

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH TAHUN 2023

BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

KATA PENGANTAR

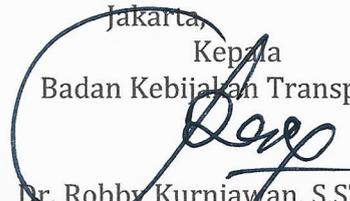


Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan “**Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023**” dapat diselesaikan. Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Kebijakan Transportasi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance* dan *clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara Review atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan telah menyusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2023 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang kebijakan transportasi.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan selama Tahun 2023. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai Badan Kebijakan Transportasi selama kurun waktu Tahun 2023. Selain itu, Laporan Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Kebijakan Transportasi pada tahun berikutnya.

Demikian Laporan ini dibuat semoga dapat bermanfaat sebagai bentuk pertanggungjawaban dan dapat meningkatkan kinerja Badan Kebijakan Transportasi di masa yang akan datang.

Jakarta, 2024
Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si
NIP. 19790629 199802 1 002

No	Proses	Persetujuan	Tanggal	Paraf
1	Dikonsep	Ketua Tim Kerja Evaluasi dan Pelaporan, Sekretariat BKT		
2	Diperiksa	Kepala Bagian Perencanaan, Data, dan Informasi		
		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		

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan “**Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023**” dapat diselesaikan. Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Kebijakan Transportasi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance* dan *clean government*.

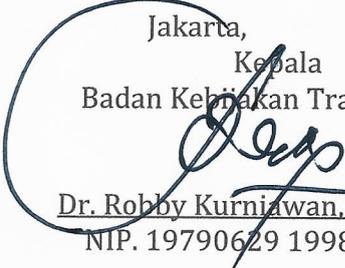
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara Review atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan telah menyusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2023 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang kebijakan transportasi.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan selama Tahun 2023. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai Badan Kebijakan Transportasi selama kurun waktu Tahun 2023. Selain itu, Laporan Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Kebijakan Transportasi pada tahun berikutnya.

Demikian Laporan ini dibuat semoga dapat bermanfaat sebagai bentuk pertanggungjawaban dan dapat meningkatkan kinerja Badan Kebijakan Transportasi di masa yang akan datang.

Jakarta, 2024

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi


Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si
NIP. 19790629 199802 1 002

RINGKASAN EKSEKUTIF

Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023 memiliki 4 (empat) Indikator Kinerja Program (IKP) yang berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Kebijakan Transportasi yang menjadi dasar analisa capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023. Hal ini merupakan tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PANRB) yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja (IK) harus berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Kebijakan Transportasi.

A. PENCAPAIAN KINERJA

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%**. Dari empat Indikator Kinerja Program (IKP) masih berproses dalam pencapaian target yang ditetapkan dalam PK Tahun 2023 sebagai berikut:

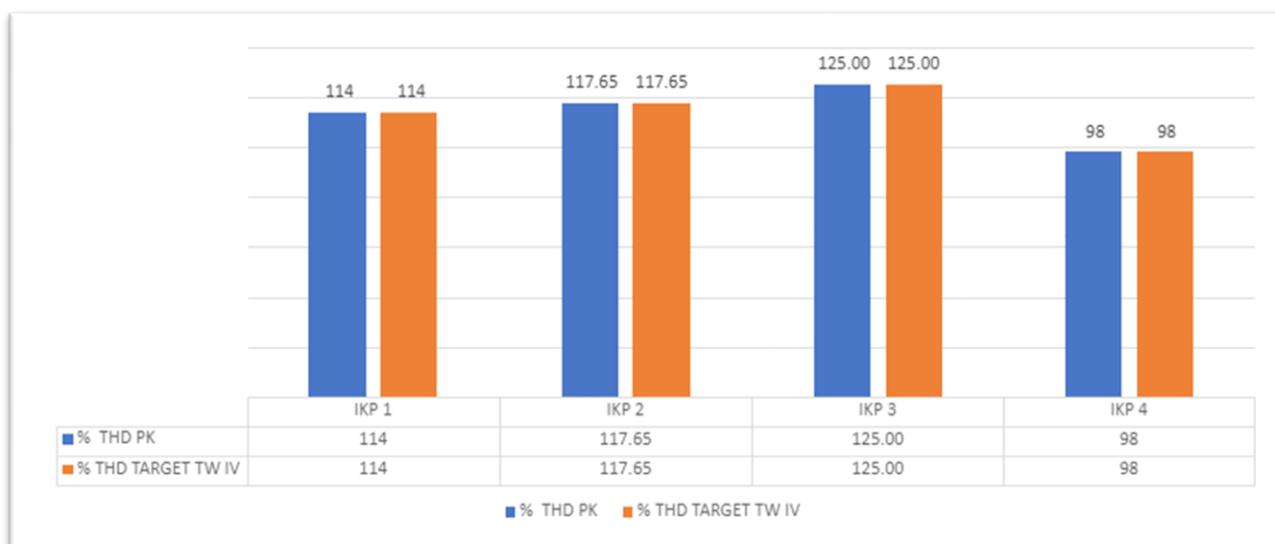
1. IKP 1 yaitu Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi merupakan Instrumen untuk menilai kualitas kebijakan pemerintah yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan, pengaturan agenda, formulasi, implementasi dan evaluasi. Nilai *assessment* mandiri perhitungan Indeks Kualitas Kebijakan (IKK) pada tahun 2023 diperoleh sebesar **56,970**. Nilai tersebut diperoleh dengan menginventarisir data dukung setiap rekomendasi kebijakan yang terpilih menjadi sampel dalam perhitungan IKK dengan mengacu kepada Surat Edaran Kepala Lembaga Administrasi Negara LAN Nomor: 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan. Hasil dari penilaian mandiri sebesar 56,97 tersebut tergolong cukup, dengan target sebesar 50 dapat diartikan telah melebihi target yang ditetapkan.
2. IKP 2 yaitu tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi (tahun berjalan). Saat ini semua target rekomendasi kebijakan telah selesai disusun dan disampaikan kepada Menteri Perhubungan atau stakeholder terkait. Realisasi tahun 2023 sebesar **100%**. Jika dibandingkan dengan target PK maka diperoleh capaian kinerja sebesar **117,647%**;
3. IKP 3 yaitu tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi (t-2) dengan realisasi tahun 2023 sebesar **40%**. Nilai tersebut diperoleh dari perbandingan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/ Sub Sektor/ *Stakeholder* dengan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (t-2) yaitu 18 rekomendasi kebijakan dibandingkan dengan 45 total rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan Tahun 2021. Jika dibandingkan dengan target PK maka diperoleh capaian kinerja sebesar **125%**. Hal ini dapat diartikan bahwa realisasi tahun 2023 telah melebihi target yang ditetapkan.

4. IKP 4 yaitu Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan Tahun 2023. Indeks RB tahun 2022 yaitu **78,40**, jika dibandingkan dengan target indeks RB Tahun 2023 maka diperoleh capaian kinerja sebesar **98%**. Saat ini, indeks RB Tahun 2023 masih dalam proses penilaian oleh Kementerian PANRB dan hasil indeks RB tersebut baru akan disampaikan pada tahun 2024 sehingga untuk sementara nilai capaian kinerja indeks RB menggunakan capaian indeks RB tahun sebelumnya.

Realisasi dan capaian kinerja Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1 Perbandingan Target dan Realisasi IKP Badan Kebijakan Transportasi TA 2023

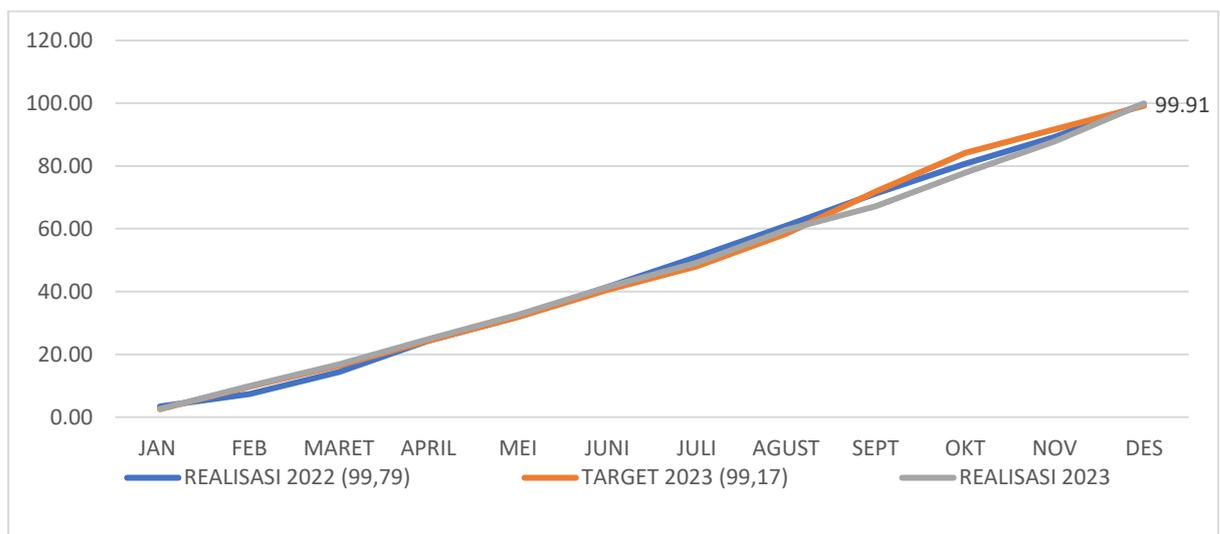


Gambar 2 Perbandingan Capaian Kinerja terhadap PK dan Capaian Kinerja terhadap Target TA 2023

B. KINERJA ANGGARAN

Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp164.691.139.000,00 dan pada bulan Oktober terdapat penambahan anggaran belanja pegawai sebesar Rp379.718.000,00 serta berdasarkan Surat Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-1016/AG/AG.3/2023 tanggal 27 Desember 2023 tentang Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan TA. 2023 (Revisi I), terdapat blokir *Automatic Adjustment* Badan Kebijakan Transportasi sebesar 2,39% dari total pagu anggaran sehingga pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi sebesar Rp161.130.813.000,00. Adapun realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 sebesar Rp160.979.807.637,00 sehingga diperoleh capaian anggaran sebesar **99,91%**. Adapun rincian realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi didominasi oleh belanja barang sebesar Rp122.411.344.287,00 belanja pegawai yaitu sebesar Rp34.796.038.240,00 dan belanja modal sebesar Rp3.772.425.110,00.

