KRL;
9. Pemberian subsidi perlu memperhitungkan load factor maksimal;
10. Perlu mendorong PT. KCI untuk lebih eksploratif dalam menciptakan non fare box revenue



Gambar 4. 5 Dokumentasi Pembahasan Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna Commuter Line (KRL) pada 10 Januari 2023

b) Pembahasan final 12 Januari 2023

Rapat diselenggarakan di Ruang Garuda Badan Kebijakan Transportasi pada pukul 09.00 WIB yang dipimpin oleh Bapak Bram Hertasning selaku Kepala Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan.



Gambar 4. 6 Dokumentasi Pembahasan Final Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna Commuter Line (KRL) pada 12 Januari 2023

f. Survei, Analisis Dan Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis

Tingginya potensi jumlah pengguna sepeda motor untuk melakukan perjalanan pada masa lebaran memiliki risiko tinggi terhadap keselamatan dan keamanan pengendara. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan program mudik motor gratis 2023 bagi para pengguna sepeda motor, dengan tujuan untuk mengalihkan penggunaan sepeda motor jarak jauh yang membahayakan keselamatan penggunanya. Namun, selama pelaksanaan mudik sepeda motor gratis yang dilaksanakan oleh Kemenhub masih terdapat kapasitas tersedia untuk pengangkutan bagi penumpang maupun sepeda motor yang kurang termanfaatkan. Selain itu penggunaan sepeda motor dan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor masih tinggi, sehingga perlu dilakukan evaluasi.

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi, dapat disimpulkan bahwa Penyelenggaraan Motis Kemenhub belum cukup efektif dalam mengalihkan penggunaan sepeda motor selama masa lebaran 2023, karena yang beralih dari penggunaan sepeda motor selama masa lebaran hanya 42,5% dan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor juga masih tinggi sebesar 76,9%. Namun demikian penyelenggaraan Motis mempunyai kontribusi penting untuk mengurangi penggunaan sepeda motor jarak jauh secara bertahap. Oleh karena itu penyelenggaraan mudik gratis perlu dilakukan secara integrasi antar penyelenggara untuk efektivitas pemanfaatannya, dan diperlukan peningkatan koordinasi dan kolaborasi antar instansi dan stakeholder terkait, serta sosialisasi, edukasi dan penyampaian informasi yang lebih masif kepada masyarakat.



Gambar 4. 7 Kegiatan Survei, Analisis Dan Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis

g. Angkutan Lebaran 2023

Pada penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2023 ini, diperkirakan kondisi yang sudah relatif mendekati normal dan stabil walaupun masih terindikasi adanya kasus Covid-19. Pemerintah juga sudah mencabut Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), dan ekonomi masyarakat sudah cenderung bangkit dan membaik kembali, sehingga

diperkirakan pergerakan masyarakat akan tinggi. Oleh karena itu sangat perlu dilakukan survei untuk mengetahui pola pergerakan masyarakat pada lebaran tahun 2023 sebagai antisipasi dalam penyelenggaraan angkutan lebaran 2023. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan secara online terhadap sampel masyarakat di wilayah Indonesia (34 provinsi), diperkirakan potensi pergerakan masyarakat secara Nasional pada masa Lebaran 2023 (1444 H) sebesar 45,8% dari jumlah penduduk Indonesia atau sebanyak 123,8 juta orang.



Gambar 4. 8 Potensi Pergerakan Libur Lebaran

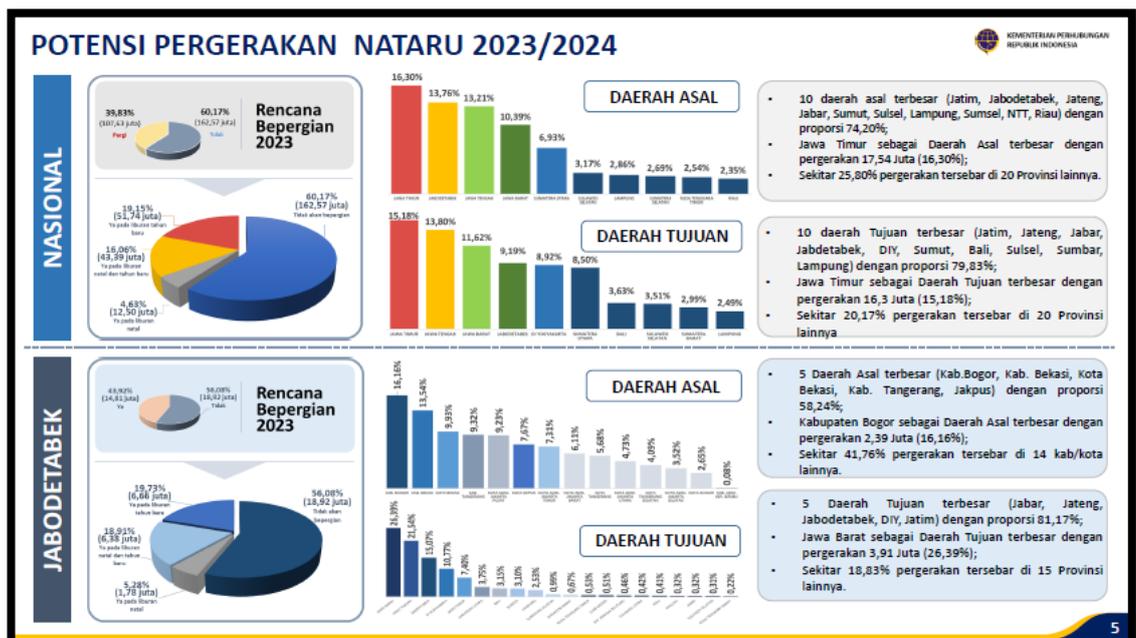


Gambar 4. 9 Peninjauan Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2023

h. Angkutan Natal Tahun 2023 Dan Tahun Baru 2024

Menjelang Natal 2023 dan Tahun Baru 2024, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan, menyelenggarakan survei melalui online survey guna mengetahui potensi pergerakan masyarakat pada masa libur Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024. Pelaksanaan survei pada tanggal 26 Oktober s.d 2 November 2023. Adapun metode yang digunakan yakni metode analisis deskriptif dan estimasi. Output yang diharapkan dari pelaksanaan survei tersebut yakni mengetahui pergerakan masyarakat secara nasional maupun tiap wilayah atau daerah, profil para pemudik serta pola perjalanan yang dilakukan (pemilihan moda, asal tujuan pemudik serta waktu keberangkatan dan balik).

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan, secara nasional potensi pergerakan masyarakat pada masa Natal 2023 dan Tahun Baru 2024 yakni sebesar 107,63 Juta orang atau sekitar 39,83% dari jumlah penduduk Indonesia. Daerah asal pergerakan masyarakat terbanyak adalah Jawa Timur sebesar 17,54 juta atau sekitar 16,30%; Jabodetabek sebesar 14,81 juta atau sekitar 13,76%; dan Jawa Tengah sebesar 14,22 juta atau 13,21%. Sedangkan untuk daerah tujuan terbanyak adalah Jawa Timur sebesar 16,34 juta atau 15,18%; Jawa Tengah sebesar 14,86 juta atau 13,80%; dan Jawa Barat sebesar 12,51 juta atau 11,62%. Moda transportasi yang banyak digunakan oleh orang yang melakukan pergerakan yakni menggunakan mobil yaitu sebesar 39,97 juta atau 35,57% berikutnya disusul dengan moda sepeda motor, kereta api, pesawat dan bus.



Gambar 4. 10 Potensi Pergerakan NATARU 2023/ 2024

Dari hasil pembahasan yang telah dilakukan, rekomendasi yang diperlukan berdasarkan jumlah moda terbanyak yang digunakan untuk perjalanan masyarakat yakni adanya manajemen rekayasa lalu lintas, terutama pada saat puncak arus mudik dan arus balik guna meminimalisir kemacetan. Selain itu, sarana dan prasarana transportasi, aspek-aspek keselamatan di jalan. Keseluruhan pelaksanaan kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar melalui kerja sama dan koordinasi yang baik antara Kementerian/Lembaga terkait, Kepolisian dan Stakeholder terkait demi kelancaran, keselamatan dan keamanan selama masa libur Natal Tahun 2023 dan Tahun Baru 2024. Selain itu, memperhatikan karakteristik perjalanan Nataru 2023/2024 yang tergambar pada hasil survei dengan alasan bepergian terbesar adalah ke lokasi wisata, sehingga perlu dilakukan langkah antisipasi terkait kebijakan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di tempat wisata.



Gambar 4. 11 Peninjauan Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2023 Dan Tahun Baru 2024

- i. Monitoring Layanan Transportasi Publik “*Buy The Service*” (BTS)  
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencanangkan salah satu kebijakan baru yang ditujukan untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi publik, yang bernama “*Buy the Service*” (BTS). Pelaksanaan sistem pembelian layanan BTS ini merupakan amanat yang tertuang dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan khususnya pasal 158 ayat 1. *Buy the Service* adalah pembelian layanan publik yang sudah ada oleh pemerintah, namun yang mengoperasikan layanan ini adalah pihak swasta atau pihak operator bus. Sistem ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum khususnya angkutan perkotaan, dengan menciptakan

pelayanan transportasi umum yang lebih memberikan kenyamanan kepada masyarakat khususnya pengguna angkutan publik.

Program BTS ini dikemas dengan nama Teman Bus (Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman) yang diterapkan di 10 kota (Ditjen Hubdat), yakni Palembang (Trans Musi Jaya), Medan (Trans Metro Deli), Bali (Trans Metro Dewata), Surakarta (Batik Solo Trans), Yogyakarta (Trans Jogja), Makassar (Trans Mamminasata), Banyumas (Trans Banyumas), Banjarmasin (Trans Banjarbakula), Bandung (Trans Metro Pasundan), Surabaya (Trans Semaranggi Suroboyo) dan 1 kota (BPTJ), yaitu Bogor (Trans Pakuan).



Gambar 4. 12 Wilayah dan Koridor Layanan Buy the Service

Penerapan program BTS ini dicanangkan oleh Kementerian Perhubungan untuk dapat diterapkan di seluruh wilayah Indonesia, terutama yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan, yaitu memiliki penduduk yang besar namun belum terlayani oleh angkutan umum atau pelayanan angkutan umum yang sudah ada belum berjalan secara maksimal.

Tujuan kegiatan monitoring BTS adalah melihat aspek keselamatan dan keamanan terhadap sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan skema BTS di 7 (tujuh) kota yaitu Medan, Bogor, Banyumas, Solo, Surabaya, Banjarmasin, dan Makassar yang telah dilaksanakan pada tanggal 31 Agustus 2023 s.d. 14 September 2023.

Kegiatan ini dilakukan dengan menggunakan metode pengamatan langsung oleh surveyor dan wawancara kepada operator bus BTS yang beroperasi pada 7 (tujuh) kota dengan menggunakan acuan:

- Standar Pelayanan Minimal sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
- Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Penumpang Umum (*Buy the Service*) Tahun 2023 sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Selain melakukan wawancara, pengumpulan data sekunder berupa dokumentasi yang berkaitan dengan tema kegiatan ini. BTS telah memiliki Standar Operasional Prosedur Pengoperasian BTS dan Standar Prosedur saat terjadi Kendala dan Hambatan yang dalam pengoperasiannya yang diterbitkan, diawasi, dan diverifikasi oleh PT. Surveyor Indonesia, kemudian dituangkan dalam Berita Acara (BA) pemeriksaan bus sebelum dan sesudah operasional yang dilakukan setiap hari.

STANDAR OPERASIONAL (SOP)		STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP)	
KEGIATAN OPERASIONAL		KEGIATAN OPERASIONAL	
<p><b>A. TUJUAN</b></p> <p>A.1 Memastikan ketersediaan Unit yang SO (Siap Operasi)</p> <p>A.2 Memastikan Ketersediaan Ritus Unit</p> <p>A.3 Memastikan kebersihan pada seluruh unit</p> <p>A.4 Memastikan kebersihan aspek pemunjang Operasional</p> <p><b>B. RUANG LINGKUP</b></p> <p>B.1 Prosedur ini meliputi Tugas dan tanggung jawab Bagian Operasional</p> <p><b>C. PIHAK TERKAIT</b></p> <p>C.1 Staff Operasional</p> <p>C.2 Bagian Gudang &amp; Mekanik</p> <p>C.3 SI</p> <p>C.4 Temaga Kebersihan</p> <p><b>D. DOKUMEN</b></p> <p>D.1 Berita Acara Internal Bagian Terkait</p> <p>D.2 Rangkap Kegiatan Administrasi</p> <p><b>E. RINCIAN PROSEDUR</b></p> <p>E.1 Memastikan bahwa unit yang akan beroperasi telah siap dan sesuai dengan laporan kepada SI, agar sesuai dengan Digital Checker</p> <p>E.2 Memastikan pramudi dalam keadaan mampu untuk menjalankan unit Bis</p> <p>E.3 Memastikan kedatangan pramudi, minimal 10 menit sebelum keberangkatan shift pertama maupun shift kedua telah ada di pool</p> <p>E.4 Memeriksa kelengkapan pramudi termasuk juga surat-surat untuk unit Bis serta ketersediaan SPJ untuk driver</p> <p>E.5 Memastikan bahwa driver mengoperasikan unit Bis sesuai dengan jadwal dan nomor lambung unit sesuai dengan pelaporan harian untuk SI</p> <p>E.6 Memastikan jalannya pelayanan Bis dan berkoordinasi dengan SI jika terjadi kendala di Jalan (Melalui Trolley &amp; Seba)</p> <p>E.7 Memastikan lelayakan Bis dan pramudi saat akan melakukan ritase (Kebersihan unit dan Kesehatan Pramudi)</p> <p>E.8 Melakukan pengecekan BBM dan pengaturan unit saat ritase terakhir, Bersama mekanik dan SI</p> <p>E.9 Melakukan pengecekan kelengkapan alat di bagian , kotak P3K dan surat-surat pada tra pemgemudi</p> <p>E.10 Berkoordinasi dengan mekanik mengenai unit yang harus diperbaiki dan unit yang tidak dapat beroperasi hari berikutnya</p> <p>E.11 Melakukan pelaporan kepada SI dan team Operasional mengenai kegiatan unit dan pramudi untuk esok hari</p> <p>E.12 Memonitor kebersihan seluruh unit setelah dilayani oleh team CS</p>	<p>Nomor Dokumen : Nalar Berlak : Revisi : Tanggal Revisi : Halaman :</p>	<p>Nomor Dokumen : Nalar Berlak : Revisi : Tanggal Revisi : Halaman :</p>	<p><b>A. TUJUAN</b></p> <p>A.1 Memastikan tercapainya Unit yang SO (Siap Operasi)</p> <p>A.2 Memastikan Kelancaran Ritase Unit</p> <p>A.3 Memastikan kebersihan pada seluruh unit</p> <p>A.4 Memonitor keseluruhan aspek pemunjang Operasional</p> <p><b>B. RUANG LINGKUP</b></p> <p>B.1 Prosedur ini meliputi Tugas dan tanggung jawab Bagian Operasional</p> <p><b>C. PIHAK TERKAIT</b></p> <p>C.1 Staff Operasional</p> <p>C.2 Bagian Gudang &amp; Mekanik</p> <p>C.3 SI</p> <p>C.4 Temaga Kebersihan</p> <p><b>D. DOKUMEN</b></p> <p>D.1 Berita Acara Internal Bagian Terkait</p> <p>D.2 Rangkap Kegiatan Administrasi</p> <p><b>E. RINCIAN PROSEDUR</b></p> <p>E.1 Memastikan bahwa unit yang akan beroperasi telah siap dan sesuai dengan laporan kepada SI, agar sesuai dengan Digital Checker</p> <p>E.2 Memastikan pramudi dalam keadaan mampu untuk menjalankan unit Bis</p> <p>E.3 Memonitor kedatangan pramudi, minimal 10 menit sebelum keberangkatan shift pertama maupun shift kedua telah ada di pool</p> <p>E.4 Memeriksa kelengkapan pramudi termasuk juga surat-surat untuk unit Bis serta ketersediaan SPJ untuk driver</p> <p>E.5 Memastikan bahwa driver mengoperasikan unit Bis sesuai dengan jadwal dan nomor lambung unit sesuai dengan pelaporan harian untuk SI</p> <p>E.6 Memonitor jalannya pelayanan Bis dan berkoordinasi dengan SI jika terjadi kendala di Jalan (Melalui Trolley &amp; Seba)</p> <p>E.7 Memonitor lelayakan Bis dan pramudi saat akan melakukan ritase (Kebersihan unit dan Kesehatan Pramudi)</p> <p>E.8 Melakukan pengecekan BBM dan pengaturan unit saat ritase terakhir, Bersama mekanik dan SI</p> <p>E.9 Melakukan pengecekan kelengkapan alat di bagian , kotak P3K dan surat-surat pada tra pemgemudi</p> <p>E.10 Berkoordinasi dengan mekanik mengenai unit yang harus diperbaiki dan unit yang tidak dapat beroperasi hari berikutnya</p> <p>E.11 Melakukan pelaporan kepada SI dan team Operasional mengenai kegiatan unit dan pramudi untuk esok hari</p> <p>E.12 Memonitor kebersihan seluruh unit setelah dilayani oleh team CS</p>

Gambar 4. 13 SOP saat Pengoperasian BTS

SOP Penanganan Kendala dan Hambatan							
No	Kegiatan	Pelaksana			Mutu Baku		Keterangan
		Operator Penyelenggara Buy the Service	Koordinator Wilayah	Petugas Operasional	Kelengkapan	Waktu	
1	Pengemudi Melaporkan hambatan ke petugas room kontrol dengan menggunakan Panic Button				Tools IT	5 Menit	Informasi Hambatan dan Kendala
2	Menerima Informasi atas hambatan yang terjadi dari petugas room kontrol Operator dan mendelegasikan petugas operasional untuk memastikan hambatan yang terjadi				Informasi Hambatan dan Kendala	5 Menit	Delegasi Tugas
3	Menerima delegasi untuk memeriksa hambatan yang terjadi				Informasi Hambatan dan Kendala	Sesuai Waktu yang dibutuhkan	Dokumentasi Hambatan dan Menginstruksikan Penanganan Kendala kepada petugas Operator
4	Penanganan Kendala / Hambatan oleh petugas operator				Tools Teknik atau Tools IT	60 Menit	Perbaikan Unit SO / Pergantian Unit SO
5	Membuat Berita Acara Penanganan Kendala dan Hambatan				App Digital Checker	5 Menit	BA SO 03 / BA SO 04 / BA SO 05 / Laporan Kerusakan dan Perbaikan

Gambar 4. 14 Standar Prosedur saat terjadi Kendala dan Hambatan



Gambar 4. 15 Armada BTS



Gambar 4. 16 Tanda Pengenal Pengemudi BTS

Berdasarkan pengamatan langsung dalam kegiatan monitoring operasional BTS terhadap sarana dan prasarana meliputi aspek keselamatan dan keamanan yang tersedia dapat disimpulkan bahwa:

- a) Secara umum sarana dan prasarana pendukung operasional bus BTS di tujuh lokasi survey sudah memenuhi persyaratan dan standar keselamatan dan keamanan, sesuai PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- b) Capaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) Triwulan III Tahun 2023 (Bulan Juli, Agustus, dan September) untuk 10 kota sebesar 99,91%. Rata-rata capaian SPM pada Triwulan II Tahun 2023 (Bulan April, Mei dan Juni) sebesar 99,98%. Terjadi penurunan capaian SPM sebesar 0,07% jika dibandingkan dengan Triwulan II. Kota dengan capaian SPM di atas rata-rata di Kota Bandung, Banyumas, Makassar, dan Surabaya. Sedangkan

- kota dengan capaian SPM di bawah rata-rata, yakni Kota Denpasar, Palembang, Surakarta (bus dan feeder), Yogyakarta dan Banjarmasin;
- c) Sepuluh elemen Standar Manajemen Keselamatan (SMK) tersebut sudah terpenuhi dalam Standar Operasional Prosedur (SOP), Berita Acara (BA) pemeriksaan bus sebelum dan sesudah operasional yang dilakukan setiap hari. SOP dan berita acara tersebut yang diterbitkan, diawasi, dan diverifikasi oleh PT. Surveyor Indonesia;
  - d) Pengguna BTS menilai sangat puas sebesar 78,14% terhadap pelayanan berdasarkan aspek yang terdiri dari keselamatan sebesar 82,85%, sistem pembayaran sebesar 80,03%, keamanan dan kenyamanan sebesar 77,95%, keterjangkauan sebesar 76,54%, operasional sebesar 76,46 persen, dan aksesibilitas sebesar 75,43%;
  - e) Vessel Traffic Information Service (VTIS) sudah tersedia di armada Bus Trans Solo;
  - f) Ada sejumlah kendala lapangan yang masih terjadi, seperti titik henti digunakan untuk berdagang dan parkir, rambu bus stop tidak layak dan hilang, ranting pohon menghalangi jalan, halte rusak/ tidak layak, konflik dengan angkutan yang ada, *vandalism*, jalan berlubang, pembangunan gorong-gorong, jalan sempit;
  - g) Aspek aksesibilitas menjadi area of improvement utama, yaitu terkait kondisi fasilitas pendukung (misal, trotoar, marka/rambu, lampu penerangan) untuk mengakses dari/ke halte terdekat;
  - h) Berdasarkan hasil survey kepuasan pelanggan periode Mei - Juni Tahun 2023 yang dilakukan terhadap 20.735 pengguna layanan BTS, biaya transportasi yang dikeluarkan oleh masyarakat menjadi lebih rendah setelah menggunakan layanan BTS. Mengindikasikan layanan BTS memberikan penghematan ongkos bertransportasi lebih dari 50% bagi pengguna.

Rekomendasi monitoring keselamatan dan keamanan pelayanan *Buy the Service* adalah sebagai berikut:

- a) Perlu disediakan klinik kesehatan pemeriksaan kesehatan bagi pengemudi yang akan bertugas;
- b) Untuk jangka pendek, pemerintah perlu untuk melakukan revisi terhadap PM Nomor 09 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Pemberian bimbingan kepada Pemerintah Daerah terkait pembentukan kelembagaan. Mewajibkan agar menyusun kebijakan dalam rangka melanjutkan penataan angkutan umum perkotaan dan pemberian subsidi disesuaikan dengan kemampuan keuangan daerah. Koordinasi antar kementerian/ lembaga, khususnya Kementerian Dalam Negeri untuk mendorong sektor transportasi umum. Penetapan peraturan fleksibilitas pengalihan operasional kendaraan lintas koridor;

- c) Mendorong *push and pull strategy*, seperti peningkatan tarif parkir pada ruas jalan tertentu, regulasi penggunaan angkutan umum untuk Aparat Sipil Negara (ASN) pada hari tertentu, regulasi penerapan ganjil genap pada ruas jalan tertentu, kartu berlangganan, menetapkan standarisasi sistem pembayaran/e-ticketing, penetapan *Service Level Agreement* (SLA). Penetapan peraturan pergantian armada yang melebihi masa susut dalam BOK;
- d) Sementara untuk jangka menengah, persiapan pembentukan kelembagaan Mitra Instansi Pemerintahan (MIP) dan persiapan skema *handover* dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah

### C. Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi yang Menunjang Program Kerja Presiden

- a. Analisis Kebijakan Rencana Implementasi Integrasi Transportasi Umum di Ibu Kota Nusantara (IKN)

Integrasi transportasi umum merupakan prasyarat untuk dapat mewujudkan IKN yang terhubung, aktif dan mudah diakses. Dalam mensukseskan pelaksanaan integrasi transportasi umum di IKN dibutuhkan komitmen (pemerintah) dan dukungan masyarakat dengan kerjasama pemanfaatan sumber daya secara berkeadilan. Peran dan fungsi masing-masing moda transportasi menjadi sangat penting untuk diintegrasikan dalam satu kesatuan sistem yang baik menuju IKN yang terhubung, aktif dan mudah diakses. Oleh karenanya dibutuhkan lembaga otoritas transportasi IKN, untuk mengintegrasikan transportasi secara komprehensif. Hal-hal yang menjadi rumusan kebijakan rencana implementasi integrasi transportasi umum di IKN, harus masuk dalam Rencana Induk sebagai kerangka legalitas yang menjadi dasar pembangunan di IKN. Adapun kebijakan yang perlu direkomendasikan, yaitu:

- a) Menerapkan kebijakan insentif dan disinsentif untuk memaksimalkan pelaksanaan integrasi transportasi umum di IKN;
- b) Mendetailkan 80% perjalanan dengan menggunakan angkutan umum melalui peran dan fungsi moda secara jelas, untuk dilaksanakan secara konsisten mulai dari tahap 1 s.d. tahap 5 pembangunan IKN;
- c) Menyiapkan skenario rencana implementasi integrasi transportasi umum di IKN, serta melakukan mitigasi risiko dan rencana tindak lanjut, jika terdapat pelaksanaan tidak sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan;
- d) Melakukan pemetaan potensi integrasi transportasi umum di IKN berdasarkan nilai komersial tinggi, sedang dan rendah, sehingga implementasinya dapat dilakukan dengan skema KPBU, kombinasi KPBU dan APBN atau APBN murni;

- e) Membentuk lembaga otoritas penyelenggaraan transportasi IKN yang salah satu tugasnya adalah pelaksanaan integrasi transportasi umum yang meliputi darat (jalan + kereta api), laut dan udara.
- f) Melaksanakan revisi Rencana Induk IKN dengan memasukkan substansi rencana implementasi integrasi transportasi umum di IKN, terutama tahapan pembangunan integrasi transportasi umum pada setiap tahapan rencana pembangunan IKN dari mulai tahap 1 (2024) s.d. 5 (2045)

b. Rekomendasi Kebijakan Jalur Logistik di Indonesia untuk Mendukung *Food Estate* dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