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 3 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2023

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB 1	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 LATAR BELAKANG.....	1
1.2 TUGAS DAN FUNGSI	2
1.3 SUMBER DAYA MANUSIA.....	1
1.4 POTENSI, ISU STRATEGIS, DAN PERMASALAHAN	3
1.5 SISTEMATIKA PELAPORAN	3
BAB II.....	5
PERENCANAAN KINERJA.....	5
2.1 RENCANA STRATEGIS	5
2.2 PERJANJIAN KINERJA	7
BAB III	10
AKUNTABILITAS KINERJA	10
3.1 ANALISIS CAPAIAN KINERJA TAHUN 2023	10
3.1.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA.....	10
3.1.2 CAPAIAN KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI.....	11
1. Sasaran Program 1 - Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi.....	12
2. Sasaran Program 2 - Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	20
3.2 ANALISIS EFISIEN SUMBER DAYA	23
3.2.1 ANALISIS CAPAIAN KELUARAN.....	23
3.2.2 ANALISIS PENYERAPAN ANGGARAN	23
3.2.3 ANALISIS EFISIENSI.....	24
3.2.4 ANALISIS KONSISTENSI ANTARA PERENCANAAN DAN IMPLEMENTASI	25
3.2.5 PENILAIAN EVALUASI KINERJA ANGGARAN	26
3.3 CAPAIAN KEBERHASILAN LAINNYA.....	28
3.3.1 PENGHARGAAN	28
3.3.2 KERJASAMA	29
3.4 ANALISIS CAPAIAN ANGGARAN TAHUN 2023.....	31

3.4.1	REALIASI ANGGARAN TAHUN 2023	31
3.4.2	ANALISIS DANA YANG TIDAK TERSERAP TAHUN 2023	31
BAB IV.....		34
PENUTUP.....		34
4.1	KESIMPULAN	34
4.2	SARAN DAN TINDAK LANJUT.....	35
LAMPIRAN 1		38
LAMPIRAN 2		39
LAMPIRAN 3		49
LAMPIRAN 4		56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Perbandingan Target dan Realisasi IKP Badan Kebijakan Transportasi TA 2023	iii
Gambar 2 Perbandingan Capaian Kinerja terhadap PK dan Capaian Kinerja terhadap Target TA 2023	iii
Gambar 3 Realisasi Anggaran Triwulan IV Tahun 2023.....	iv
Gambar 4 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi.....	1
Gambar 5 Persentase SDM setiap Satuan Kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023	1
Gambar 6 Jabatan Fungsioanl Tertetu di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.....	2
Gambar 7 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi.....	5
Gambar 8 Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Menteri Perhubungan	8
Gambar 9 Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Menteri Perhubungan	9
Gambar 10 Area Perubahan dalam Reformasi Birokrasi	21
Gambar 11 Efisiensi Kinerja Badan Kebijakan Transportasi.....	25
Gambar 12 Pemenang Juara 1 ASN Muda Berbakat Kementerian Perhubungan.....	28
Gambar 13 Penganugerahan SAKIP AWARD 2023.....	29

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Komposisi SDM berdasarkan tingkat pendidikan.....	1
Tabel 2 Komposisi SDM berdasarkan usia.....	2
Tabel 3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 - 2024	6
Tabel 4 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Triwulan IV Tahun 2023	11
Tabel 5 Rekomendasi Kebijakan Tahun 2023	12
Tabel 6 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 1 Triwulan IV Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi.....	13
Tabel 7 Hasil Penilaian Mandiri IKK TA 2023	13
Tabel 8 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 2 Triwulan IV Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi.....	15
Tabel 9 Judul Rekomendasi Kebijakan yang Telah Selesai sampai dengan Triwulan IV 15	
Tabel 10 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 3 Triwulan IV Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi	19
Tabel 11 Judul Rekomendasi Kebijakan yang Terkonfirmasi Kemanfaatannya	19
Tabel 12 Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi	21
Tabel 13 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 4 Triwulan IV Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi	22
Tabel 14 Capaian Output Program.....	23
Tabel 15 Tingkat Penyerapan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi TA 2023	23
Tabel 16 Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran Tahun 2023	25
Tabel 17 Kerjasama Penyusunan Rekomendasi Kebijakan.....	29
Tabel 18 Perkembangan Pagu Anggaran 2022-2023	31
Tabel 19 Capaian Daya Serap Per-Jenis Belanja Tahun 2023.....	31
Tabel 20 Capaian Daya Serap Per-Satuan Kerja Tahun 2023.....	32
Tabel 21 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023.....	34

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Badan Kebijakan Transportasi merupakan lembaga yang berfungsi dalam melaksanakan *policy research* di bidang transportasi yang berperan penting dalam menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan tugas analisis kebijakan diarahkan dalam rangka mewujudkan pelayanan jasa transportasi, yaitu melalui (1) Rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi; (2) Pengkoordinasian pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi; (3) Pelaksanaan evaluasi kebijakan di bidang transportasi; dan (4) Penyediaan data hasil kajian kebijakan di bidang transportasi.

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 terkait di tingkat pusat maupun 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 subsector maupun dari Pemerintah Daerah.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2023 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2022 – 2024.

1.2 TUGAS DAN FUNGSI

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

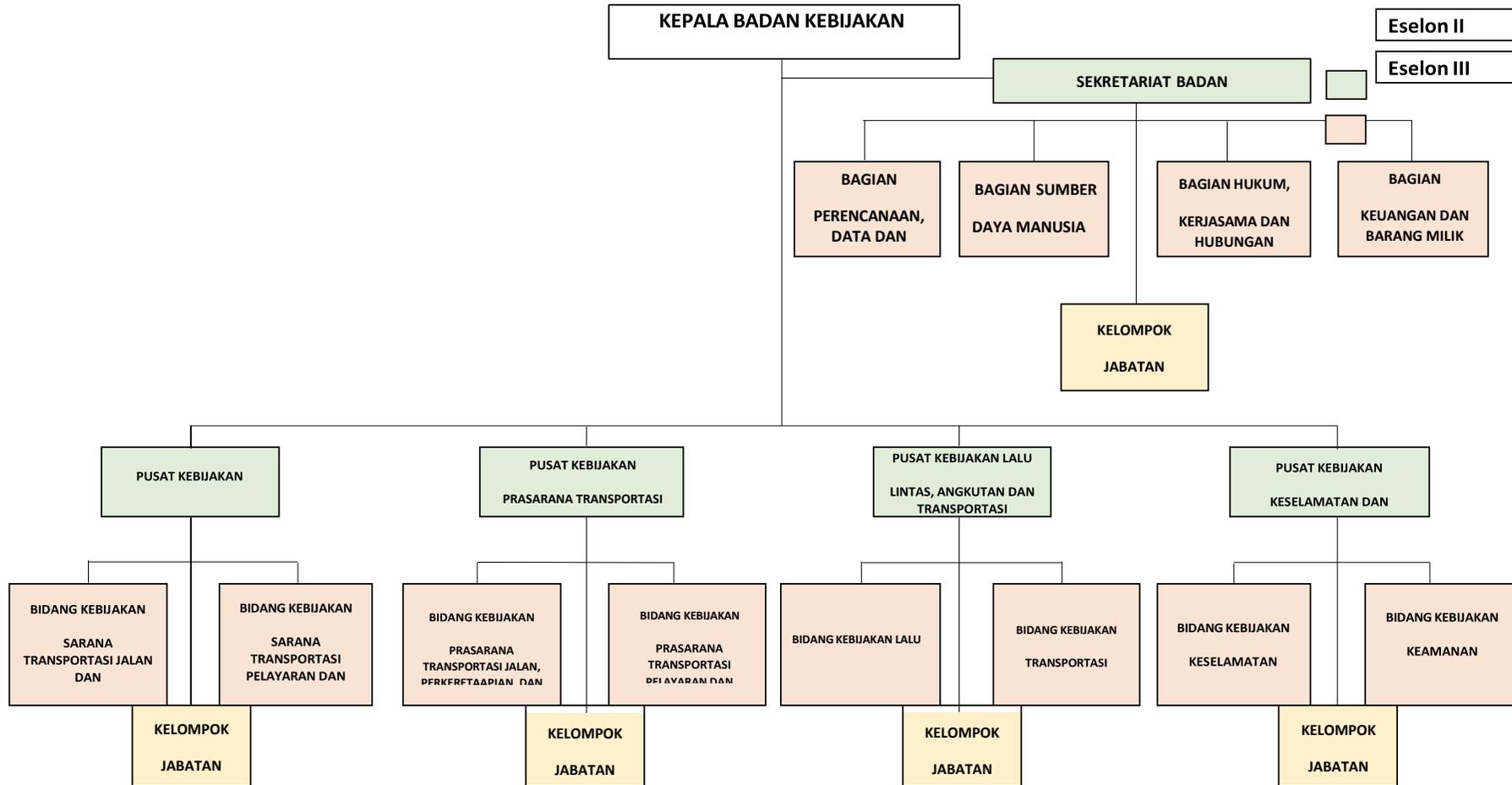
- a. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi;
- b. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- c. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang transportasi;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

Badan Kebijakan Transportasi mempunyai 5 (lima) unit satuan kerja, yang terdiri atas:

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

Struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi menitikberatkan pada fungsi (non-matra), sehingga ini akan merubah pola kompetensi sumber daya manusia di masing-masing unit kerja. Setiap Pusat Kebijakan diperkuat oleh Pemangku Jabatan Fungsional dengan keahlian spesifik, antara lain: Jabatan Fungsional Umum, Jabatan Fungsional Analis Kebijakan, Jabatan Fungsional Perencana serta Jabatan Fungsional lain sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan tugas BKT. Untuk dapat meningkatkan kualitas hasil pelaksanaan tugas yang bersifat multi perspektif, multi disiplin, serta dalam keterkaitan yang bersifat sistemik dimungkinkan mobilitas sumber daya manusia Jabatan Fungsional antar Unit Kerja Pusat. Adapun Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi dapat dilihat pada **gambar 4**.