Transportasi barang memiliki peran strategis untuk fasilitasi pergerakan barang antara *hinterland* dan *gateway*. Kebijakan Pemerintah untuk mengembangkan *food estate* dan KEK pariwisata memerlukan dukungan kebijakan transportasi. Pola pikir perumusan kebijakan adalah pengembangan jalur logistik ditujukan untuk meningkatkan konektivitas antara *hinterland* (*food estate* dan KEK pariwisata) dengan *gateway* (pelabuhan dan/atau bandar udara). Studi kasus menggunakan *Food Estate* di Kalimantan Tengah (FE Kalteng) dan KEK Mandalika. Keberhasilan kebijakan pengembangan jalur logistik diharapkan menghasilkan manfaat antara berupa kelancaran arus barang keluar/ masuk dan manfaat akhir berupa peningkatan jumlah komoditas yang diangkut di dan peningkatan kunjungan wisatawan di KEK pariwisata. Adapun rekomendasi kebijakan pengembangan jalur logistik di *food estate* adalah sebagai berikut:

- a) Penetapan pelabuhan sebagai *gateway* keluar/ masuk komoditas di *food estate*;
- b) Perencanaan dan pengembangan hierarki simpul yang diintegrasikan dengan unit pengolahan pascapanen dengan simpul logistik. Hierarki simpul terdiri dari sawah atau kebun (*hinterland*), terminal barang, pusat logistik, dan *gateway* (pelabuhan);
- c) Perencanaan dan pengembangan sistem jaringan jalan mengikuti hierarki simpul logistik, yaitu:
  1. Pergerakan komoditas dari sawah atau kebun ke terminal barang dilayani jalan lokal;
  2. Pergerakan komoditas dari terminal ke pusat logistik dilayani jalan kolektor; dan
  3. Pergerakan komoditas dari pusat logistik ke *gateway* dilayani jalan arteri. Angkutan dari pusat logistik ke *gateway* menggunakan trailer peti kemas. Sistem jaringan sungai juga dapat dimanfaatkan untuk melayani pergerakan komoditas di *food estate*

Sedangkan rekomendasi kebijakan pengembangan jalur logistik di KEK pariwisata adalah sebagai berikut:

- a) Penetapan pelabuhan dan/atau bandar udara sebagai *gateway* keluar/ masuk komoditas;

- b) Pengembangan pusat logistik dengan fungsi utama untuk *inventory* sebagai *buffer stock* komoditas, ketika terjadi puncak kunjungan wisatawan dan lonjakan permintaan komoditas selama berlangsung *event* skala besar;
  - c) Pengembangan sistem jaringan diprioritaskan dengan pengembangan koridor antara KEK (*hinterland*) dengan *gateway* (pelabuhan dan/atau bandar udara). Koridor ini dilayani dengan jalan arteri. Pergerakan komoditas antara KEK dengan *gateway* menggunakan trailer peti kemas.
  - d) Jaringan jalan alternatif perlu dikembangkan antara *hinterland* dan *gateway* untuk memitigasi risiko bertemunya arus pergerakan wisatawan dan komoditas pada saat puncak *event* berskala besar.
  - e) Pengembangan simpul amenities (akomodasi) perlu diatur untuk mendistribusikan pergerakan wisatawan tidak hanya terpusat pada kawasan eksisting yang berdekatan dengan jalur utama. Angkutan umum di KEK pariwisata disediakan untuk melayani pergerakan wisatawan
- c. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut di Ibu Kota Negara (IKN)

Dalam hal mendorong pemerataan ekonomi, Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya-upaya untuk menekan biaya logistik sekaligus meningkatkan kontribusi sektor perhubungan laut terhadap PDB. Terdapat tiga hal utama yang menjadi tantangan dalam perwujudan dalam hal sistem logistik di IKN meliputi dukungan logistik untuk proses konstruksi pembangunan IKN, dukungan logistik untuk operasional IKN, dukungan logistik untuk Kawasan penyangga dalam rangka pengembangan infrastruktur logistik untuk mendukung ekonomi wilayah. Untuk mewujudkan hal tersebut di atas dibutuhkan Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut di Ibu Kota Nusantara (IKN). Tujuan kegiatan ini adalah untuk Menyusun Rekomendasi Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut di Ibu Kota Nusantara (IKN). Tujuan kegiatan ini adalah untuk Menyusun Rekomendasi Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut di Ibu Kota Nusantara (IKN).

Inventarisasi data dan informasi berdasarkan pada isu dan masalah di pelabuhan Balikpapan meliputi kondisi eksisting dan rencana pentahapan dalam pembangunan IKN di Kalimantan Timur sampai tahun 2045. Data dan informasi terhadap kondisi eksisting Pelabuhan dan jaringan sistemnya serta dokumen rencana pendukungnya diolah dengan menggunakan analisis hierarki dan pembobotan (AHP) yang menghasilkan nilai bobot dari kriteria dan sub kriteria yang telah ditetapkan sehingga menghasilkan lokasi Pelabuhan yang menjadi prioritas. Berdasarkan hasil skoring tersebut dapat dilihat bahwa lokasi terminal Pelabuhan di sekitar IKN yang terpilih menjadi simpul dan pusat distribusi barang adalah Terminal KKT Pelabuhan

Balikpapan (skor 2.95) dan pusat penumpang adalah Terminal Semayang Pelabuhan Balikpapan (skor 2.72).

Hasil dan keluaran dalam pekerjaan ini adalah tersedianya rekomendasi kebijakan yang dapat diimplementasikan mengenai jaringan sistem sarana dan prasarana transportasi Laut di Ibu Kota Negara (IKN). Beberapa rekomendasi diperoleh berdasarkan isu dan permasalahan yang ada di lokasi Pelabuhan pendukung IKN dengan dukungan kebijakan dan regulasi serta rencana yang sudah ditetapkan. Berdasarkan analisis SWOT terhadap faktor internal (kekuatan-*strength* & kelemahan-*weakness*) dan eksternal (peluang-*opportunities* & tantangan-*threats*) dihasilkan faktor kunci (*key project*) yang merupakan strategi dalam Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut di Ibu Kota Nusantara (IKN) meliputi: Dibutuhkan Dukungan regulasi penyediaan jaringan Pelabuhan dengan mempertimbangkan regulasi dan kondisi terkini, Pengembangan Terminal KKT menjadi pelabuhan barang terkemuka (*multipurpose*) dalam mendukung IKN, Terminal Semayang sebagai Pelabuhan penumpang dan kendaraan dengan dilengkapi fasilitas Pelabuhan dalam rangka pelayanan (misalnya garbarata, MB dll), penataan ulang layout Pelabuhan sesuai kondisi ideal. Pemilihan lokasi Pelabuhan Kuala Samboja sebagai Pelabuhan Pengumpul perlu dikaji ulang sehingga bisa memenuhi unsur keselamatan dan keamanan pelayaran. Pengembangan Pelabuhan Lainnya (Wisata, Pelayaran Rakyat, Penyeberangan, Perikanan) tetap mempertimbangkan kondisi eksisting dengan regulasi yang sesuai menuju *Smart* dan *Green Port*, Pengelolaan Pelabuhan harus sesuai KPI yang ditetapkan dan SOP/ NSPK yang dikeluarkan oleh pemerintah sesuai dengan peraturan internasional. Pengembangan Pelabuhan di sekitar IKN dipersiapkan dengan perencanaan bertahap dan melihat perkembangan secara regional dan global. Adapun kebijakan yang perlu direkomendasikan, yaitu:

- a) Dibutuhkan Dukungan Regulasi Penyediaan Jaringan Pelabuhan diantaranya Review terhadap beberapa peraturan antara lain:
  1. Permenhub No. PM 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Pertimbangan PSN)
  2. Kepmenhub No. KM 22 Tahun 1998 tentang Batas-batas DLKr dan DLKp Pelabuhan Balikpapan (Belum Aktual)
  3. Kepmenhub No. KM 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (dermaga PUPR dan Reposisi Kuala Semboja)
  4. Tata Kelola yang Handal dan Akuntabel
- b) Pengembangan dan Optimalisasi Terminal KKT menjadi Terminal Multipurpose terkemuka dalam mendukung IKN (sebagai Pusat Logistik & distribusi)
  1. Percepatan penyediaan fasilitas multipurpose terminal KKT
  2. Perizinan Lingkungan, Operasi dan Manajemen
  3. Percepatan aksesibilitas terminal KKT melalui jalan tol

4. Percepatan menuju *smart dan green port*, termasuk integrasi *ticketing*
- c) Fokus Pengembangan dan Optimasiasi Terminal Semayang sebagai Terminal Penumpang dan Kendaraan
    1. Penataan *layout* dan peningkatan fasilitas terminal Semayang menuju *smart and green port*
    2. Penataan aksesibilitas Pelabuhan Semayang
    3. Percepatan menuju *smart dan green port*, termasuk integrasi *ticketing*
    4. Manajemen Pelayanan memenuhi SPM dan Sertifikat lainnya
  - d) Penataan dan peningkatan integrasi dan konektivitas transportasi laut dengan moda lainnya
  - e) Pemilihan lokasi Pelabuhan Kuala Samboja sebagai Pelabuhan Pengumpul perlu dikaji ulang sehingga bisa memenuhi unsur keselamatan dan keamanan pelayaran
  - f) Pengembangan Pelabuhan Lainnya (Wisata, Pelayaran Rakyat, Penyeberangan, Perikanan ) tetap mempertimbangkan kondisi eksisting dengan regulasi yang sesuai menuju *smart dan green port*
  - g) Pengelolaan Pelabuhan harus sesuai KPI yang ditetapkan dan SOP/NSPK yang dikeluarkan oleh pemerintah sesuai dengan peraturan internasional.
  - h) Pengembangan Pelabuhan di sekitar IKN dipersiapkan dengan perencanaan bertahap dan melihat perkembangan secara regional dan global
- d. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Penggunaan *Augmented Reality* dalam Keselamatan Pelayaran di Ibu Kota Negara (IKN)
- Penggunaan teknologi *Digital Twin* (DT) dan *Augmented Reality* (AR) dalam meningkatkan efektifitas operasional, pelabuhan khususnya terkait keselamatan pelayaran dan pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Pelabuhan sangat penting untuk dilakukan mengingat manfaatnya yang sangat besar. Teknologi DT memungkinkan replika digital dari sistem fisik dan infrastruktur, sedangkan AR menggabungkan dunia fisik dengan elemen-elemen digital. Penggunaan teknologi ini dapat meningkatkan efektifitas operasional Pelabuhan, efisiensi dalam manajemen aset fisik, peningkatan potensi PNBP dan mendukung keselamatan pelabuhan. Namun demikian implementasi DT dan AR dihadapkan berbagai tantangan seperti infrastruktur, sumberdaya, dan yang lebih utama kebutuhan akan regulasi sebagai landasan dasar pengembangan. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan dan regulasi yang tepat agar implementasi teknologi DT dan AR dapat dilaksanakan dengan baik.

Penggunaan teknologi DT dan AR dalam bidang keselamatan dan PNBPN adalah langkah penting untuk merancang kebijakan yang efektif. Tantangan utama meliputi untuk pemenuhan operasional, peningkatan potensi PNBPN dan keselamatan yang optimal, dan kebutuhan akan regulasi yang lebih baik. Oleh karena itu Kebijakan yang tepat harus dirancang untuk mengatasi masalah-masalah ini dan memungkinkan penggunaan teknologi ini secara optimal untuk meningkatkan keselamatan dan pendapatan negara sangat penting. Rekomendasi kebijakan yang diusulkan adalah:

a) Untuk pengembangan inisiatif DT dan AR pemerintah harus mengalokasikan dana untuk pengembangan digital twin pada Pelabuhan untuk meningkatkan operasional, peningkatan potensi PNBPN dan keselamatan melalui pengembangan infrastruktur DT dan AR, pengembangan infrastruktur virtual, dan virtualisasi seluruh proses pelabuhan termasuk didalamnya adalah :

1. Platform integrasi DT dan AR
2. Sistem transportasi cerdas
3. Teknologi lingkungan cerdas
4. Teknologi safe and secure
5. Manajemen operasional dan manajemen aset Pelabuhan
6. Manajemen energi cerdas

Untuk implementasi tahun 2024 secara khusus diusulkan implementasi AR untuk Bongkar muat di Pelabuhan (Asumsi diterapkan pada Pelabuhan Semayang Balikpapan) dan Penggunaan AR untuk Pemanduan (Asumsi diterapkan pada alur pelayaran menuju Pelabuhan Wisata IKN).

b) Penguatan tatakelola DT dan AR

Pemerintah harus mendukung penguatan tatakelola dengan membuat regulasi yang jelas dan mengikat terkait pengembangan inovasi DT, tatakelola teknologi, dan penguatan sumberdaya manusia

c) Penguatan SDM untuk DT dan AR

d) Pemerintah harus mendukung implementasi program DT dan AR dengan menyiapkan dan mengelola program penguatan kemampuan sumberdaya manusia baik melalui program pendidikan formal maupun pelatihan

e. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Angkutan Massal Cepat Berbasis Rel yang Berkeselamatan

Perkembangan perkeretaapian perkotaan merupakan hal yang wajib dilakukan karena kereta api memiliki kapasitas yang besar dalam perpindahan dan mobilitas orang dan barang yang *relative* cepat, aman dan efisien. Perkembangan transportasi tersebut lebih semarak dengan hadirnya kereta api yang memiliki teknologi terkini seperti *Mass Rapid Transit (MRT)* dan *Light Rapid Transit (LRT)* yang memiliki *GoA (Grade of Automation)* yang berbeda. Peran teknologi ini tentunya dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan di moda transportasi perkeretaapian. Untuk meningkatkan

keselamatan dan keamanan penumpang tersebut maka perlu penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian oleh penyelenggara perkeretaapian. Dalam penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian dapat diterapkan sesuai dengan Peraturan Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 69 Tahun 2018. Untuk itu, perlu dilakukan analisis lebih lanjut penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian kesesuaiannya dengan perkembangan teknologi yang telah ada. Metode yang digunakan merupakan analisis gap.

Sistem manajemen keselamatan perkeretaapian memuat 17 elemen dilakukan secara berkala kepada badan usaha penyelenggaraan perkeretaapian. Namun dalam pelaksanaannya masih terdapat perbedaan interpretasi pada masing-masing elemen oleh auditee. Butir-butir dari setiap elemen ini masih memuat Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) sesuai dengan Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012. Dukungan regulasi juga diperlukan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan perkeretaapian berteknologi baik dari sisi sarana dan prasarana serta integrasi keduanya. Penguatan SDM perkeretaapian untuk pemeriksaan, pengawasan dan pengoperasian kereta api perkotaan yang memiliki spesifikasi teknologi yang spesifik dapat dilakukan secara bertahap berdasarkan grand desain dan peningkatan kapasitas penyelenggara diklat/ sertifikasi SDM.

Penerapan sistem manajemen keselamatan di sektor transportasi bertujuan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan kepada penumpang. Beberapa hal yang menjadi fokus penguatan dalam penerapan SMKP pada kereta api perkotaan yang memiliki teknologi yang lebih maju tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Penerapan Sistem Keselamatan Perkeretaapian mampu mendefinisikan keselamatan dan keamanan, standar penanganan dan Identifikasi Hazard, Pengendalian, Sistem;
  - b) Dukungan regulasi terhadap Teknologi, SDM, keselamatan Lingkungan Kerja;
  - c) Penguatan Struktur Kelembagaan Dan SDM Dalam Mendukung Penerapan Sistem Manajemen Perkeretaapian.
- f. Penyusunan Rekomendasi Pengoperasian Kereta Api Cepat di Indonesia
- Rencana pembangunan kereta cepat Jakarta Surabaya telah tercantum di dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2030, namun belum terdapat dokumen penetapan trase yang dapat menjadi acuan dalam penyusunan Tata Ruang Wilayah Provinsi dan/ atau Kabupaten/ Kota yang dilewatinya. Berdasarkan pengalaman pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung (KCJB), rekomendasi kebijakan diarahkan untuk menjaga kesinambungan dan keberlanjutan pengoperasian kereta cepat di Indonesia yaitu perlu dilakukan kajian yang detil terkait kelayakan (*feasibility study*) terhadap alternatif pemilihan trase, dengan mempertimbangkan aspek geografis,

sosial, ekonomi dan lingkungan, sebagai dasar pemilihan jalur dan jenis konstruksi pada tahap pembangunan. Hasil penetapan trase tersebut akan menjadi dasar dalam penyesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) atau Rencana Detil Tata Ruang (RDTR) dari

Kabupaten/ Kota yang dilewatinya. Pembebasan lahan untuk trase lanjutan jalur kereta cepat, direkomendasikan dilaksanakan oleh Pemerintah melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) sehingga prosesnya menjadi lebih cepat dan menjadi bagian dari peran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum. Selain itu juga perlu upaya percepatan alih teknologi kereta cepat melalui pengembangan SDM, peningkatan peran industri perkeretaapian dan industri pendukungnya, serta dukungan dari lembaga penelitian dalam negeri. Kepastian regulasi dari pusat dan daerah, sinergitas antar lembaga, komitmen dari masing-masing pihak, koordinasi dan komunikasi kebijakan pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Surabaya sangat diperlukan guna memberikan jaminan bagi para investor.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka diperlukan pertimbangan bagaimana strategi pemerintah untuk menjamin keberlangsungan pengoperasian kereta cepat di Indonesia, sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan pengembangan wilayah sekitar lintasan dan stasiun kereta cepat. Dalam menganalisis rekomendasi kebijakan menggunakan metode *literatur review*, dan *focus group discussion*. Rekomendasi kebijakan merupakan strategi untuk keberlanjutan pengoperasian kereta cepat di Indonesia, sebagai berikut:

- a) Perlunya dilakukan kajian yang lebih detil terkait kelayakan (*feasibility study*), alternatif pemilihan trase dengan mempertimbangkan aspek geografis, sosial, ekonomi dan lingkungan sebagai dasar pemilihan trase dan jenis konstruksi pada tahap pembangunan selanjutnya. Hasil penetapan trase tersebut akan menjadi dasar dalam penyesuaian RTRW atau RDTR dari Kabupaten/Kota yang dilewatinya;
- b) Pembebasan lahan untuk trase lanjutan jalur kereta cepat, direkomendasikan dilaksanakan oleh Pemerintah melalui Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), sehingga prosesnya menjadi lebih cepat dan menjadi bagian dari peran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum;
- c) Perlunya dukungan Pemerintah Daerah dalam membangun jalan akses dan fasilitas integrasi dari dan menuju stasiun kereta cepat, untuk memberikan kemudahan kepada masyarakat serta mendorong penggunaan angkutan umum massal yang cepat, nyaman dan ramah lingkungan;
- d) Pembiayaan proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya, dapat dilakukan melalui skema Business to Business atau KPBU, namun perlu kehati-hatian dengan mempertimbangkan potensi resiko yang mungkin terjadi

- pada masa mendatang, termasuk perlunya konsistensi kebijakan dalam pengembangan transportasi umum massal yang ramah lingkungan;
- e) Perlu upaya percepatan alih teknologi kereta cepat, melalui pengembangan SDM, industri perkeretaapian dan industri pendukungnya, serta dukungan dari lembaga penelitian dalam negeri;
  - f) Perlunya dukungan koordinasi dan komunikasi kebijakan dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Surabaya, guna memberikan jaminan bagi para investor, kepastian dukungan regulasi dari pusat dan daerah, sinergisitas antar lembaga, serta komitmen kuat dari masing-masing pihak.
- g. Tantangan *Urban Air Mobility* (UAM) dan *Advanced Air Mobility* (AAM) di Indonesia dan Demo *Flight Ehang 216*
- Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah melaksanakan Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Tantangan *Urban Air Mobility* (UAM) dan *Advanced Air Mobility* (AAM) di Indonesia” dan Demo *Flight Ehang 216* bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta beberapa akademisi, pengembang drone, praktisi transportasi, asosiasi dan stakeholder terkait.
- Adapun latar belakang kegiatan tentang *Advanced Air Mobility* (AAM) Dan *Urban Air Mobility* (UAM) Di Indonesia, sebagai berikut :
- a) Perkembangan teknologi sarana transportasi *Drone/ Unmanned Aircraft System* (UAS), AAM, UAM (Taksi Udara) dalam bidang penerbangan sangatlah pesat. Hal Ini menjadi paradigma baru dalam pemanfaatan bidang material survey, pertanian, infrastruktur, mobilitas barang dan manusia;
  - b) Banyak perusahaan di Indonesia telah mampu memproduksi drone produk dalam negeri (Bentara Tabang Nusantara, *Iter Aero* Industri, *Frogs Solusi* Indonesia, dll) dan sekaligus mengoperasikan drone itu sendiri atau dijual kepada operator drone di Indonesia;
  - c) Pertumbuhan pemanfaatan, jenis dan kategori serta perkembangan teknologi drone/UAS/AAM/UAM lebih cepat dari regulasi saat ini. Undang-undang penerbangan sebagai instrumen regulasi tertinggi belum memuat secara spesifik pengaturan drone/UAS/AAM/UAM. Hal ini menjadi kendala dalam pelaksanaan sertifikasi system, terkait keselamatan untuk *drone*, pilot serta operator;
  - d) Pengaturan pengoperasian *drone* di Indonesia sendiri baru mengatur drone/UAS/AAM dengan bobot dibawah 25kg melalui aplikasi SIDOPI. Sedangkan untuk bobot di atas 25kg sd 150 kg masih dilakukan persiapan regulasi, serta uji coba.

Sehubungan dengan hal tersebut, disampaikan rekomendasi kebijakan dalam pemanfaatan drone untuk kebutuhan angkutan logistic, sebagai berikut :

- a) Pembentukan *Task Force* di tingkat Kementerian Perhubungan untuk mengakselerasi layanan angkutan logistic di atas 25 kg yang mengatur tentang izin terbatas (ruang udara, jarak tempuh, waktu tempuh, dst) dan izin khusus untuk dapat melayani rute tertentu. Ditjen Perhubungan Udara sebagai team leader juga melakukan koordinasi bersama dengan stakeholder (Pemerintah, Produsen, Operator dan Asosiasi);
  - b) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menginisiasi kebutuhan persiapan fasilitas infrastruktur drone meliputi faslitas uji coba, eksperimen terbang (lapangan/ bandara khusus) UAS/AAM/UAM;
  - c) Pembentukan *Working Group Discussion* terkait kebijakan *Advanced Air Mobility* dan *Urban Air Mobility* (Drone) di Indonesia yang mengkaji lebih lanjut aspek teknologi, aspek pengembangan sumber daya manusia dan aspek regulasi seperti; penyesuaian terhadap UU No. 23 Tahun 2023 Tentang Cipta Kerja, Peraturan Pengaturan Ruang Udara, Peraturan Pengaturan dan Pengintegrasian Lalu Lintas Udara, Peraturan System Operator, Peraturan Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengoperasian, Peraturan Proses Persetujuan Operasi dan Perizinan;
  - d) Perlu dibentuk unit kerja baru setingkat eselon II untuk menangani secara khusus AAM (*drone* dan *eVtol*) dibawah Ditjen Perhubungan Udara memperhatikan bahwa dalam pengelolaan dan pengembangan drone di beberapa negara seperti Amerika telah membentuk unit khusus dibawah *Federal Aviation Administration* (FAA) dan NASA, kemudian Singapura, Jepang, Australia, China dan Uni Eropa juga telah membentuk organisasi tersendiri yang mewakili tanggung jawab terhadap drone;
  - e) Perlu mendukung dan kerja sama dengan negara industri drone yang telah mengembangkan drone di dalam melayani angkutan logistik, angkutan penumpang dan kebutuhan lainnya.
- h. Perumusan Kebijakan Implementasi *Dry Port* Untuk Distribusi Komoditas Kopi di Provinsi Aceh
- Eksistensi kopi Gayo dari wilayah Aceh bagian tengah, sebagai komoditas unggulan yang berasal dari 3 kabupaten produsen utamanya, yaitu Kabupaten Bener Meriah, Kabupaten Aceh Tengah, dan Kabupaten Gayo Lues, telah mendapat apresiasi dunia internasional. Namun, proses bisnis komoditas ini ditengarai masih menghadapi kompleksitas masalah dalam rantai pasok distribusinya. Aktivitas penanganan produk pasca panen yang beberapa diantaranya masih dilakukan di luar daerah asal, berpotensi menambah biaya transportasi dan biaya inventori yang semuanya dibebankan kepada pelaku usaha dan berimbas kepada petani kopi. Selain itu, proses pengangkutan produk menuju simpul distribusi barang *ekspor eksisting* (Pelabuhan Belawan) menghadapi kendala kondisi infrastruktur

jalan dan jarak yang berdampak pada lamanya waktu tempuh sehingga berpotensi meningkatkan biaya operasional angkutan barang.

Pengembangan fasilitas yang dimaksud perlu dilakukan secara bertahap dalam 3 (tiga) fase implementasi, dengan sasaran dan bentuk fasilitas simpul distribusi barang sebagai berikut:

- a) Fase-I (Tahun berjalan 2023 - 2026): produk (kopi) yang didistribusikan dari Kabupaten Bener Meriah, sudah dikeringkan, disortir dan dikemas secara tersentralisasi di Kabupaten Bener Meriah perlu didukung dengan fasilitas simpul distribusi barang berupa Terminal Barang untuk Umum/TBU (tanpa bea cukai);
- b) Fase-II (Tahun 2027 2030): menyediakan fasilitas penanganan barang untuk ekspor produk (kopi) secara terpadu di Kabupaten Bener Meriah pada Terminal Barang Umum, sebagai kelanjutan Fase-I, dapat dikembangkan fasilitas menuju Terminal Barang untuk Umum yang menunjang kegiatan ekspor dan impor dengan sarana pendukung (fasilitas kepabeanan, fasilitas imigrasi, fasilitas karantina, dan fasilitas lainnya yang terkait ekspor dan impor) telah siap;
- c) Fase-III (Setelah Tahun 2030): meningkatkan layanan penanganan barang/komoditas ekspor kopi serta komoditas potensial lainnya (volume dan jenis komoditas) secara tersentralisasi dan terpadu di Kabupaten Bener Meriah dengan fasilitas simpul distribusi barang berupa Terminal Barang untuk Umum yang menunjang kegiatan ekspor dan impor.

Guna mengawali implementasi Fase-I, sebagai wujud rekomendasi di atas, Pemerintah Kabupaten Bener Meriah perlu melakukan langkah-langkah berikut:

- a) Penyelesaian proses pengadaan lahan sebelum konstruksi/ pembangunan fasilitas simpul distribusi barang (TBU);
- b) Persiapan tahap pelaksanaan konstruksi fasilitas simpul distribusi barang (TBU) sebagaimana rekomendasi Fase-I, dilaksanakan sesuai prosedur dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c) Pembentukan lembaga untuk mengelola fasilitas penanganan produk pasca panen dan fasilitas penanganan distribusi barang siap ekspor;
- d) Secara berkelanjutan mendorong upaya peningkatan volume produksi kopi dan komoditas potensial lainnya untuk mendukung keberlanjutan operasional fasilitas yang telah tersedia/terbangun.