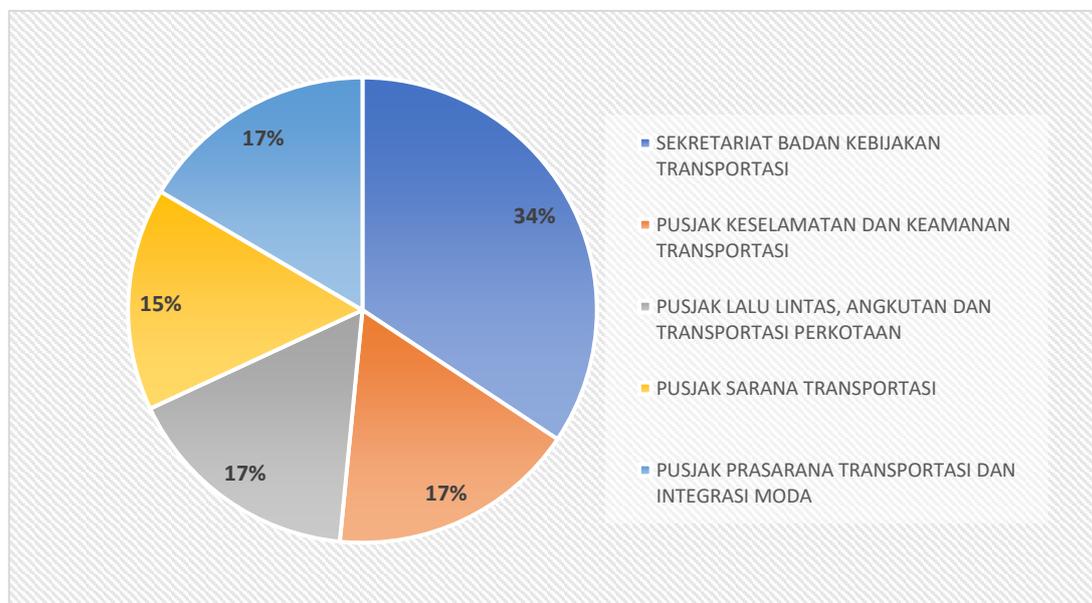
RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022-2024



Gambar 4 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

1.3 SUMBER DAYA MANUSIA

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:



Gambar 5 Persentase SDM setiap Satuan Kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

Untuk mendukung sistem kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, terdapat beberapa level pendidikan terakhir pegawai. Pada tahun 2023, komposisi SDM berdasarkan tingkat Pendidikan didominasi oleh lulusan S1/DIV. Adapun sebaran pegawai berdasarkan tingkat pendidikan terakhir adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Komposisi SDM berdasarkan tingkat pendidikan

NO	UNIT KERJA	S3	S2	S1/DIV	DIII	DI	SMA	JUMLAH
1.	SEKRETARIAT BKT	2	26	52	12	1	7	100
2.	PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI	3	15	24	4	1	3	50
3.	PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN	1	18	24	2	1	2	48
4.	PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI	-	16	24	2	1	2	45
5.	PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA	1	15	29	2	1	-	48
	JUMLAH	7	90	153	22	5	14	291

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 2 Komposisi SDM berdasarkan usia

NO	UNIT KERJA	21-30	31-40	41-50	51-65	JUMLAH
1.	SEKRETARIAT BKT	40	36	13	11	100
2.	PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI	23	11	11	5	50
3.	PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN	21	12	8	7	48
4.	PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI	18	16	5	6	45
5.	PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA	19	16	7	6	48
	JUMLAH	121	91	44	35	291

Untuk menunjang rangkaian kegiatan proses penyusunan rekomendasi kebijakan, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai berbagai macam jabatan kepakaran 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 6 Jabatan Fungsioanl Tertetu di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Dalam melaksanakan fungsi Badan Kebijakan Transportasi, Analis Kebijakan dapat berkolaborasi dengan setiap elemen jabatan yang ada pada instansi, terutama Jabatan Fungsional yang terkait dalam proses pembuatan kebijakan.

1.4 POTENSI, ISU STRATEGIS, DAN PERMASALAHAN

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.

1.5 SISTEMATIKA PELAPORAN

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 85 Tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagai berikut:

Bab I – Pendahuluan

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

Bab II – Perencanaan Kinerja

Bab ini menyajikan ringkasan/ ikhtisar Rencana Strategis, Prioritas Nasional, Rencana Kerja, dan Anggaran serta Perjanjian Kinerja tahun yang bersangkutan.

Bab III – Akuntabilitas Kinerja

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun yang bersangkutan terdiri dari:

a) Analisis Capaian Kinerja

Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada tahun berjalan berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/ kegagalan dan hambatan/ kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.

b) Analisis Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

c) Capaian Keberhasilan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Lainnya

d) Analisis Capaian Anggaran

Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

Bab IV – Penutup

Bab ini menyajikan kesimpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan Badan Kebijakan Transportasi untuk meningkatkan kinerjanya.

Lampiran

Menyajikan lampiran yang mendukung Laporan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi.

BAB II PERENCANAAN KINERJA

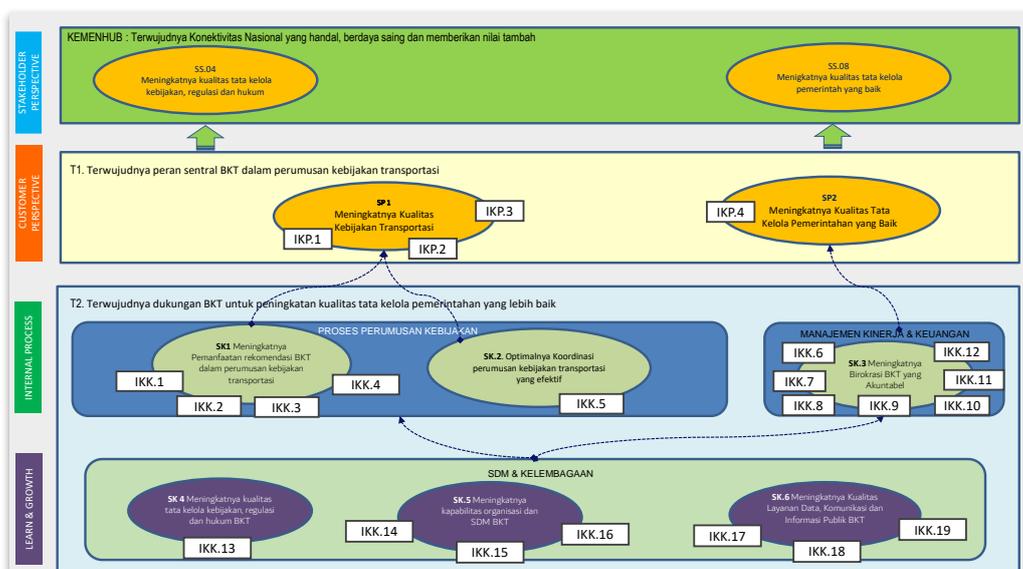
2.1 RENCANA STRATEGIS

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

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

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

IKP Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang menjadi dasar analisa capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023, sebagaimana disajikan dalam peta strategis berikut ini :



Gambar 7 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi

Korelasi antara tujuan, sasaran program, indikator kinerja program serta indikator dan metode perhitungan indikator kinerja sebagaimana diuraikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 - 2024

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Target		
			2022	2023	2024
Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50 (Cukup)	50 (Cukup)	65 (Baik)
	IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)	%	80	85	90
	IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)	%	30	32	32
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	Indeks	79,5	80	80,5

Adapun penjabaran dari perspektif Peta Strategis yang dituangkan dalam indikator kinerja dan targetnya sebagai berikut:

a. Sasaran Program Pertama (SP.1) yang akan dicapai adalah meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi, dengan indikator kinerja Program yaitu sebagai berikut:

1) IKP 1 : Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi

Instrumen untuk menilai kualitas kebijakan pemerintah yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan, penagturan agenda, formulasi, implementasi dan evaluasi. Metode perhitungan IKP 1 berdasarkan Surat Edaran Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas.

2) IKP 2 : Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)

Rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi dan diterima oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai dasar upaya tindak lanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan

atau pimpinan unit eselon I lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan. Metode perhitungan IKP 2 yaitu jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders) / Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada tahun berjalan x 100%.

3) IKP 3 : Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)

Rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* adalah rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan unit eselon I lain sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan.

b. Sasaran Program Kedua (SP.2) yang akan dicapai adalah meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut:

IKP 4 : Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

2.2 PERJANJIAN KINERJA

Badan Kebijakan Transportasi telah menetapkan target kinerja program dan kegiatan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2023 yang disusun secara berjenjang yang masih mengacu pada Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024. Dokumen tersebut telah ditandatangani Kepala Bagian / Kepala Bidang dengan Pejabat Eselon II, dan Pejabat Eselon II dengan Eselon I.

Pada tahun 2023, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 terkait kebutuhan revisi dokumen PK, Badan Kebijakan Transportasi telah menyusun sebanyak dua dokumen Perjanjian Kinerja, yaitu:

- (1) Dokumen PK awal yang disusun pada bulan Januari 2023 dengan pagu anggaran sebesar Rp164.691.139.000,00 dengan pimpinan Badan Kebijakan Transportasi Bapak Gede Pasek Suardika;
- (2) Dokumen PK revisi II yang disusun pada bulan November 2023 dikarenakan adanya pergantian pimpinan Badan Kebijakan Transportasi, dari Bapak Gede Pasek Suardika kepada Bapak Robby Kurniawan. Adapun pagu yang digunakan yaitu sebesar Rp161.130.813.000,00.



**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

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

Nama : Gede Pasek Suardika

Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi

selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi

Jabatan : Menteri Perhubungan

selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

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

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

Jakarta, Januari 2023

Pihak Kedua,
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

Pihak Pertama
Kepala Badan Kebijakan Transportasi

GEDE PASEK SUARDIKA

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
1	2	3		4	5
SP 1	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1	Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50 (Cukup)
		IKP 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)	%	85
		IKP 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)	%	32
SP 2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 4	Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	Indeks	80

KEGIATAN

1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 87.415.370.000,00
2. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 2.668.650.000,00
3. Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 73.872.837.000,00
4. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Perumus Kebijakan	Rp. 432.578.000,00
5. Legislasi dan Litigasi Kebijakan	Rp. 301.704.000,00

ANGGARAN

Disetujui,
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

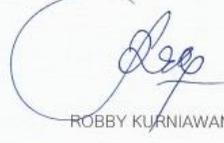
Jakarta, Januari 2023
Kepala Badan Kebijakan Transportasi

GEDE PASEK SUARDIKA

Gambar 8 Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Menteri Perhubungan

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023 BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI					
NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
1	2	3		4	5
1.	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1	Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50 (Cukup)
		IKP 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)	%	85
		IKP 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)	%	32
2.	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 4	Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	Indeks	80

KEGIATAN	ANGGARAN
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 83.475.263.000,00
2. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 2.892.141.000,00
3. Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 73.649.346.000,00
4. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Perumus Kebijakan	Rp. 432.578.000,00
5. Legislasi dan Litigasi Kebijakan	Rp. 301.704.000,00

Disetujui, Menteri Perhubungan	Jakarta, November 2023 Kepala Badan Kebijakan Transportasi
 BUDI KARYA SUMADI	 ROBBY KURNIAWAN


**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

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

Nama : Robby Kurniawan
Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi

selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan

selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

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

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

Jakarta, November 2023

Pihak Kedua, Menteri Perhubungan	Pihak Pertama Kepala Badan Kebijakan Transportasi
 BUDI KARYA SUMADI	 ROBBY KURNIAWAN

Gambar 9 Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Menteri Perhubungan

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 ANALISIS CAPAIAN KINERJA TAHUN 2023

3.1.1 TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

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

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

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

Capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024. Pengukuran tingkat capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja utama pada masing-masing perspektif.

Penghitungan persentase capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang Petunjuk

Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan persentase kinerja untuk Badan Kebijakan Transportasi adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

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

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 dan Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2023;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 terhadap Target Kinerja pada Tahun 2023 dalam Renstra Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024.