Untuk mendukung implementasi berdasarkan fase pengembangan di atas, direkomendasikan beberapa kegiatan yang perlu dilakukan berdasarkan fase implementasinya sebagaimana disajikan pada tabel berikut:

Tabel 1. 2 Fase Implementasi

Sasaran / Rencana Kegiatan	Tahapan implementasi			Pemangku kebijakan/ sektor terkait
	Fase-I (2023-2026)	Fase-II (2027-2030)	Fase-III (>2030)	
<b>A. Penyelenggaraan kegiatan penanganan produk (kopi) pasca panen secara tersentralisasi</b>				
1) Pembentukan lembaga pengelola usaha penanganan produk pasca panen	■			• Pemerintah Daerah
2) Pengoperasian fasilitas penanganan produk pasca panen (pengumpulan, pengeringan/pemjemuran, sortir, packing, penyimpanan) pada area <i>dryport</i>	■			• Pertanian • Perdagangan • Pengelola fasilitas
3) Penyediaan sarana angkut produk dari sentra produksi menuju fasilitas pengumpulan dan pemrosesan produk	■			• Perhubungan • Penyedia jasa/ operator transporter
4) Penyediaan fasilitas pengumpulan dan penyimpanan untuk komoditas potensial lain bernilai ekspor		■		• Pertanian • Perdagangan
<b>B. Pengembangan fasilitas penanganan barang ekspor secara terpadu dengan fasilitas penanganan produk pasca panen</b>				
1) Penyiapan lahan pembangunan fasilitas penanganan distribusi barang (Terminal Barang Umum)	■			• Pemerintah Daerah
2) Proses konstruksi pembangunan fasilitas simpul barang (Terminal Barang Umum)	■			• Pemerintah Daerah • Perhubungan
3) Pembentukan lembaga pengelola Terminal Barang Umum	■			• Pemerintah Daerah
4) Pengoperasian layanan Terminal Barang Umum untuk mendukung proses bongkar muat barang/produk untuk tujuan ekspor via Pelabuhan Belawan	■			• Pertanian
5) Peningkatan pelayanan Terminal Barang Umum untuk menangani persiapan distribusi barang ekspor secara terpusat di tempat asal.		■		• Perhubungan • Pengelola fasilitas • Bea Cukai • Karantina • Pekerjaan Umum
6) Peningkatan prasarana pendukung akses/konektivitas (infrastruktur jalan) pada segmen Bener Meriah-Lhokseumawe	■	■		
<b>C. Peningkatan layanan penanganan barang/komoditas lain untuk tujuan ekspor secara tersentralisasi dan terpadu</b>				
1) Penyelenggaraan fasilitas/peningkatan layanan fasilitas menjadi <i>dryport</i>			■	• Perhubungan • Bea cukai • Pertanian • Pengelola fasilitas

Upaya mewujudkan rantai pasok kopi yang efektif dan efisien perlu dilakukan melalui perubahan proses bisnis kopi yang berlaku saat ini disertai dengan penyediaan fasilitas pendukung yang berfungsi sebagai simpul distribusi barang berupa *dryport* atau terminal barang, sehingga dapat meningkatkan efisiensi dalam proses produksi dan distribusinya. Manfaat yang akan dirasakan langsung para pelaku usaha adalah penghematan biaya transportasi dan inventori. Melalui perubahan proses bisnis ini diharapkan akan membuka peluang dan kesempatan usaha baru serta *multiplier effects* yang luas bagi masyarakat Aceh pada umumnya dan Kabupaten Bener Meriah pada khususnya.

- i. Perumusan Kebijakan Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul (*Hub and Spoke*) Untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara  
Melihat kondisi Indonesia saat ini, aturan penetapan hierarki bandar udara perlu dievaluasi. Hal ini dapat dilihat berdasarkan Tatanan Kemandarudaraan, bandar udara pengumpul didefinisikan sebagai bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi, sedangkan bandar udara pengumpan adalah bandar udara yang

mempunyai cakupan pelayanan dan perkembangan ekonomi secara terbatas. Definisi dan kriteria bandar udara pengumpan dan pengumpul belum dijelaskan secara rinci dan relevan.

Aturan mengenai bandar udara internasional juga perlu ditinjau berdasarkan kondisi sekarang. Hal ini menjadi isu karena penetapan bandar udara internasional di Indonesia membuat opini bahwa bandar udara internasional menjadi bandar udara pengumpul yang baru sehingga rute-rute internasional tidak lagi melalui bandar udara pengumpul domestik.

Adapun evaluasi saat ini adalah untuk menentukan kriteria bandar udara pengumpul dan pengumpan yang tepat dalam mendukung penguatan jaringan transportasi udara dalam negeri dan melindungi industri penerbangan di Indonesia. Evaluasi ini akan mempertimbangan beberapa aspek, yaitu:

- a) Proyeksi demand masyarakat pengguna jasa transportasi udara;
- b) Perencanaan dan pertumbuhan ekonomi wilayah;
- c) Operator transportasi udara dalam hal ini maskapai penerbangan di Indonesia;
- d) Pengelola bandar udara dalam hal ini PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II.

## BAB V PENYEDIAAN SARANA

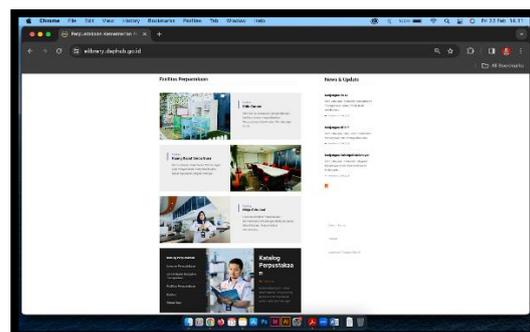
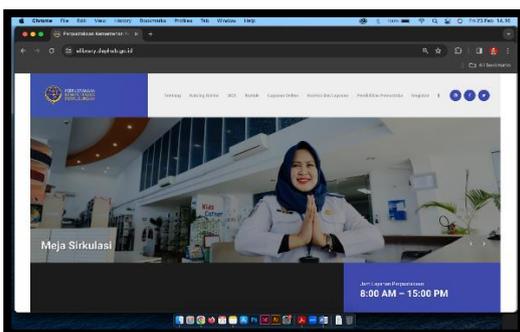
### A. Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan

Badan Kebijakan Transportasi memiliki perpustakaan sebagai Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2023 tentang Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan telah mendapatkan pengakuan dari Perpustakaan Nasional RI melalui akreditasi perpustakaan dan mendapatkan predikat A (Sangat Baik). Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan memiliki beragam koleksi seperti buku mengenai transportasi, *literature*, referensi, makalah dan juga hasil penelitian berupa laporan dan jurnal penelitian. Beberapa kegiatan dari perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi diantaranya kegiatan pelayanan teknis, kegiatan pengadaan serta mengumpulkan dan mengelola seluruh hasil kajian yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Tabel 5. 1 Koleksi Perpustakaan

NO.	URAIAN	SATUAN	JUMLAH
1.	000/Koleksi Umum	Buku	547
2.	100/Filsafat dan Psikologi	Buku	135
3.	200/Agama	Buku	56
4.	300/Ilmu Sosial	Buku	6.198
5.	400/Bahasa	Buku	139
6.	500/Sains dan Matematika	Buku	284
7.	600/Teknologi	Buku	2.247
8.	700/Kesenian dan Rekreasi	Buku	141
9.	800/Sastra	Buku	43
10.	900/Geografi dan Sejarah	Buku	214
11.	Studi	Buku	4.828
TOTAL			14.832

Pemustaka dapat memanfaatkan koleksi yang dimiliki oleh perpustakaan melalui aplikasi e-library (<https://elibrary.dephub.go.id/opac/>).

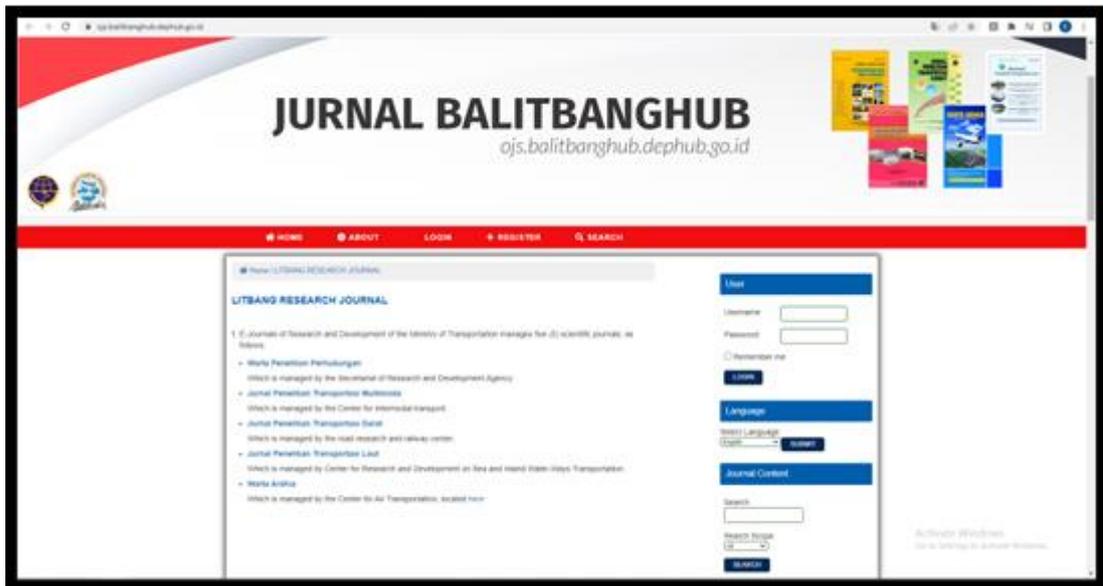




Gambar 5. 1 Tampilan Dashboard e-Library

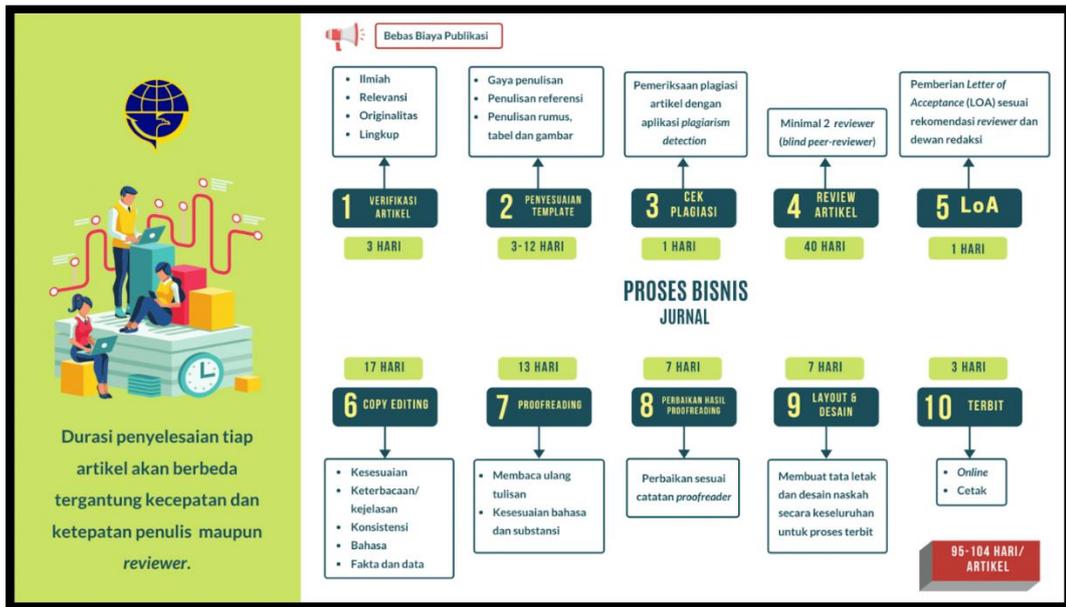
## B. Aplikasi *Open Journal System* (OJS)

Dalam rangka meningkatkan kualitas keilmiah dan mempermudah masyarakat umum mengakses penerbitan hasil kajian, Badan Kebijakan Transportasi telah menggunakan *OJS* sebagai media publikasi jurnal *online*, selain media cetak. Penyusunan Standar Operasional dan Prosedur *OJS* menjadi unggulan layanan sebagaimana ditetapkan dalam KP 606 Tahun 2017 tentang SOP Layanan Unggulan Kementerian Perhubungan. Layanan *OJS* dapat diakses pada [ojs.balitbanghub.dephub.go.id](http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id)