3.1.2 CAPAIAN KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Badan Kebijakan Transportasi merupakan unit kerja eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan yang terbentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Adapun susunan organisasi tata kerja ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam melaksanakan tugas dan fungsi, Badan Kebijakan Transportasi mengacu kepada Rencana Strategis (RENSTRA) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 – 2024. Target yang terdapat dalam RENSTRA kemudian diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja Tahun 2023. Selanjutnya, Perjanjian Kinerja perlu dilakukan pengukuran kinerja untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dalam pelaksanaan program dan kegiatan sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan. Berdasarkan penetapan target pada setiap indikator kinerja yang terdapat dalam RENSTRA dan Perjanjian Kinerja, berikut adalah pencapaian Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada TA 2023:

Tabel 4 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Triwulan IV Tahun 2023

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Target PK	Realisasi	% Capaian Kinerja
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50	56,966	113,931
	IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)	%	85	100,000	117,647
	IKP 3	%	32	40,000	125,000

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Target PK	Realisasi	% Capaian Kinerja
	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)				
Rata - Rata Capaian Kinerja Sasaran Program 1					118,859
SP 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	Indeks	80	78,400*	98,000
Rata - Rata Capaian Kinerja Sasaran Program 2					98,000
Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi TA 2023					113,645

*Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub TA 2022

Adapun capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi jika dijabarkan setiap sasaran strategis adalah sebagai berikut:

1. Sasaran Program 1 - Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi

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. Pada tahun 2023, direncanakan akan dilakukan penyusunan rekomendasi kebijakan sebanyak 65 (enam puluh lima) rekomendasi kebijakan, yang ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 5 Rekomendasi Kebijakan Tahun 2023

No	Satuan Kerja	Jumlah Rekomendasi Kebijakan
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
Total		65

Sasaran program 1 Badan Kebijakan Transportasi adalah meningkatnya kualitas kebijakan transportasi. Pencapaian sasaran program Badan Kebijakan Transportasi diukur dengan tiga Indikator Kinerja Program (IKP), yaitu sebagai berikut:

a. IKP 1 – Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi

Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi merupakan Instrumen untuk menilai kualitas kebijakan pemerintah yang dilihat dari proses pembuatan kebijakan, pengaturan agenda, formulasi, implementasi dan evaluasi. Adapun cara menghitung indikator tersebut mengacu kepada Surat Edaran Kepala Lembaga Administrasi Negara LAN Nomor: 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan yang dilakukan secara manual menggunakan aplikasi Microsoft Excel dimana bukti dukung tahapan disesuaikan dengan *output* yang dihasilkan Badan Kebijakan Transportasi. Perhitungan tersebut sebagai *self assessment* kualitas kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Tabel 6 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 1 Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi

KINERJA TA. 2023			ANGGARAN TA. 2023			TARGET 2024
TARGET PK	REALISASI (%)	CAPAIAN PK (%)	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	CAPAIAN ANGGARAN (%)	
50 (Cukup)	56,966	113,931	36,943,368,000.00	36,893,463,623.00	99,865	65 (Baik)

Nilai *assessment* mandiri perhitungan Indeks Kualitas Kebijakan (IKK) sampai dengan triwulan IV Tahun 2023 diperoleh sebesar **56,966**. Nilai tersebut diperoleh dengan menginventarisir data dukung setiap rekomendasi kebijakan yang terpilih menjadi sampel dalam perhitungan IKK dengan mengacu kepada Surat Edaran Kepala Lembaga Administrasi Negara LAN Nomor: 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan. Hasil dari penilaian mandiri sebesar 56,966 tersebut tergolong cukup, dengan target sebesar 50 dapat diartikan telah melebihi target yang ditetapkan. Berikut hasil penilaian mandiri IKK setiap judul rekomendasi kebijakan yang terpilih menjadi sampel dalam perhitungan IKK:

Tabel 7 Hasil Penilaian Mandiri IKK TA 2023

No	Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan	Nilai Assessment IKK
1	SARANA	Perumusan Kebijakan Terkait Angkutan Massal Pada Kawasan Aglomerasi di Indonesia	48.38%
2	SARANA	Evaluasi Tol Laut	60.43%
3	PTIM	Perumusan Kebijakan Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul dan Pengumpan (Hub and Spoke) untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara	64.88%
4	PTIM	Perumusan Kebijakan Implementasi Dryport untuk Distribusi Komoditas Kopi di Provinsi Aceh	71.62%

No	Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan	Nilai Assessment IKK
5	LLATP	Analisis Potensi Pola Pergerakan Masyarakat Tahun 2023 (Angkutan Lebaran 2023)	69.37%
6	LLATP	Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Survei, Analisis dan Evaluasi Pelayanan Mudik Gratis Pada Angkutan Lebaran 2023	54.17%
7	LLATP	Penanganan Bandar Udara Jenderal Besar Soedirman Purbalingga, Bandar Udara Wiriadinata Tasikmalaya, Dan Bandar Udara Ngloram Blora	51.70%
8	KKT	Evaluasi Kebijakan Penanganan Perlintasan Sebidang Perkeretaapian	60.93%
9	KKT	Penyusunan Standar Marka Optik Serong Pada Jalan Tol	31.21%
RATA - RATA			56,97%

Perolehan realisasi perhitungan mandiri IKK tahun 2023 cukup baik, dimana dari 9 (Sembilan) judul rekomendasi kebijakan yang terpilih menjadi sampel dalam perhitungan IKK, 7 (tujuh) diantaranya telah mencapai target.

Pada tahun 2023, telah dilaksanakan *benchmarking* dengan Lembaga Administrasi Negara (LAN) dalam penerapan Indeks Kualitas Kebijakan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, kegiatan ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mendapat masukan dari LAN sebagai instansi pembina dalam pelaksanaan penilaian Indeks Kualitas Kebijakan. Beberapa hal penting yang menjadi kesimpulan kegiatan dimaksud, antara lain:

- 1) Pengukuran Indeks Kualitas Kebijakan secara nasional dilaksanakan tiap 2 (dua) tahun sekali, dan pada tahun 2023 ini dilaksanakan pengukuran IKK secara nasional;
- 2) Kebijakan yang menjadi objek pengukuran penilaian kualitas kebijakan secara nasional merupakan kebijakan yang telah ditetapkan dalam kurun waktu 2 (dua) tahun sebelum tahun pengukuran dan telah diimplementasikan paling singkat 1 (satu) tahun dari waktu pengukuran IKK;
- 3) Sehubungan dengan *output* yang dihasilkan oleh Badan Kebijakan Transportasi bukan merupakan suatu kebijakan (Peraturan Perundang-undangan), sehingga Badan Kebijakan Transportasi telah menyusun formulasi perhitungan Indeks Kualitas Kebijakan dengan mengadopsi metode perhitungan dari LAN dan bukti dukung disesuaikan dengan proses bisnis di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Capaian anggaran pada tahun 2023 untuk IKP 1 yaitu sebesar **113,931%**. Indeks Kualitas Kebijakan merupakan indikator kinerja baru di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, sehingga indikator tersebut belum bisa dibandingkan dengan capaian kinerja tahun sebelumnya.

Tindak lanjut tahun berikutnya adalah penyusunan pedoman tentang Indikator Indeks Kualitas Kebijakan dengan mengacu pada Surat Edaran Kepala LAN Nomor: 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan untuk dapat digunakan sebagai panduan dalam mengukur Indikator Indeks Kualitas Kebijakan pada periode Rencana Strategis 2025 – 2029.

b. IKP 2 – Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)

Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi (tahun berjalan) yaitu jumlah rekomendasi kebijakan di bidang transportasi yang tertuang dalam bentuk *policy brief* baik swakelola maupun kontraktual yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan/sub sektor/*stakeholder* terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diterima Menteri Perhubungan/sub sektor/stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada tahun berjalan}}$$

Dalam penyusunan rekomendasi kebijakan, Badan kebijakan Transportasi bekerjasama dengan *stakeholders* seperti akademisi, pakar transportasi, Pemerintah Daerah, sub sektor terkait, dll.

Tabel 8 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 2 Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi

KINERJA TA. 2023			ANGGARAN TA. 2023			TARGET 2024
TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN PK (%)	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	CAPAIAN ANGGARAN (%)	
85%	100%	117,647	35,141,737,000	35,085,695,548	99.841	90

Berdasarkan tabel tersebut, diperoleh realisasi tahun 2023 sebesar **100%** dengan target PK sebesar 85% sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar **117,647%**. Hal ini dapat disimpulkan bahwa realisasi 2023 telah melampaui target yang ditetapkan pada tahun 2023 dan juga berdasarkan pada tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi tahun 2023 telah melampaui target tahun 2024.

Adapun judul 65 (enam puluh lima) rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/sub sektor/*stakeholder* terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan yaitu sebagai berikut:

Tabel 9 Judul Rekomendasi Kebijakan Tahun 2023

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluasi Kapal Penyeberangan di Ketapang – Gilimanuk; 2. PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) Transportasi Laut; 3. Evaluasi Tol Laut;

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Perumusan Kebijakan Terkait Angkutan Massal Pada Kawasan Aglomerasi di Indonesia; 5. Perumusan Kebijakan Strategi Indonesia dalam Menghadapi Pra Audit IMO/IMSAS; 6. Perumusan Kebijakan Pembukaan AMO Berbasis Potential Demand dan Mekanisme Mutual Recognition Arrangement; 7. Perumusan Kebijakan Rencana Implementasi Autonomous Rail Rapid Transit (ART) di IKN; 8. Perumusan Kebijakan Mekanisme Insentif Bagi Airline Dalam Penggunaan SAF (Sustainable Aviation Fuel); 9. Perumusan Kebijakan Pemberdayaan Industri Perkapalan Nasional; 10. Evaluasi Angkutan Perintis; 11. Implementasi Lashing untuk kapal Penyeberangan; 12. Perumusan Kebijakan Penataan Fasilitas Pelayanan untuk Kapal Ro-Ro Kargo, Kapal Pelayaran Rakyat, dan Kapal Negara di Pelabuhan Labuan Bajo; 13. Perumusan Kebijakan Optimalisasi Trayek Tol Laut dengan Konsep Hub and Spoke; 14. Evaluasi Kinerja Pelabuhan Patimban.
<p>Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perumusan Kebijakan Implementasi Dryport untuk Distribusi Komoditas Kopi di Provinsi Aceh; 2. Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2023; 3. Perumusan Kebijakan Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul dan Pengumpan (Hub and Spoke) untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara; 4. Penyusunan Rekomendasi Pengembangan Akses Jalur Kereta Api Menuju Pelabuhan dan Bandara; 5. Evaluasi Kebijakan Mekanisme Slot Time Penerbangan; 6. Analisis Kebijakan Implementasi Remote Tower di Bandara Wilayah 3T (Terluar, Tertinggal, Terdepan); 7. Evaluasi Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Udara; 8. Perumusan Kebijakan Dukungan Infrastruktur Pelabuhan di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK); 9. Perumusan Kebijakan Intregasi Moda di Kawasan Bandar Udara dalam Mendukung Pariwisata Nasional; 10. Perumusan Kebijakan Wilayah Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan dan Alur Pelayaran; 11. Evaluasi Standar Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik (SPKLU) Berdasarkan Kondisi Pasar Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) di Indonesia; 12. Optimalisasi Stimulus Tarif Angkutan Umum dalam Mendukung Integrasi Moda di Wilayah Bodebek

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
	<ol style="list-style-type: none"> 13. Potensi Demand Distribusi Logistik Wilayah Penyangga Ibu Kota Nusantara (IKN); 14. Dukungan Bandar Udara Taufik Kiemas terhadap Pengembangan Pariwisata di Pesisir Barat Lampung; 15. Pengaruh Pengetahuan Berkendara Sepeda Motor Lintas Generasi Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas; 16. Dukungan Terhadap Proses Perencanaan Pembangunan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda di Ibu Kota Nusantara; 17. Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2023; 18. Evaluasi Angkutan Lebaran dan Penyelenggaraan Transportasi pada saat Natal dan Tahun Baru.
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tarif KRL Jabodetabek; 2. Penerapan <i>Electronic Road Pricing</i> (ERP); 3. Penerapan Skema <i>Buy The Service</i> (BTS); 4. Penertiban <i>Over Dimension Overload</i> (ODOL); 5. Penanganan Bandar Udara Jenderal Besar Soedirman Purbalingga, Bandar Udara Wiriadinata Tasikmalaya, dan Bandar Udara Ngloram Blora; 6. Analisis Potensi Pola Pergerakan Masyarakat pada Masa Lebaran Tahun 2023; 7. Rekomendasi Kebijakan Penyelenggaraan Motor Gratis (Motis); 8. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pembentukan Badan Usaha Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian; 9. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Optimalisasi Dan Integrasi Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Perintis Dan PSO Kereta Api; 10. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Pengaturan Dan Tarif Kargo Di Indonesia 11. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pengembangan Kereta Api Perkotaan; 12. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Jalur Logistik di Indonesia untuk Mendukung Food Estate dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK); 13. Kebutuhan Angkutan Pemadu Moda di Madiun Raya; 14. Desain dan Metode Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional; 15. Analisis Kebijakan Penerapan Electronic Ticketing Terintegrasi Pada Transportasi Umum Berbasis Nomor Induk Kependudukan; 16. Analisis Kebijakan Rencana Implementasi Integrasi Transportasi Umum Di Ibu Kota Negara (IKN); 17. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Jaringan Sistem Sarana dan Prasarana Transportasi Laut Ibu Kota Negara (IKN); 18. Analisis Kebijakan Pengembangan Konektivitas Angkutan Wisata di Kawasan Raja Ampat.

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Penggunaan Augmented Reality Dalam Keselamatan Pelayaran di Ibu Kota Negara (IKN); 2. Penyusunan Rekomendasi Pengoperasian Kereta Api Cepat di Indonesia; 3. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Angkutan Massal Cepat Berbasis Rel Yang Berkeselamatan; 4. Evaluasi Kebijakan Penindakan Berat Muatan Angkutan Barang Melalui Penerapan Jembatan Timbang di Pintu Tol; 5. Penyusunan Standar Marka Optik Serong Pada Jalan Tol; 6. Keselamatan dan Keamanan Prasarana Transportasi (Pengawasan Pengoperasian Elevator); 7. Review Peraturan Personil Aviation Security di Bidang Keamanan Penerbangan; 8. Mengantisipasi Resiko Ancaman Serangan Siber Di Sektor Transportasi; 9. Evaluasi Keselamatan Angkutan Sungai; 10. Kelembagaan Keselamatan Transportasi Jalan; 11. Evaluasi Implementasi RUNK LLAJ Dalam Menurunkan Fatalitas dan Kejadian Kecelakaan Menonjol di Indonesia; 12. Strategi Pengembangan Kawasan Stasiun LRT Jabodetabek yang Berkelanjutan; 13. Standar Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian; 14. Mitigasi Pengoperasian Sarana dan Prasarana Perkeretaapian Pasca Bencana Alam 15. Evaluasi Kebijakan Penanganan Perlintasan Sebidang Perkeretaapian.

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan) merupakan indikator baru dalam RENSTRA Badan Kebijakan Transportasi 2022 – 2024. Tindak lanjut berikutnya adalah melakukan evaluasi penyusunan rekomendasi kebijakan tahun 2023 agar pelaksanaan tahun 2024 dapat berjalan sesuai rencana, tepat waktu dan menghasilkan outcome yang dapat di terima oleh *stakeholder*.

c. IKP 3 – Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)

Tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan transportasi (T-2) yaitu jumlah rekomendasi kebijakan bersifat *intermediate outcome* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada periode waktu (t-2) dan telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/sub sektor/*stakeholder* terkait sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:



Tabel 10 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 3 Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi

KINERJA TA. 2023			ANGGARAN TA. 2023			TARGET 2024
TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN PK (%)	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	%	
32%	40%	125,00	-	-	-	32

Berdasarkan tabel tersebut, diperoleh realisasi tahun 2023 sebesar **40%**. Nilai tersebut diperoleh dari perbandingan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang dimanfaatkan Menteri Perhubungan/ Sub Sektor/ *Stakeholder* dengan jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada (t-2) yaitu 18 rekomendasi kebijakan dibandingkan dengan 45 total rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan Tahun 2021. Jika dibandingkan dengan target PK maka diperoleh capaian kinerja sebesar **125%**. Hal ini dapat diartikan bahwa realisasi tahun 2023 telah melebihi target yang ditetapkan, selain itu berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi tahun 2023 juga telah melampaui target pada tahun 2024. Adapun kemanfaatan rekomendasi kebijakan dapat dilihat pada **lampiran 2**. Berikut judul rekomendasi kebijakan yang telah terkonfirmasi kemanfaatannya:

Tabel 11 Judul Rekomendasi Kebijakan yang Terkonfirmasi Kemanfaatannya

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realokasi Kapal Penyeberangan Milik GAPASDAP ke Wilayah Lintasan Penyeberangan Indonesia Bagian Timur; 2. Potensi Pengoperasian dan Desain Floating Wharf Barge sebagai Infrastruktur Penunjang Ibukota Negara; 3. Studi Evaluasi dan Optimasi Rute Tol Laut (Kebijakan dan Model Pengelolaan); 4. Evaluasi Pelayaran Perintis (Kebijakan Model dan Pengelolaan).
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional di Indonesia; 2. Kebijakan Pemanfaatan dan Pemilihan Sistem Energi Alternatif sebagai Penunjang Operasi Bandara; 3. Perencanaan Penyiapan Ruang Udara di Wilayah Ibu Kota Negara; 4. Pengembangan Aerotropolis di Wilayah Sekitar Ibukota Negara Baru; 5. Harmonisasi Kebijakan Pengelolaan Ekosistem di Sekitar Bandar Udara Untuk Penanggulangan Wildlife; 6. Strategi Penguatan Kelembagaan Kerjasama dan Pengembangan Usaha Penerbangan.

Pusat Kebijakan	Judul Rekomendasi Kebijakan
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Kajian Implementasi dan Standar Serta Kriteria Sarana Angkutan Umum Autonomous Berbasis Energi Listrik di Wilayah IKN; 2. Perumusan Bahan Kebijakan Mekanisme Buy The Service Penyelenggaraan Angkutan Umum; 3. Dampak Kebijakan dan Strategi Implementasi Penertiban Over Dimension Over Loading (ODOL); 4. Kaji Ulang Tata Kelola Organisasi Pengelola Terminal Penumpang.
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluasi Integrasi Jaringan Prasarana, Jaringan Pelayanan, dan Layanan Transportasi Perkotaan Palembang; 2. Integrasi Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi Kawasan Pariwisata; 3. Evaluasi dan Strategi Peningkatan Kinerja Pelayanan Logistik; 4. Integrasi Jaringan Prasarana dan Jaringan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan (3TP) Kawasan Timur Indonesia.

Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2) merupakan indikator baru dalam RENSTRA Badan Kebijakan Transportasi 2022 – 2024. Tindak lanjut yang perlu dilakukan yaitu melakukan pematangan indikator tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan (t-2) dan rencana pengalokasian metode RIA (*Regulatory Impact Assessment*) sebagai alat dalam menghitung dampak kemanfaatan rekomendasi kebijakan.

2. Sasaran Program 2 - Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Reformasi Birokrasi adalah upaya melakukan pembaharuan dan perubahan mendasar terhadap sistem penyelenggaraan pemerintah. Tujuan dari Reformasi Birokrasi diantaranya mengurangi dan akhirnya menghilangkan setiap penyalahgunaan kewenangan publik oleh pejabat di instansi yang bersangkutan; menjadikan negara yang memiliki *most-improved bureaucracy*; meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat; meningkatkan mutu perumusan dan pelaksanaan kebijakan/program instansi; meningkatkan efisiensi (biaya dan waktu) dalam pelaksanaan semua segi tugas organisasi; menjadikan birokrasi Indonesia antisipatif, proaktif, dan efektif dalam menghadapi globalisasi dan dinamika perubahan lingkungan strategis. Terdapat delapan area perubahan dalam Reformasi Birokrasi yaitu:



Gambar 10 Area Perubahan dalam Reformasi Birokrasi

Dengan Sasaran Program Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, nilai indeks RB Badan Kebijakan Transportasi didasarkan nilai RB Kementerian Perhubungan yang penilaiannya dilakukan oleh Tim Evaluasi Kemenpan-RB. Proses penilaian dilakukan pada Tahun 2023 dan nilai akan disampaikan oleh Kemenpan-RB di Tahun 2024.

Berdasarkan Surat Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor: B/686/RB.06/2022 tentang Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2022 tanggal 6 Desember 2022. Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan tahun 2022 adalah **78,40** dengan kategori “**BB**” dengan rincian hasil evaluasi tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 12 Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi

No.	Komponen Penilaian	Bobot	Nilai 2021	Nilai 2022
A	Komponen Pengungkit			
	1. Pemenuhan	20,00	17,86	17,92
	2. Hasil Antara Area Perubahan	10,00	6,73	7,14
	3. Reform	30,00	20,58	19,89
	Total Komponen Pengungkit	60,00	45,17	44,95
B	Komponen Hasil			
	1. Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10,00	8,29	8,43
	2. Kualitas Pelayanan Publik	10,00	9,10	9,66
	3. Pemerintahan yang Bersih dan Bebas KKN	10,00	8,20	8,46
	4. Kinerja Organisasi	10,00	8,44	6,90
	Total Komponen Hasil	40,00	34,03	33,45
	Indeks Reformasi Birokrasi (Pengungkit + Hasil)	100,00	79,20	78,40

Tabel 13 Realisasi Kinerja dan Anggaran IKP 4 Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi

KINERJA TA. 2023			ANGGARAN TA. 2023			TARGET 2024
TARGET (%)	REALISASI (%)	CAPAIAN (%)	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	CAPAIAN ANGGARAN (%)	
80	78.400	98,000	89,045,708,000	89,000,648,466	99,949	80,5

Berdasarkan Surat dari Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan Nomor B/686/RB.06/2022 perihal Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2022 menunjukkan bahwa Kementerian Perhubungan telah berupaya untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang lebih baik melalui perbaikan berkelanjutan yang ditandai dengan meningkatnya nilai pada komponen pemenuhan dan hasil antara. Namun demikian, terdapat penurunan pada komponen hasil. Kementerian Perhubungan masih perlu memperhatikan fokus reformasi birokrasi tidak hanya pada upaya yang dilakukan, namun pada dampak yang diberikan.