Gambar 5. 2 Tampilan Dashboard Open Journal System

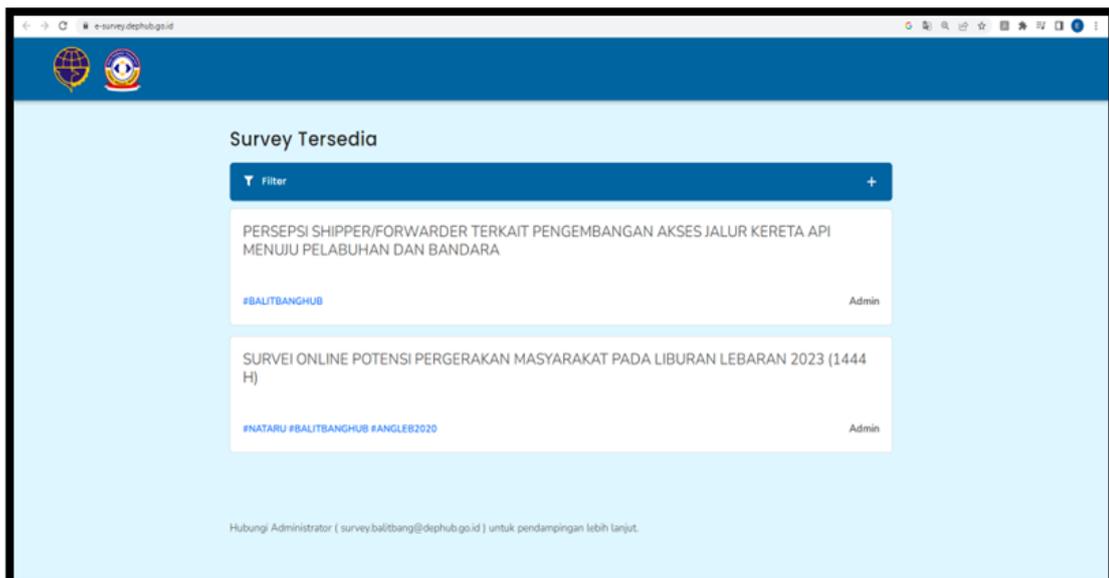
Berikut tahapan dalam penerbitan jurnal transportasi:



Gambar 5. 3 Tahapan Penerbitan Jurnal Transportasi

### C. Aplikasi e-Survey

Dalam mendukung kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan, Badan Kebijakan Transportasi memiliki aplikasi e-survey (<https://e-survey.dephub.go.id>). Aplikasi ini digunakan untuk pengambilan data yang dibutuhkan dalam pelaksanaan analisis kebijakan secara online.



Gambar 5. 4 Tampilan Dashboard Aplikasi e-Survey

#### D. Whistle Blowing System

Pengelolaan dan tindak lanjut pengaduan layanan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dilaksanakan melalui aplikasi Sigap Sihati. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan mutu layanan penanganan pengaduan yang lebih terstruktur dan sistematis dalam mewujudkan pelayanan masyarakat yang lebih baik dan komprehensif.



Gambar 5. 5 Dashboard Aplikasi SIGAP SIHATI

Berikut ini merupakan alur dalam melakukan pengaduan melalui aplikasi Sigap Sihati



Gambar 5. 6 Tahapan Pengaduan di Aplikasi SIGAP SIHAT

## BAB VI PENYEDIAAN PRASARANA

### A. Gedung Utama Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi berlokasi di Jalan Medan Merdeka Timur Nomor 5, Jakarta Pusat. Gedung ini telah diserahkan asset oleh Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Sekretaris Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut pada tanggal 14 Agustus 2019, sesuai dengan Berita Acara berikut ini:



Nomor : PL. 301/9/7/03PL/2019  
Tanggal : 14 Agustus 2019

DAFTAR BERITA ACARA SERAH TERIMA ASET  
PADA KANTOR PUSAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KEPADA BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
LAUT UNTUK DIPERGUNAKAN DALAM TUGAS – TUGAS OPERASIONAL

NO	NAMA BARANG/JURUSAN	KODE	NUP	TAKHN	ROKOLEH/MSK	BERIK	KUANTITAS	Nilai buku	UNIT YANG MENEMBA	HETERANGAN
1	Bangunan Gedung Kantor Pemaman	4.01.01.01.003	1	088	-	16.079 m <sup>2</sup>	1	34.300.300.000	Badan Penelitian dan Pengembangan	
2	Bangunan Gedung Tempat Pemukiman Laut	4.01.01.02.003	1	088	-	361 m <sup>2</sup>	1	642.802.000	Badan Penelitian dan Pengembangan	
3	Bangunan Gedung Tempat Istirahat	4.01.01.03.003	1	079	-	587 m <sup>2</sup>	1	918.388.000	Badan Penelitian dan Pengembangan	
4	Bangunan Gedung Untuk Pks. Jaga Lainya	4.01.01.13.001	1	2006	-	34 m <sup>2</sup>	1	183.484.000	Badan Penelitian dan Pengembangan	
5	Bangunan Gedung Untuk Pks. Jaga Lainya	4.01.01.13.001	2	2006	-	7 m <sup>2</sup>	2	183.484.000	Badan Penelitian dan Pengembangan	
<b>JUMLAH</b>								<b>36.120.967.000</b>		




Gambar 6. 1 Berita Acara Serah Terima Aset

## B. Gedung Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi

Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi berlokasi di Jalan Medan Merdeka Timur Nomor 5, Jakarta Pusat. Gedung ini telah diserahkan aset oleh Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Sekretaris Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan pada tanggal 22 Oktober 2021, sesuai dengan Berita Acara berikut ini:



Lampiran Berita Acara Serah Terima Aset  
 Nomor PL-501/6/18/0196/2021  
 Tanggal 22. Oktober 2021

DITAMBAH BERITA ACARA SERAH TERIMA ASET  
 PADA KANTOR PUSAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 KEPADA BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN  
 UNTUK DIPERUNGKAKAN DALAM TUGAS – TUGAS OPERASIONAL

NO	NAMA BARANGURAIAN	KODE	MUP	TAHUN PEROLEHAN	NILAI BUKU	UNIT YANG MENERIMA	KETERANGAN
1	Bangunan Gedung Kantor Pemaman	4010101001	2	1972	1.329.291.204	Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Gedung Perpustakaan
2	Elevator / LR	3010302001	1	2019	2.254.901.000		
<b>JUMLAH</b>					3.584.192.204		

PIHAK PERTAMA, PIHAK KEDUA,  
 ARIF TOHA, PANDU YUNIANTO, A.T.M, ENG, SC  
 Pembina Utama Muda (P/Ut) Pembina Utama Muda (P/Ut)  
 NIP. 19676320 199203 1 003 NIP. 19650606 198903 1 001

Gambar 6. 2 Berita Acara Serah Terima Aset

## BAB VII KETERLIBATAN STAKEHOLDER

### A. Kerjasama Bilateral/ Regional/ Internasional/ Multilateral

Perkembangan tantangan dan kendala yang dihadapi sektor transportasi akhir-akhir ini semakin besar ditambah dengan adanya tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, Badan Kebijakan Transportasi sebagai penyelenggara analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi dituntut mampu memberikan solusi yang cepat dan tepat dengan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan mudah diaplikasikan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui kerja sama dengan pihak lain ditunjang dengan sumber daya yang ada, serta pemanfaatan teknologi informasi yang memadai. Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dalam hal ini selaku koordinator kegiatan kerjasama bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan administrasi kerjasama dan memantau pelaksanaan kerjasama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Pada tahun 2023, Badan Kebijakan Transportasi telah melaksanakan kerja sama dengan:

- a. Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi dengan Perpustakaan Nasional  
Kerja sama antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Perpustakaan Nasional ditandai dengan ditandatanganinya Kesepakatan Bersama tentang Penyelenggaraan Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan pada tanggal 16 November 2023. Kesepakatan bersama ini merupakan inisiasi dari perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi selaku pusat perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Ruang lingkup kesepakatan bersama ini meliputi:
  - a) Pengembangan sumber daya manusia dan teknologi perpustakaan;
  - b) Pengembangan bahan pustaka dan jasa informasi;
  - c) Pengembangan sumber daya perpustakaan; dan
  - d) Kegiatan lain yang disepakati oleh para pihak.
- b. Institut Teknologi Bandung (ITB)  
Kerja sama antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Institut Teknologi Bandung ditandai dengan ditandatanganinya Kesepakatan Bersama tentang Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi pada tanggal 06 Maret 2023. Kesepakatan Bersama tersebut menyepakati 9 (sembilan) area kerja sama, meliputi:
  - a) Penyelenggaraan analisis dan rekomendasi kebijakan bidang transportasi;
  - b) Pemanfaatan dan/atau pertukaran tenaga ahli;
  - c) Peningkatan kualitas sumber daya manusia;
  - d) Pertukaran dan pemanfaatan data dan/atau informasi;
  - e) Pemanfaatan sarana dan prasarana;
  - f) Publikasi ilmiah, pertemuan ilmiah, dan seminar;
  - g) Implementasi program merdeka belajar-kampus merdeka (mbkm);

- h) Praktisi mengajar;
- i) Kerja sama lain yang disepakati oleh para pihak.

Sebagai tindak lanjut dari Kesepakatan Bersama dengan ITB ini, telah dilakukan kerja sama yang bersifat teknis, antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dengan Fakultas Teknologi Industri tentang Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Udara dan dengan Fakultas Teknik Mesin dan Dirgantara tentang Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul dan Pengumpan untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara.

c. Kompas Media Nusantara

Pada tahun 2023, Badan Kebijakan Transportasi menjalin kerja sama dengan Kompas Media Nusantara, melalui penandatanganan Kesepakatan Bersama tentang Penyelenggaraan Analisis dan Evaluasi Kebijakan di Bidang Transportasi. Kesepakatan Bersama ini ditandatangani pada tanggal 09 Oktober 2023 antara Pelaksana Tugas Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Direktur Bisnis PT Kompas Media Nusantara. Kesepakatan Bersama ini memiliki 5 (lima) area kerja sama, meliputi:

- a) Penyelenggaraan analisis dan evaluasi kebijakan kementerian perhubungan dalam bidang transportasi;
- b) Pengembangan sumber daya manusia;
- c) Penyelenggaraan publikasi dan kolaborasi penerbitan informasi hasil analisis dan evaluasi kebijakan bidang transportasi;
- d) Penyelenggaraan kegiatan bidang kepastamaan;
- e) Kegiatan lain yang disepakati oleh para pihak.

Kerja sama dengan PT Kompas Media Nusantara ini kemudian ditindaklanjuti secara teknis melalui kegiatan Perumusan Kebijakan Pada Masa Angkutan Lebaran dan Nataru.

d. PT Angkasa Pura II

Dalam rangka meningkatkan dan membangun sinergi dalam perumusan kebijakan sektor transportasi Udara, pada tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi menjalin kerja sama dengan PT Angkasa Pura II tentang Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan bidang Transportasi Udara. Kesepakatan bersama ini mencakup ruang lingkup kerja sama sebagai berikut:

- a) Penyelenggaraan kajian dalam pemberian rekomendasi kebijakan transportasi udara;
- b) Penyediaan dan pertukaran tenaga ahli;
- c) Peningkatan kualitas sumber daya manusia, termasuk magang dan/atau pertukaraan sumber daya manusia;
- d) Pertukaraan dan/atau pemanfaatan data dan/atau informasi;
- e) Pertemuan ilmiah, seminar, dan/atau informasi;

f) Pertemuan jurnal ilmiah;  
g) Kolaborasi pengelolaan dan pelayanan perpustakaan; dan/atau  
h) Kegiatan lain yang dibutuhkan dan disepakati oleh PARA PIHAK.  
Kesepakatan Bersama antara Badan Kebijakan Transportasi dengan PT Angkasa Pura II menjadi dasar dalam penyelenggaraan kegiatan program magang pegawai Badan Kebijakan Transportasi di PT. Angkasa Pura II.

e. Universitas Hasanuddin

Kerja sama Badan Kebijakan Transportasi dengan Universitas Hasanuddin disepakati melalui penandatanganan kesepakatan bersama antara Wakil Rektor Bidang Kemitraan, Inovasi, Kewirausahaan dan Bisnis dengan Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023. Kemitraan tersebut meliputi ruang lingkup kerja sama sebagai berikut:

- a) Kerja sama penyelenggaraan analisis dan rekomendasi kebijakan bidang transportasi;
- b) Kerja sama pemanfaatan dan/atau pertukaran tenaga ahli yang dimiliki oleh para pihak;
- c) Kerja sama peningkatan kualitas sumber daya manusia;
- d) Kerja sama pertukaran dan pemanfaatan data dan/atau informasi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- e) Kerja sama pemanfaatan sarana dan prasarana;
- f) Kerja sama publikasi ilmiah, pertemuan ilmiah, dan seminar;
- g) Kerja sama praktisi mengajar;
- h) Kerja sama lain yang disepakati oleh PARA PIHAK.

Kesepakatan bersama antara Badan Kebijakan Transportasi dan Universitas Hasanuddin ini ditindaklanjuti dengan kegiatan, di antaranya: Evaluasi program tol laut dan Perumusan Kebijakan Terkait Angkutan Massal Pada Kawasan Aglomerasi di Indonesia.

f. PT Telekomunikasi Selular

Badan Kebijakan Transportasi dan PT Telekomunikasi Selular menjalin kemitraan melalui kesepakatan bersama tentang Kerja Sama Penyelenggaraan Data Pergerakan di bidang Transportasi. Kerja sama ini ditandatangani oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Direktur Telekomunikasi Selular pada tahun 2023. Kedua pihak bersepakatan untuk menjalin kerja sama dengan ruang lingkup sebagai berikut:

- a) Penyelenggaraan data pergerakan di bidang transportasi termasuk namun tidak terbatas pada kegiatan survei, pendeteksian, pengolahan, analisa dan penyajian data pergerakan manusia berdasarkan big data serta layanan Telkomsel Enterprise;
- b) Transfer knowledge dan pemanfaatan teknologi informasi;
- c) Kegiatan lain yang disepakati para pihak.

Kesepakatan bersama ini ditindaklanjuti dengan penyelenggaraan Layanan Analisa Pergerakan Manusia Berbasis *Mobile Positioning Data* (MPD) kegiatan Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN), Natal dan Tahun Baru, Idul Fitri pada periode tahun 2024 dan pengadaan Layanan melalui mekanisme *e-purchasing* dengan sistem katalog elektronik (e-katalog).

## BAB VIII REGULASI

Sebagai unit kerja yang ditunjuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan Analisis Kebijakan Transportasi, Badan Kebijakan Transportasi sesungguhnya memiliki potensi cukup besar untuk mengkoordinasikan/ mengkonsolidasikan kegiatan yang terkait dengan kebutuhan dukungan Analisis Kebijakan di Lingkungan Internal Kementerian Perhubungan. Peran sebagai lembaga Analisis Kebijakan Bidang Transportasi di tingkat pemerintahan pusat juga menjadikan Badan Kebijakan Transportasi memiliki potensi sekaligus tantangan untuk dapat mensinergikan kegiatan Analisis Kebijakan Bidang Transportasi khususnya dalam lingkup nasional dengan menggandeng Perguruan Tinggi dan Instansi, serta stakeholder terkait di tingkat pusat maupun daerah. Terkait dengan daerah, peran Badan Kebijakan Transportasi untuk dapat melayani masyarakat di tingkat lokal adalah melalui pelaksanaan Analisis Kebijakan pendampingan dan berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah.

Isu-isu strategis sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis, dan kompleks pada lingkup global, nasional dan lokal membutuhkan kegiatan Analisis Kebijakan Bidang Perhubungan yang tepat, cepat dan akurat. Permasalahan di bidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan Analisis Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi didasarkan pada isu-isu strategis sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan mengacu pada Arahan Direktif Presiden, Penugasan Menteri Perhubungan, dan usulan Daerah.

Selain hal tersebut, pada tahun anggaran 2023, Badan Kebijakan Transportasi menginisiasi ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2023 tentang Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Jangkauan keberlakuan regulasi Peraturan Menteri ini mencakup seluruh unit Perpustakaan di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk mengatur penyelenggaraan dan pengelolaan perpustakaan. Melalui Peraturan Menteri ini, Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi ditetapkan menjadi Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan yang menjalankan fungsi sebagai berikut:

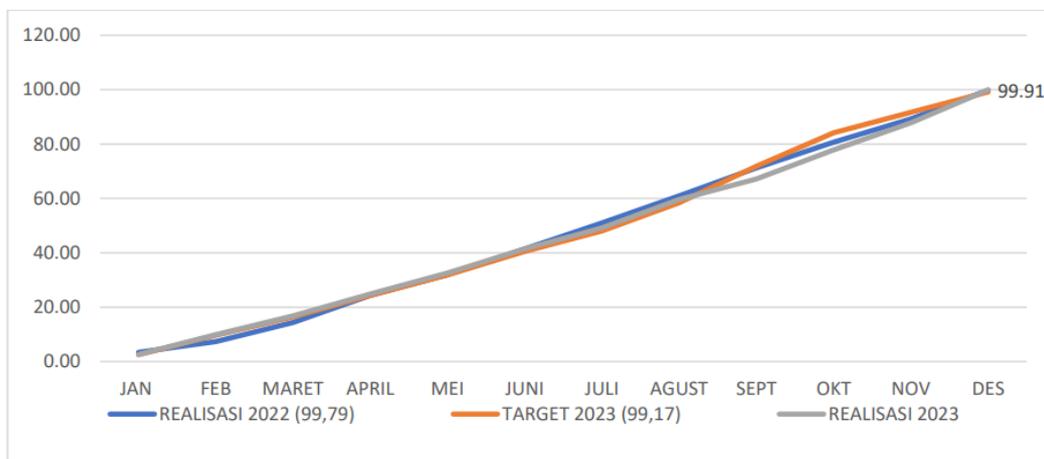
- a. Memberikan arahan kebijakan penyelenggaraan dan pengelolaan Perpustakaan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- b. Melaksanakan koordinasi, integrasi, sinkronisasi, monitoring, dan evaluasi terhadap pengelolaan Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- c. Melakukan kerja sama antar Perpustakaan di dalam maupun di luar Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d. Menyusun dan menyelenggarakan kegiatan orientasi dan/atau peningkatan kapasitas pustakawan dan pengelola Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- e. Menyebarkan informasi kepustakaan transportasi;

- f. Menjadi pusat rujukan dan sumber belajar bagi Pemustaka di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- g. menyelenggarakan koordinasi antar Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- h. Menghimpun karya cetak dan karya rekam yang dihasilkan Kementerian Perhubungan;
- i. Menjadi pusat repositori karya cetak dan karya rekam Kementerian Perhubungan;
- j. Menetapkan Perpustakaan di lingkungan Kementerian Perhubungan; dan mengusulkan perolehan nomor pokok Perpustakaan, akreditasi Perpustakaan, dan permintaan *international standard book number* di Lingkungan Kementerian Perhubungan ke Perpustakaan Nasional.

## BAB IX PENGELOLAAN KEUANGAN

Pagu awal Badan Kebijakan Transportasi pada Tahun 2023 adalah sebesar Rp164.691.139.000,00 dimana pada bulan Oktober terdapat penambahan belanja pegawai sebesar Rp379.718.000,00 dan pengalihan Blokir AA (*Automatic Adjustment*) kepada BA (Bagian Anggaran) BUN (Bendahara Umum Negara) sebesar Rp3.940.107.000,00 sehingga posisi di akhir tahun 2023 adalah sebesar Rp161.130.813.000,00.

Adapun realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 sebesar Rp160.979.807.637,00 (99,91%) dengan rincian realisasi per jenis belanja adalah sebagai berikut: belanja barang sebesar Rp122.411.344.287,00 (99,88%), belanja pegawai sebesar Rp34.796.038.240,00 (99,97%) dan belanja modal sebesar Rp3.772.425.110,00 (100%). Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian realisasi anggaran tahun 2023 lebih tinggi dari pada realiasi tahun 2022. Hal ini dapat dilihat pada grafik berikut:



\*sumber : Bagian Keuangan Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi

Gambar 9. 1 Grafik Realisasi Anggaran Tahun 2023

## BAB X KEGIATAN PENUNJANG

### A. Webinar dan FGD (*Forum Group Discussion*)

#### a. *Focus Group Discussion* (FGD) Evaluasi Angkutan Penyeberangan Ketapang Gilimanuk

Pelaksanaan kegiatan FGD ini yaitu pada tanggal 17 Maret 2023 bertempat di Surabaya, Jawa Timur.

#### b. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Tantangan *Urban Air Mobility* (UAM) dan *Advanced Air Mobility* (AAM) di Indonesia”

Dalam rangka Undang-undang penerbangan sebagai instrumen regulasi tertinggi belum memuat secara spesifik pengaturan *drone*/ UAS/ AAM/ UAM. Hal ini menjadi kendala dalam pelaksanaan sertifikasi sistem, terkait keselamatan untuk drone, pilot serta operator. Perkembangan teknologi sarana transportasi *Drone/ Unmanned Aircraft System* (UAS), AAM, UAM (Taksi Udara) dalam bidang penerbangan sangatlah pesat. Hal ini menjadi paradigma baru dalam pemanfaatan bidang aerial survey, pertanian, infrastruktur, mobilitas barang dan manusia;

Banyak perusahaan di Indonesia telah mampu memproduksi *drone* produk dalam negeri dan pertumbuhan pemanfaatan, jenis dan kategori serta perkembangan teknologi *drone*/ UAS/ AAM/ UAM lebih cepat dari regulasi saat ini. Kegiatan tersebut dilaksanakan pada hari Selasa s.d. Rabu tanggal 5-6 Desember 2023 di Hotel Santika Premiere Bintaro.



Gambar 10. 1 Dokumentasi FGD Tantangan *Urban Air Mobility* (UAM) dan *Advanced Air Mobility* (AAM) di Indonesia

- c. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Sinergitas dan Peran Industri Penerbangan dalam Mendukung Peningkatan Industri Pariwisata Nasional Pasca Covid-19”

Dalam rangka menghimpun dan mengidentifikasi permasalahan serta kebutuhan sub sektor perhubungan terkait dengan kebijakan model dan strategi pemulihan bisnis penerbangan pasca pandemi covid-19 serta sinergitas transportasi udara dalam mendukung sektor pariwisata untuk menciptakan konektivitas yang berkelanjutan maka dilakukan FGD dengan tema “Sinergitas dan Peran Industri Penerbangan dalam Mendukung Peningkatan Industri Pariwisata Nasional Pasca Covid-19” pada Hari Selasa - Kamis, 7 - 9 Maret 2023, di The Trans Resort Bali, Seminyak, Bali.



Gambar 10. 2 Dokumentasi *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Sinergitas dan Peran Industri Penerbangan dalam Mendukung Peningkatan Industri Pariwisata Nasional Pasca Covid-19”

- d. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Harmonisasi Pengaturan Bandar Udara Perairan”

Dalam rangka penyusunan salah satu Kebijakan Transportasi terkait *waterbase* untuk mendukung konektivitas antar daerah dan pelayanan sektor pariwisata maka dilaksanakan FGD dengan tema “Harmonisasi Pengaturan Bandar Udara Perairan” pada Hari Kamis, 23 November 2023, di Ruang Rapat Venetian, Merlynn Park Hotel, Jakarta Pusat.



Gambar 10. 3 Dokumentasi *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Harmonisasi Pengaturan Bandar Udara Perairan”

- e. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Evaluasi Penyelenggaraan Pengusahaan dan Kerjasama di Bidang Bandar Udara”

Dalam rangka menindaklanjuti isu strategis Bidang Prasarana Transportasi khususnya tentang penyelenggaraan pelayanan bandar udara serta arahan Bapak Menteri Perhubungan agar Badan Kebijakan Transportasi mengambil peran dalam mendukung perbaikan Kebijakan Transportasi, maka dilaksanakan Forum Diskusi Evaluasi Kebijakan dengan tema Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Pengusahaan dan Kerjasama di Bidang Bandar Udara pada Jumat, 21 Juli 2023 di Labuan Bajo.



Gambar 10. 4 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Evaluasi Penyelenggaraan Pengusahaan dan Kerjasama di Bidang Bandar Udara”

- f. *Forum Grop Discussion* (FGD) dengan tema “Strategi Sektor Transportasi dalam Upaya Penurunan Tingkat Polusi Udara di Kawasan Jabodetabek”

Badan Kebijakan Transportasi dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengambil langkah-langkah strategis untuk menangani isu-isu transportasi yang ada. Perubahan harus disusun dalam tahapan yang konsisten untuk pencapaian hasil dalam dinamika tuntutan global, seperti halnya masalah isu polusi udara. Sektor transportasi menyumbang sekitar 44% kontribusi dalam polusi udara Jabodetabek. Sejalan dengan acara ini dilakukan pengumpulan data dan informasi dengan berbagai narasumber dan ahli untuk merumuskan strategi kebijakan menurunkan tingkat polusi udara di Jabodetabek sesuai dengan arahan Presiden. Adapun kesimpulan dari penyelenggaraan FGD, yaitu:

- a) Perumusan kebijakan tidak hanya di satu Kementerian, tetapi perlu melibatkan beberapa Kementerian Lembaga dan stakeholder terkait secara komprehensif mengingat adanya banyak faktor yang secara kompleks menyebabkan terjadinya penurunan kualitas udara;
- b) Perlu melakukan perubahan perilaku, penerapan Peraturan kendaraan yang beroperasi setara dengan Euro 4 sesuai dengan Permen LHK P.20 tahun 2017, pengurangan kontribusi emisi dari kendaraan bermotor;

- c) Penerapan Implementasi *Electric Vehicle* dengan penyediaan energi listrik yang ramah lingkungan, pengumpulan dan pengelolaan limbah bekas, pengelolaan kendaraan bermotor dengan bahan bakar fosil yang akan digantikan dengan *Electric Vehicle*, pengurangan kontribusi emisi dari kendaraan bermotor (insentif parkir, kendaraan tidak lulus uji 2/3 kali tidak boleh beroperasi, penerapan tilang, diskon pengujian kendaraan bermotor, pajak karbon dan mendorong daerah melaksanakan program langit biru);
- d) Dibutuhkan konsep kesetaraan layanan di Jabodetabek mengingat cakupan layanan angkutan umum di Jakarta sudah lebih dari 70% akan tetapi di kawasan Bodetabek masih kurang dari 20%. Penerapan angkutan umum ramah lingkungan dan modernisasi angkutan umum diharapkan sebagai salah satu upaya mengurangi emisi;
- e) Kualitas udara sangat dipengaruhi oleh curah hujan, kecepatan angin, lapisan pembalik, cuaca kedepan sampai bulan September masih dipengaruhi angin timur (Australia), fenomena El Nino yang masih aktif sehingga potensi hujan masih jarang. Musim di Indonesia hujan masuk di bulan Oktober;
- f) Sosial ekonomi sangat mempengaruhi penggunaan sepeda motor alat transportasi yang paling diandalkan masyarakat berpenghasilan rendah, karena super hemat. (8,8 juta orang di Bodetabek tidak bisa akses publik transport);
- g) Untuk mendorong penggunaan angkutan umum perlu pendekatan kultural dan struktural berupa peraturan dan himbauan, uji emisi sepeda motor, bantuan subsidi angkutan umum untuk daerah Bodetabek sebagai penyangga wilayah DKI Jakarta dalam rangka mengurangi ketimpangan pelayanan angkutan umum dan pengurangan penggunaan sepeda motor;
- h) Penetapan kebijakan polusi udara perlu *support system* seperti angkutan umum yang aman, nyaman, reliabel dan terintegrasi *first mile* dan *last mile* perlu diperhatikan bengkel uji emisi bahan bakar, untuk kendaraan euro yang lebih tinggi penanganan jumlah sepeda motor yang semakin tinggi, penetapan usia kendaraan yang bisa beroperasi, dan pengawasan polutan dari sektor industri;
- i) Masalah ketimpangan sosial ekonomi mengakibatkan masyarakat untuk memilih moda-moda ataupun pilihan yang berakibat pada peningkatan polusi, hal ini perlu ditindaklanjuti dan diberikan *support system* (sistem penghubung, feeder, fasilitas pejalan kaki, dan lainnya) untuk mengurangi polusi hingga ke akarnya.