Perbandingan realisasi Indikator Indeks RB Tahun 2023 dengan realisasi pada tahun-tahun sebelumnya dan target tahun akhir Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 – 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 14 Realisasi Indeks RB Kemenhub 2020 - 2023

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	REALISASI			
	2023	2022	2021	2020
IKP 4: Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	78,40*	78,40	79,20	78,39

**Realisasi tahun 2023 menggunakan hasil penilaian RB tahun 2022*

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa terjadi penurunan dalam hasil penilaian Indeks RB tahun 2022 bila dibandingkan dengan penilaian tahun 2021, hal ini dikarenakan adanya perubahan metode penilaian dalam pelaksanaan penilaian Indeks Reformasi Birokrasi. Saat ini, indeks RB Tahun 2023 masih dalam proses penilaian oleh Kementerian PANRB dan hasil indeks RB tersebut baru akan disampaikan pada tahun 2024 sehingga untuk sementara nilai capaian kinerja indeks RB menggunakan capaian indeks RB tahun sebelumnya.

3.2 ANALISIS EFISIEN SUMBER DAYA

3.2.1 ANALISIS CAPAIAN KELUARAN

Capaian Keluaran (*Output*) Program Badan Kebijakan Transportasi diukur dengan membandingkan antara realisasi indikator Keluaran (*Output*) Program dengan target indikator Keluaran (*Output*) Program (tabel 14).

$$CKP = \prod_{i=1}^m \left(\left(\left(\prod_{j=1}^n \frac{\text{Realisasi Indikator}_i}{\text{Target Indikator}_i} \right)^{\frac{1}{n}} \right)^{\frac{1}{m}} \right) \times 100\%$$

dimana:

CKP : Capaian Keluaran (*Output*) Program

m : Jumlah Keluaran (*Output*) Program

n : Jumlah Indikator Keluaran (*Output*) Program

Tabel 15 Capaian Output Program

No. ↑	Kode Satuan Kerja ↑	Satuan Kerja ↑	Kinerja ↑	Penyerapan ↑	Konsistensi ↑	CRO ↑	Efisiensi ↑	Nilai Efisiensi
1	288752	SEKRETARIAT BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI	85,64	99,99	99,64	100,00	0,01	50,03
2	288944	PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI	85,22	99,95	97,19	100,00	0,05	50,13
3	288951	PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA	85,72	99,89	99,77	100,00	0,11	50,27
4	414267	PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN	85,23	99,92	97,12	100,00	0,08	50,20
5	634171	PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI	85,53	99,58	97,63	100,00	0,42	51,06

*sumber Aplikasi SMART tanggal 15 Januari 2024

Pencapaian Keluaran (*Output*) Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 sebesar **100%** yang diperoleh sebagaimana tabel di atas.

3.2.2 ANALISIS PENYERAPAN ANGGARAN

Persentase penyerapan anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun Anggaran 2023 didapatkan dengan rumus perhitungan sebagai berikut:

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

dimana:

P : Penyerapan Anggaran

RA : Akumulasi Realisasi Anggaran

PA : Akumulasi Pagu Anggaran

Tabel 16 Tingkat Penyerapan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi TA 2023

No.	Bulan	RPD (Rp.)	Realisasi (Rp.)	RPD Kumulatif (Rp.)	Realisasi Kumulatif (Rp.)
1	Januari	4.168.413.049	4.182.577.442	4.168.413.049	4.182.577.442
2	Februari	11.772.185.332	11.741.509.264	15.940.598.381	15.924.086.706
3	Maret	11.026.667.337	11.103.350.227	26.967.265.718	27.027.436.933
4	April	12.860.348.626	13.021.917.715	39.827.614.344	40.049.354.648
5	Mei	12.420.877.328	12.489.726.994	52.248.491.672	52.539.081.642
6	Juni	14.183.174.332	14.160.441.388	66.431.666.004	66.699.523.030
7	Juli	12.428.697.699	12.503.206.034	78.860.363.703	79.202.729.064
8	Agustus	16.780.378.250	16.943.132.922	95.640.741.953	96.145.861.986
9	September	12.172.272.142	12.033.260.521	107.813.014.095	108.179.122.507
10	Oktober	18.359.448.237	17.221.132.944	126.172.462.332	125.400.255.451
11	November	19.955.816.025	16.045.219.354	146.128.278.357	141.445.474.805
12	Desember	15.002.534.643	19.534.332.832	161.130.813.000	160.979.807.637

*sumber : SMART.Kemenkeu.co.id

$$P = \frac{160.979.807.637}{161.130.813.000} \times 100\%$$

$$P = 99,91\%$$

Penyerapan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan Tahun 2023 mencapai **99,91%** yang diperoleh dari pembagian Akumulasi Realisasi Anggaran dengan Akumulasi Pagu Anggaran dan dikalikan 100%. Hal ini dapat diartikan bahwa penyerapan anggaran Badan Kebijakan Transportasi cukup optimal pada tahun 2023.

3.2.3 ANALISIS EFISIENSI

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

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

dimana:

E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran i

RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran i

CKi : Capaian Keluaran I berdasarkan aplikasi smart sebesar 100%

Berdasarkan aplikasi SMART Kementerian Keuangan, diperoleh nilai efisiensi Badan kebijakan Transportasi sebesar **6,58**.



Gambar 11 Efisiensi Kinerja Badan Kebijakan Transportasi

3.2.4 ANALISIS KONSISTENSI ANTARA PERENCANAAN DAN IMPLEMENTASI

Analisis konsistensi dihitung dengan cara melakukan rata-rata perhitungan rencana penarikan dana kumulatif yang

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

dimana:

K : Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan

RAK : Realisasi Anggaran Kumulatif dengan Bulan i

RPDK : Rencana Penarikan dana Kumulatif sampai dengan Bulan ke n

n : Jumlah Bulan

Tabel 17 Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran Tahun 2023

No.	Bulan	RPD Kumulatif (Rp.)	Realisasi Kumulatif (Rp.)	RPD - Realisasi (Rp.)	Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran (%)
1	Januari	4.168.413.049	4.182.577.442	14.164.393	100%
2	Februari	15.940.598.381	15.924.086.706	16.511.675	100%
3	Maret	26.967.265.718	27.027.436.933	60.171.215	100%
4	April	39.827.614.344	40.049.354.648	221.740.304	99%
5	Mei	52.248.491.672	52.539.081.642	290.589.970	99%
6	Juni	66.431.666.004	66.699.523.030	267.857.026	100%
7	Juli	78.860.363.703	79.202.729.064	342.365.361	100%
8	Agustus	95.640.741.953	96.145.861.986	505.120.033	99%
9	September	107.813.014.095	108.179.122.507	366.108.412	100%
10	Oktober	126.172.462.332	125.400.255.451	772.206.881	99%
11	November	146.128.278.357	141.445.474.805	4.682.803.552	97%

No.	Bulan	RPD Kumulatif (Rp.)	Realisasi Kumulatif (Rp.)	RPD – Realisai (Rp.)	Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran (%)
12	Desember	161.130.813.000	160.979.807.637	151.005.363	100%
Nilai Konsistensi					99,39%

Nilai Konsistensi antara Perencanaan dan Implementasi selama Tahun 2023 sebesar **99,39%** yang berarti implementasi kinerja telah selaras dengan proses penganggaran pada penyusunan perjanjian kinerja revisi di Tahun 2023.

3.2.5 PENILAIAN EVALUASI KINERJA ANGGARAN

Dilakukan dengan menghitung rata-rata nilai Kinerja Anggaran atas Aspek Manfaat dan Implementasi Badan Kebijakan Transportasi dan rata-rata nilai Kinerja Anggaran tingkat unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

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

Dimana:
NKP = Nilai Kinerja Tingkat Eselon I/program

Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi

Untuk mendapatkan nilai Kinerja, maka seluruh indikator (penyerapan anggaran, konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan, pencapaian keluaran, dan efisiensi) harus memiliki skala yang sama, yaitu dari 0%- 100%. Dari keempat variabel pengukuran tersebut variabel efisiensi tidak memiliki skala 0%- 100%. Nilai efisiensi diperoleh dengan asumsi bahwa minimal yang dicapai Badan Kebijakan Transportasi dalam rumus efisiensi sebesar -20% dan nilai paling tinggi sebesar 20%. Oleh karena itu, perlu dilakukan transformasi skala efisiensi agar diperoleh skala nilai yang berkisar antar 0% sampai dengan 100%, dengan rumus sebagai berikut:

$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50\right)$$

dimana:

NE : Nilai Efisiensi

E : Efisiensi

Jika efisiensi diperoleh lebih dari 20%, maka NE yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja adalah nilai skala maksimal (100%) dan jika efisiensi yang diperoleh kurang dari -20%, maka NE yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja adalah skala minimal (0%). Mengacu pada hasil pengukuran efisiensi Badan Kebijakan Transportasi sebesar 6,58% maka nilai efisiensi Badan Kebijakan Transportasi yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja sebagai berikut:

$$NE = 50\% + \left(\frac{6,58}{20} \times 50\right)$$

$$NE = 66,45\%$$

Selanjutnya, nilai Kinerja atas Aspek Implementasi dilakukan dengan menjumlahkan hasil perkalian antara hasil pengukuran setiap variabel Aspek Implementasi dengan bobot masing-masing variabel pada Badan Kebijakan Transportasi. Rumus dari perhitungan tersebut sebagai berikut:

$$NKI = (P \times W_P) + (K \times W_K) + (CKP \text{ atau } CKK \times W_{CK}) + (NE \times W_E)$$

dimana:

NKI : Nilai Kinerja dan Aspek Implementasi

P : Penyerapan Anggaran

K : Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan

CKP : Capaian Keluaran (*Output*) Program

NE : Nilai Efisiensi

W_P : Bobot Penyerapan Anggaran (9,7%)

W_K : Bobot Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan (18,2%)

W_{CK} : Bobot Capaian Keluaran (43,5%)

W_E : Bobot Efisiensi (28,6%)

$$NKI = (99,91 \times 9,7\%) + (99,39 \times 18,2\%) + (100 \times 43,5\%) + (66,45 \times 28,6\%) = 90,28\%$$

Nilai Kinerja atas Aspek Implementasi yang dihasilkan dari Badan Kebijakan Transportasi sebesar **90,28%** dikategorikan Sangat Baik.

Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Manfaat

$$\text{Nilai Kinerja atas Aspek Manfaat dan Implementasi} = (NKI \times W_I) + (CSP \times W_M)$$

Dimana:

NKI : Nilai Kinerja Atas Aspek Implementasi

CSP : Capaian Sasaran Program berdasarkan aplikasi SMART (Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu) sebesar 100

W_I : Bobot Aspek Implementasi (33,3%)

W_M : Bobot Aspek Manfaat (66,7%)

$$NKI = (90,28 \times 33,33\%) + (100 \times 66,76\%) = 96,76\%$$

Nilai Kinerja Atas Aspek Manfaat dan Implementasi Badan Kebijakan Transportasi sebesar **96,76%** termasuk kategori Sangat Baik.