Gambar 10. 5 Dokumentasi Forum Grop Discussion (FGD) dengan tema “Strategi Sektor Transportasi dalam Upaya Penurunan Tingkat Polusi Udara di Kawasan Jabodetabek”

- g. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Peningkatan Keamanan Infrastruktur Informasi Vital Bidang Transportasi Perkeretaapian”  
Ancaman terhadap keselamatan dan keamanan perkeretaapian telah lama terjadi, Pusdatin Kemenhub sebagai penjuror memang perlu didukung untuk menyusun peta jalan perlindungan keamanan siber di Kemenhub. Perlu *assessment* terhadap maturitas institusi kita, siapa yang melakukan

maturitas perlu dimatangkan kembali. Kemudian manusianya, diperlukan literasi dan sertifikasi di bidang siber untuk mendukung sistem perlindungan yang akan dijalankan dan pembangunan *cyber security culture*. Badan Kebijakan Transportasi akan mendorong percepatan penyusunan naskah akademik untuk Peraturan Menteri terkait peta jalan yang diperlukan. Forum Diskusi dengan tema “Peningkatan Keamanan Infrastruktur Informasi Vital Bidang Transportasi Perkeretaapian” dilaksanakan pada 26 September tahun 2023 di Yogyakarta.



Gambar 10. 6 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Peningkatan Keamanan Infrastruktur Informasi Vital Bidang Transportasi Perkeretaapian”

h. *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Tantangan dan Solusi Keamanan Penerbangan Untuk Transportasi Maju”

Terkait keamanan penerbangan, dalam beberapa kondisi *security* membutuhkan perhatian lebih besar dari *safety* atau lebih sering dikenal dengan istilah “*security over safety*”. Oleh karena itu, diperlukan adanya penguatan dari sisi personel, peralatan, dan sistem keamanan penerbangan. Keamanan penerbangan tidak akan terwujud tanpa adanya peran semua pihak, setiap pihak memiliki posisi masing-masing dan berkontribusi atas terwujudnya keamanan penerbangan dan keamanan penerbangan mengakibatkan keselamatan penerbangan sesuai dengan Pasal 44 dalam Konvensi Chicago. Perlu adanya *leading sector* dalam kolaborasi terkait dengan isu keamanan penerbangan di Indonesia.

Forum Diskusi dengan tema “Tantangan dan Solusi Keamanan Penerbangan Untuk Transportasi Maju” dilaksanakan pada tanggal 24 Oktober tahun 2023 di Bandung.



Gambar 10. 7 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Tantangan dan Solusi Keamanan Penerbangan Untuk Transportasi Maju”

- i. *Focus Group Discussion (FGD)* dengan tema “Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau di Indonesia”  
Kegiatan ini bertujuan untuk menyamakan pandangan dan membangun kolaborasi dengan para pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan sektor transportasi terutama untuk angkutan sungai dan danau. Forum Diskusi dengan tema “Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau di Indonesia” dilaksanakan pada tanggal 21 November tahun 2023 di Balikpapan



Gambar 10. 8 Dokumentasi Focus Group Discussion (FGD) dengan tema “Peningkatan Keselamatan Transportasi Sungai dan Danau di Indonesia”

## B. Jurnal Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi saat ini memiliki 5 (lima) jurnal transportasi yaitu Warta Penelitian, Jurnal Transportasi Multimoda, Jurnal Transportasi Darat, Jurnal Transportasi Laut, dan Warta Ardhia yang dikelola oleh Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi.



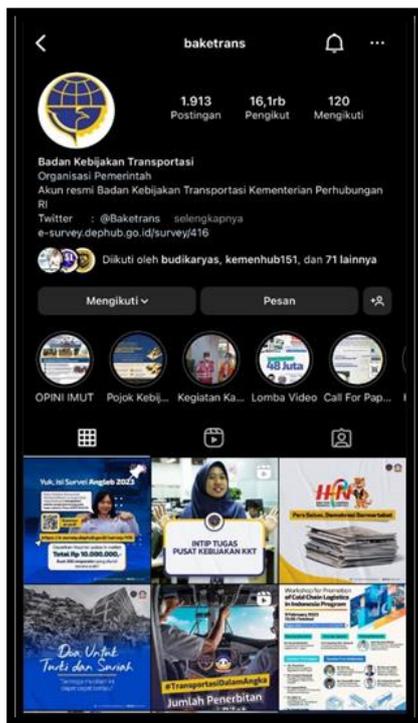
Gambar 10. 9 Publikasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Bentuk Jurnal Transportasi

Jumlah makalah yang dipublikasikan pada Jurnal transportasi tahun 2023 yaitu sebanyak 78 makalah dengan komposisi publikasi yaitu 30 artikel jurnal pada Warta Penelitian Perhubungan, 11 artikel jurnal pada Jurnal Transportasi

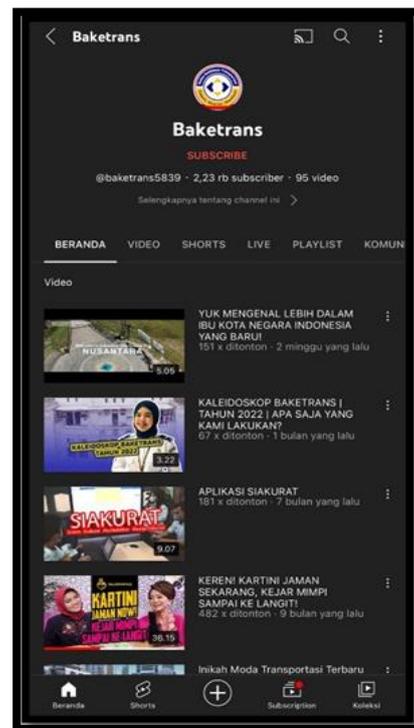
Multimoda, 14 artikel jurnal pada Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 10 artikel jurnal pada Warta Ardhia (Jurnal Udara), dan 13 artikel jurnal pada Jurnal Penelitian Transportasi Laut. Dari 78 makalah tersebut sebanyak 7 judul kajian merupakan hasil karya pegawai Badan Kebijakan Transportasi.

### C. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi

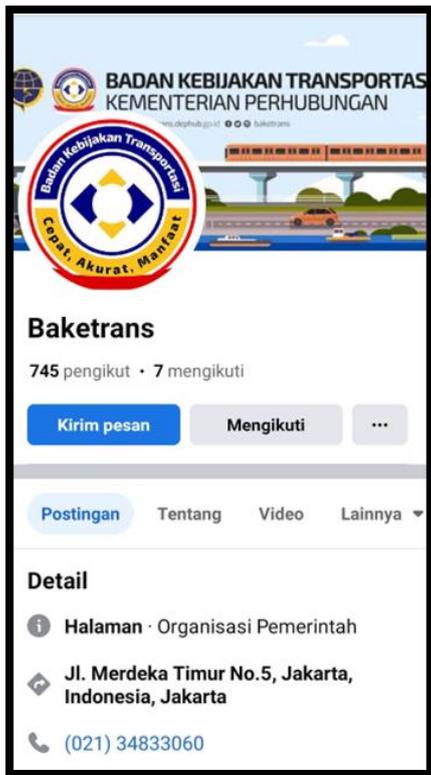
Badan Kebijakan Transportasi telah memanfaatkan media sosial untuk menjangkau masyarakat yang lebih luas dan cepat dalam mengimplementasikan keterbukaan informasi publik. Adapun akun media sosial Badan Kebijakan Transportasi yaitu:



Gambar 10. 10 Instagram Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 11 Youtube Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 12 Facebook Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 13 Twitter Badan Kebijakan Transportasi

## BAB XI PENUTUP

- A. Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai 5 (lima) unit kerja Eselon II, yaitu Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana dan Integrasi Moda, Pusat Kebijakan Lalu-Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, dan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Kebijakan Transportasi;
- B. Adapun jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 291 pegawai, yang terdiri dari berbagai tingkatan pangkat/ golongan dan pendidikan;
- C. Pada Tahun 2023, Badan Kebijakan Transportasi telah menyelesaikan sebanyak 65 Rekomendasi Kebijakan;
- D. Kegiatan Strategis Badan Kebijakan Transportasi selama Tahun 2023 adalah sebagai berikut:
  - a. Rapat Kerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023;
  - b. *Focus Group Discussion* (FGD) “Tantangan *Urban Air Mobility* (UAM) Dan *Advanced Air Mobility* (AAM) Di Indonesia” Dan Demo *Flight Ehang 216*;
  - c. Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional Di Indonesia;
  - d. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Perusahaan Dan Kerjasama Di Bidang Bandar Udara;
  - e. Penyesuaian Tarif Bagi Pengguna *Commuter Line* (KRL);
  - f. Survei, Analisis Dan Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis;
  - g. Angkutan Lebaran 2023;
  - h. Angkutan Natal Tahun 2023 Dan Tahun Baru 2024;
  - i. Monitoring Layanan Transportasi Publik “*Buy The Service*” (BTS)
- E. Badan Kebijakan Transportasi memiliki sarana untuk menunjang kegiatan penyusunan Rekomendasi Kebijakan seperti Perpustakaan Pusat Kementerian Perhubungan, Aplikasi *Open Journal System* (OJS), Aplikasi e-Survey, dan *Whistle Blowing System*;
- F. Badan Kebijakan Transportasi memiliki prasarana untuk menunjang kegiatan penyusunan Rekomendasi Kebijakan seperti Gedung Utama Badan Kebijakan Transportasi dan Gedung Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi;
- G. Kerja sama Badan Kebijakan Transportasi selama Tahun 2023 yaitu:
  - a. Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi dengan Perpustakaan Nasional;
  - b. Institut Teknologi Bandung (ITB);
  - c. Kompas Media Nusantara;
  - d. PT Angkasa Pura II;
  - e. Universitas Hasanuddin;
  - f. PT Telekomunikasi Selular.

- H. Adapun realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 sebesar Rp160.979.807.637,00 (99,91%) dengan rincian realisasi per jenis belanja adalah sebagai berikut: belanja barang sebesar Rp122.411.344.287,00 (99,88%), belanja pegawai sebesar Rp34.796.038.240,00 (99,97%) dan belanja modal sebesar Rp3.772.425.110,00 (100%). Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian realisasi anggaran tahun 2023 lebih tinggi dari pada realiasi tahun 2022;
- I. Kegiatan penunjang Badan Kebijakan Transportasi meliputi:
- a. Webinar dan *Focus Group Discussion* (FGD);
  - b. Jurnal Transportasi;
  - c. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi.
- J. Dalam menyusun rekomendasi kebijakan, tahapan pertama yg dilakukan oleh Badan Kebijakan Transportasi adalah melaksanakan kegiatan *Agenda Mapping* ke beberapa wilayah di Indonesia untuk menginventarisasi isu/ permasalahan yang ada di lapangan dan melibatkan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah, Operator Transportasi, Akademisi serta *Stakeholder* terkait sebagai langkah awal Badan Kebijakan Transportasi dalam melakukan pemetaan prioritas kebijakan yang perlu ditelaah/ evaluasi/ inisiasi untuk acuan rencana kerja jangka pendek maupun jangka menengah/ panjang yang kemudian akan menjadi agenda kerja penyusunan rancangan kebijakan yang diinisiasi oleh Badan Kebijakan Transportasi. *Agenda Mapping* ini juga menghasilkan indikasi kebutuhan program pembangunan sektor transportasi baik dari segi sarana, prasarana maupun pelayanan. Hal ini akan menjadi masukan bagi arah pembangunan sektor transportasi oleh Kementerian Perhubungan serta indikasi kebutuhan dukungan program pembangunan sebagai salah satu referensi rencana pembangunan sarana/ prasarana/ pelayanan sektor transportasi di daerah.