Berdasarkan hasil hitungan di atas maka didapatkan hasil perhitungan Nilai Kinerja Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan rumus di bawah ini:

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

Dimana:

NKP = Nilai Kinerja Tingkat Eselon I/ program

Rata-rata Nilai Kinerja Satker berdasarkan aplikasi SMART (Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu) sebesar **85,47**.

$$NKA = \frac{96,76 + 85,47}{2} = \mathbf{91,12\%}$$

Nilai Kinerja Anggaran Tingkat Eselon I Badan Kebijakan Transportasi sebesar **91,12%** termasuk kategori **Sangat Baik**.

3.3 CAPAIAN KEBERHASILAN LAINNYA

3.3.1 PENGHARGAAN

3.3.1.1 PENGANUGERAHAN KATEGORI ASN MUDA BERBAKAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Kementerian Perhubungan menganugerahkan kategori ASN Muda Berbakat kepada Saudari Estiara, pegawai Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, pada agenda Hari Perhubungan Nasional yang diselenggarakan di Senayan, tanggal 18 September 2023.



Gambar 12 Pemenang Juara 1 ASN Muda Berbakat Kementerian Perhubungan

3.3.1.2 SAKIP AWARDS 2023

Dalam agenda SAKIP Awards yang diselenggarakan oleh Biro Perencanaan, Sekretariat Jenderal Perhubungan Tahun 2024, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan peringkat ketiga terbaik tingkat unit kerja eselon II di lingkungan Kementerian Perhubungan.



Gambar 13 Penganugerahan SAKIP AWARD 2023

3.3.2 KERJASAMA

Badan Kebijakan Transportasi melakukan kerjasama dengan beberapa instansi. Selain untuk menunjang penyusunan rekomendasi kebijakan, hal tersebut dilakukan agar rekomendasi kebijakan yang dilakukan lebih tepat guna.

Tabel 18 Kerjasama Penyusunan Rekomendasi Kebijakan

No.	Mitra Kerja Sama	Judul	Masa Berlaku
1.	Universitas Pembangunan Jaya	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2019-2024
2.	Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2019-2024
3.	Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT)	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2019-2024
4.	Universitas Udayana	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2019-2024
5.	Universitas Diponegoro	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2019-2024
6.	Persatuan Insinyur Indonesia	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
7.	Badan Kebijakan Fiskal	Penelitian dan Pengembangan Kebijakan Fiskal Dalam Mendukung Bidang Transportasi	2020-2025
8.	Badan Litbang Kesehatan, Kementerian Kesehatan	Penelitian dan Pengembangan	2020-2025

No.	Mitra Kerja Sama	Judul	Masa Berlaku
9.	Universitas Sriwijaya	Pendidikan, Penelitian, Pengabdian kepada Masyarakat dan Pengembangan Sumber Daya	2020-2025
10	Univeristas Riau	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
11	Universitas Pattimura	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
12	Universitas Cendana	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
13	Universitas Cendrawasih	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
14.	Universitas Lampung	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2021-2026
15.	Universitas Andalas	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2021-2026
16	Universitas Mulawarman	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2020-2025
17.	Universitas Lambung Mangkurat	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2021-2026
18.	Universitas Syiah Kuala	Penelitian dan Pengembangan di Bidang Transportasi	2021-2026
19.	AirNav Indonesia	Kerjasama Analisis Kebijakan Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan	2022-2027
20.	PT PAL Indonesia	Kerjasama Analisis Teknis Bidang Pelayaran	2022-2024
21.	Institut Teknologi Bandung	Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi	2023-2028
22.	Universitas Hasanuddin	Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi	2023 - 2028
23.	PT Angkasa Pura II	Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi	2023-2028

3.4 ANALISIS CAPAIAN ANGGARAN TAHUN 2023

3.4.1 REALIASI ANGGARAN TAHUN 2023

Kondisi perkembangan pagu anggaran Badan Kebijakan Transportasi selama kurun waktu dua tahun terakhir, sebagaimana disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 19 Perkembangan Pagu Anggaran 2022-2023

TAHUN	2022	2023
Target	97.299.623.000	161.130.813.000
Realisasi	97.096.874.442	160.979.807.637
Sisa Anggaran	202.748.558	151.005.363
Daya Serap	99,79%	99,91%

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Kebijakan Transportasi, 2023

Berdasarkan data perkembangan pagu anggaran Badan Kebijakan Transportasi selama dua tahun terakhir, terlihat pagu anggaran cenderung mengalami peningkatan pada tahun 2023.

Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp164.691.139.000,00 dan pada bulan Oktober terdapat penambahan anggaran belanja pegawai sebesar Rp379.718.000,00 serta berdasarkan Surat Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-1016/AG/AG.3/2023 tanggal 27 Desember 2023 tentang Pengesahan Revisi Anggaran *Automatic Adjustment* Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan TA. 2023 (Revisi I), terdapat blokir *Automatic Adjustment* Badan Kebijakan Transportasi sebesar 2,39% dari total pagu anggaran sehingga pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi sebesar Rp161.130.813.000,00. Adapun realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 sebesar Rp160.979.807.637,00 sehingga diperoleh capaian anggaran sebesar **99,91%**. Adapun rincian realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi didominasi oleh belanja barang sebesar Rp122.411.344.287,00 belanja pegawai yaitu sebesar Rp34.796.038.240,00 dan belanja modal sebesar Rp3.772.425.110,00.

3.4.2 ANALISIS DANA YANG TIDAK TERSERAP TAHUN 2023

Capaian daya serap anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 tercatat sebesar 99,91% atau Rp160.979.807.637,00. Sisa anggaran yang tidak terserap dari pagu akhir adalah sebesar Rp151.005.363,00 (0,09%). Nilai persentase daya serap tersebut menunjukkan secara keseluruhan penyerapan anggaran sudah sangat baik. Adapun *output* secara fisik yang dihasilkan rata-rata sebesar 100% untuk semua kegiatan. Realisasi daya serap Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 per-jenis belanja dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 20 Capaian Daya Serap Per-Jenis Belanja Tahun 2023

JENIS BELANJA	PAGU ANGGARAN (Rp)	REALISASI (Rp)	PENYERAPAN (%)
Belanja Pegawai	34.805.083.000	34.796.038.240	99,97%
Belanja Barang	122.553.304.000	122.411.344.287	99,88%
Belanja Modal	3.772.426.000	3.772.425.110	99,99%
TOTAL	161.130.813.000	160.979.807.637	99,91%

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan. Badan Kebijakan Transportasi. 2023

Berdasarkan tabel tersebut, pagu tidak terserap berasal dari Belanja Pegawai, yaitu sebesar 0,03% atau Rp9.044.760,00 dari pagu sebesar Rp34.805.083.000,00. Dengan diviasi sebesar 0,03%, hal ini dapat dikatakan bahwa penyerapan anggaran sudah sangat baik, dan juga dapat disimpulkan bahwa besaran target dan realisasi cenderung sama.

Adapun untuk Belanja Barang telah terserap sebesar 99,88% dari pagu sebesar Rp122.553.304.000,00. Begitu pula dengan Belanja Modal telah terserap baik dengan daya serap sebesar 99,99% atau terserap sebesar Rp3.772.425.110,00 dari pagu Rp3.772.426.000,00. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengadaan sarana dan prasarana dapat direalisasikan sesuai dengan rencana setelah revisi anggaran.

Berdasarkan data capaian daya serap per-program kegiatan Badan Kebijakan Transportasi (tingkat Eselon II). Realisasi tertinggi untuk Tahun Anggaran 2023 yaitu Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi sebesar 99,99% dan terendah pada kegiatan di Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi sebesar 99,58%. Data rinci capaian daya serap kegiatan Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan program kegiatan disajikan pada tabel berikut:

Tabel 21 Capaian Daya Serap Per-Satuan Kerja Tahun 2023

No.	PROGRAM KEGIATAN	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	PENYERAPAN (%)
1	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	74,854,518,000	74,845,333,464	99.99
2	Pusat Kebijakan Sarana	22,006,719,000	21,994,905,441	99.95
3	Pusat Kebijakan Prasarana dan Integrasi Moda	21,554,223,000	21,530,891,196	99.89
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Perkotaan	21,650,375,000	21,632,949,938	99.92
5	Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi	21,064,978,000	20,975,727,598	99.58
TOTAL		161,130,813,000	160,979,807,637	99.91

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Kebijakan Transportasi. 2023

Faktor Keberhasilan Pencapaian Kinerja Anggaran Tahun 2023:

- 1) Komitmen Bersama Pimpinan dan Seluruh Pengelola Keuangan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi untuk menyelesaikan penugasan dalam mencapai target kinerja anggaran;
- 2) Melakukan optimalisasi anggaran;
- 3) Mengawal rencana penarikan dana sesuai jadwal;
- 4) Melakukan rapat evaluasi anggaran secara berkala;
- 5) Meningkatkan koordinasi dan fasilitasi proses administrasi pembayaran.

Selain itu, terdapat hal-hal yang menjadi catatan dalam pelaksanaan kegiatan tahun 2023 dan dapat menjadi bahan masukan dalam pelaksanaan kegiatan tahun 2024, antara lain:

- (1) Monitoring pelaksanaan anggaran TA. 2024 perlu dilakukan secara detail dengan menggunakan pendekatan karakteristik output kegiatan, untuk memastikan pergeseran alokasi anggaran antar output tetap sejalan dengan target kinerja yang tertuang didalam Renja/PK;
- (2) Penyusunan jadwal kegiatan yang terencana dan dimonitor secara periodik, khususnya pada kegiatan di bawah KRO Koordinasi (studi kasus kegiatan "Harmonisasi Rancangan Kebijakan" dan kegiatan "Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan") yang pada TA. 2023 mengalami pergeseran alokasi sangat signifikan.

BAB IV PENUTUP

4.1 KESIMPULAN

1. Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 berdasarkan target capaian pada sasaran program dan indikator kinerja masih berproses dalam memenuhi target dalam Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2023. Pencapaian kinerja rata-rata Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023 terhadap indikator kinerja program bila dibandingkan dengan target PK Tahun 2023 yaitu sebesar **113,644%**. Secara rinci capaian kinerja untuk sasaran strategis dan masing-masing indikator kinerja disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 22 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Target PK	Realisasi	% Capaian Kinerja
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Kebijakan Transportasi	Indeks	50	56,966	113,931
	IKP 2 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (Tahun Berjalan)	%	85	100,000	117,647
	IKP 3 Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)	%	32	40,000	125,000
Rata - Rata Capaian Kinerja Sasaran Program 1					118,859
SP 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	Indeks	80	78,400	98,000
Rata - Rata Capaian Kinerja Sasaran Program 2					98,000
Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi TA 2023					113,645

2. Badan Kebijakan Transportasi baru terbentuk pada Tahun 2022 dan penerapan pengukuran Indikator Kinerja Program yang ditetapkan dalam Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 - 2024 baru dilaksanakan pada Tahun 2023 ini, sehingga realisasi Indikator Kinerja Program (IKP) Tahun 2023 yang dapat dibandingkan dengan realisasi tahun-tahun sebelumnya hanya IKP 4 yaitu Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan, sedangkan IKP yang lainnya merupakan indikator baru yang tidak diukur di tahun-tahun sebelumnya.

3. Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp164.691.139.000,00 dan pada bulan Oktober terdapat penambahan anggaran belanja pegawai sebesar Rp379.718.000,00 serta berdasarkan Surat Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-1016/AG/AG.3/2023 tanggal 27 Desember 2023 tentang Pengesahan Revisi Anggaran **Automatic Adjustment** Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan TA. 2023 (Revisi I), terdapat blokir *Automatic Adjustment* Badan Kebijakan Transportasi sebesar 2,39% dari total pagu anggaran sehingga pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi sebesar Rp161.130.813.000,00. Adapun realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 sebesar Rp160.979.807.637,00 sehingga diperoleh capaian anggaran sebesar **99,91%**. Adapun rincian realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi didominasi oleh belanja barang sebesar Rp122.411.344.287,00 belanja pegawai yaitu sebesar Rp34.796.038.240,00 dan belanja modal sebesar Rp3.772.425.110,00. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian realisasi anggaran tahun 2023 lebih tinggi dari pada realisasi tahun 2022.

4.2 SARAN DAN TINDAK LANJUT

Beberapa identifikasi perbaikan yang perlu dilakukan agar target kinerja yang terdapat dalam PK dapat tercapai yaitu sebagai berikut:

1. Rata-rata capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan Triwulan IV sudah baik, Hal ini perlu menjadi perhatian dan perlu adanya strategi yang berdampak signifikan IKP tersebut. Tindak lanjut yang perlu dilakukan diantaranya percepatan proses penyusunan kebijakan berupa finalisasi surat ke Menhub/stakeholder terkait, pemantapan proses agenda *setting* rekomendasi kebijakan yang dapat dilakukan secara paralel satu rekomendasi kebijakan dengan rekomendasi kebijakan lainnya, dan pembagian tim kerja analisis data, serta percepatan dilakukan *public hearing* draft kebijakan kepada *stakeholder* terkait;
2. Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Badan Kebijakan Transportasi sudah relative bagus. Agar NKA setiap tahunnya konsisten bagus, dalam menilai kinerja anggaran Badan Kebijakan Transportasi, peran nilai kinerja unit kerja eselon 2 sangatlah besar yaitu 50%. Sehingga perlu adanya peningkatan nilai kinerja melalui peningkatan efisiensi yang diiringi dengan CRO (Capaian Rincian Output) dan penyesuaian RPD (Rencana Penarikan Dana) dengan data realisasi anggaran. Dalam meningkatkan nilai CRO, perlu mengoptimalkan sumber daya yang ada dalam pencapaian RO di lapangan dan melaporkan capaian RO secara disiplin dan akurat dalam aplikasi SAS/SAKTI atau SMART. Selain itu, untuk satuan Layanan karena bersifat rutin bulanan maka dapat diinput RVRO pada awal tahun. Selain kedisiplinan penginputan CRO pada aplikasi SAKTI, perlu pula memperhatikan deadline penginputan dan meningkatkan koordinasi PPK dengan KPPN jika mengalami kendala;

3. Perlu dilakukan penyesuaian indikator Badan Kebijakan Transportasi pada dokumen perencanaan Kementerian Perhubungan sesuai dengan Surat Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan Nomor PR.201/01/01/BKT/2023 perihal Permohonan Penyesuaian Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi;
4. Pelaksanaan anggaran TA. 2024 perlu dilakukan monitoring secara detail dengan menggunakan pendekatan karakteristik output kegiatan, untuk memastikan pergeseran alokasi anggaran antar output tetap sejalan dengan target kinerja yang tertuang didalam Renja/PK;
5. Penyusunan jadwal kegiatan yang terencana dan dimonitor secara periodik, khususnya pada kegiatan di bawah KRO Koordinasi (studi kasus kegiatan "Harmonisasi Rancangan Kebijakan" dan kegiatan "Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan") yang pada TA. 2023 mengalami pergeseran alokasi sangat signifikan.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

CAPAIAN KINERJA DAN CAPAIAN ANGGARAN TAHUN 2023 BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

IKP	Satker	Target PK	Volume	Realisasi Volume	Realisasi	% Capaian thd PK	Pagu Anggaran	Realisasi Anggaran	Capaian Anggaran thd Pagu
IKP 1	PUSJAK SARANA	50	2.000	-	54.405	108.810	9,218,487,000.00	9,218,436,568.00	99.999%
IKP 1	PUSJAK PTIM	50	2.000	-	68.250	136.500	9,670,692,000.00	9,661,914,360.00	99.909%
IKP 1	PUSJAK LLATP	50	3.000	-	58.413	116.827	6,903,591,000.00	6,902,381,224.00	99.982%
IKP 1	PUSJAK KKT	50	2.000	-	46.070	92.140	11,150,598,000.00	11,110,731,471.00	99.642%
IKP 1	BKT	50	9.000	0.000	56.966	113.931	36,943,368,000.00	36,893,463,623.00	99.865%
IKP 2	PUSJAK SARANA	85	14.000	14.000	100.000	117.647	8,797,649,000.00	8,796,279,938.00	99.984%
IKP 2	PUSJAK PTIM	85	18.000	18.000	100.000	117.647	8,537,273,000.00	8,529,758,410.00	99.912%
IKP 2	PUSJAK LLATP	85	18.000	18.000	100.000	117.647	11,188,857,000.00	11,182,337,552.00	99.942%
IKP 2	PUSJAK KKT	85	15.000	15.000	100.000	117.647	6,617,958,000.00	6,577,319,648.00	99.386%
IKP 2	BKT	85	65.000	65.000	100.000	117.647	35,141,737,000.00	35,085,695,548.00	99.841%
IKP 3	PUSJAK SARANA	32	10.000	4.000	40.000	125.000	-	-	-
IKP 3	PUSJAK PTIM	32	11.000	6.000	54.545	170.455	-	-	-
IKP 3	PUSJAK LLATP	32	15.000	4.000	26.667	83.333	-	-	-
IKP 3	PUSJAK KKT	32	9.000	4.000	44.444	138.889	-	-	-
IKP 3	BKT	32	45.000	18.000	40.000	125.000	-	-	-
IKP 4	SETBADAN	80	0.000	0.000	-	-	74,854,518,000.00	74,845,333,464.00	99.988%
IKP 4	PUSJAK SARANA	80	0.000	0.000	-	-	3,990,583,000.00	3,980,188,935.00	99.740%
IKP 4	PUSJAK PTIM	80	0.000	0.000	-	-	3,346,258,000.00	3,339,218,426.00	99.790%
IKP 4	PUSJAK LLATP	80	0.000	0.000	-	-	3,557,927,000.00	3,548,231,162.00	99.727%
IKP 4	PUSJAK KKT	80	0.000	0.000	-	-	3,296,422,000.00	3,287,676,479.00	99.735%
IKP 4	BKT	80	0.000	-	78.400	98.000	89,045,708,000.00	89,000,648,466.00	99.949%
TOTAL						113.645	161,130,813,000.00	160,979,807,637.00	99.906%

LAMPIRAN 2
KEMANFAATAN REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI (T-2)

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
1	Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional di Indonesia	DJU	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekomendasi kebijakan Evaluasi Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional di Indonesia telah dimanfaatkan oleh DJU dalam hal ini Direktorat Bandar Udara dengan menetapkan pilihan pada 16 (enam belas) bandara yang diusulkan menjadi bandara internasional dan lokasinya antara lain: Jakarta (CGK), Bali, Medan, Surabaya, Makassar, Batam, Jawa Barat (Kertajati), Yogyakarta (YIA), Mataram. Aceh, Manado, Padang, Pekanbaru, Balikpapan, Jayapura (Sentani) dan Labuan Bajo(Komodo). Dari 16 bandara tersebut terdapat delapan bandara yang diusulkan oleh Pusat Litbang Udara pada rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan; 2. Saat ini DJPU sedang melakukan proses harmonisasi dengan Kemenkumham untuk menetapkan aturan terbaru terkait lokasi dan status bandara internasional.
2	Studi Evaluasi Integrasi Jaringan Prasarana, Jaringan Pelayanan dan Layanan Transportasi Perkotaan Palembang	1. Dishub Kota Palembang 2. Dishub Prov Sumsel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Progress kemanfaatan rekomendasi kebijakan Evaluasi Integrasi Jaringan Prasarana, Jaringan Pelayanan, dan Layanan Transportasi Perkotaan Palembang telah dimanfaatkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Dimana pada Terminal Terpadu Tipe A Karya Jaya telah menggunakan usulan rekomendasi dengan memanfaatkan Terminal tersebut sebagai lahan parkir Angkutan Barang, usulan tersebut dikemukakan pada saat rapat mengatasi permasalahan lalu linta di kota Palembang. Selain itu, Terminal Karya Jaya dan Terminal Alang-Alang Lebar digunakan sebagai kantong parkir; 2. Untuk park and ride seluruh moda sudah terdapat MoU pada park and ride Stasiun LRT Asrama Haji dan Jakabaring.

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
3	Strategi Penguatan Kelembagaan Kerjasama dan Pengembangan Usaha Penerbangan	1. DJU 2. Pengelola Bandara 3. Maskapai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sebagai tindak lanjut terhadap hasil kajian, internal Kementerian Perhubungan telah membentuk unit kerja setingkat Eselon 2 (PPIT) yang saat ini dibawah Sekretariat Jenderal untuk melakukan pengawasan dalam hal pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi. Unit kerja tersebut memiliki kehandalan yang cakap di seluruh bidang infrastruktur, perencanaan dan proses bisnis KPBU, hingga pengawasan dan evaluasi terhadap proyek-proyek kerjasama dengan pemerintah sendiri maupun swasta; 2. Sedang dipersiapkan pula pengembangan unit kerja menjadi suatu badan yang setara dengan Eselon 1, sehingga akan memiliki kekuatan yang untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di bidang transportasi.
4	Evaluasi dan Strategi Peningkatan Kinerja Pelayanan Logistik;	1. Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia; 2. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah menginisiasi perhitungan biaya logistic nasional dalam rangka evaluasi penyelenggaraan dan capaian pengembangan system logistic nasional tahun-tahun sebelumnya serta dalam rangka Menyusun strategi pengembangan system logistic nasional ke depan. Telah diluncurkan hasil hasil penghitungan biaya logistic nasional sebesar 14,29% dari PDB untuk tahun 2022 oleh Bappenas; Telah diterbitkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional (National Logistics Ecosystem/NLE). NLE merupakan salah satunya Upaya pemerintah dalam mewujudkan system logistic yang cerdas dan berkelanjutan. Secara ekonomi, berdasarkan hasil survey prospera dan Kemenkeu bahwa penerapan SSm QC NLE dari sejak awal implementasi Juni 2022 s.d Desember 2022 telah berhasil mengefisiensi waktu hingga 22,37% serta menghemat biaya sebesar 33,48% atau mencapai Rp 191,32 milyar; 2. Saat ini sedang dilakukan pembahasan revisi Perpres No 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan Penguatan Inpres No. 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional (<i>National Logistics Ecosystem/NLE</i>).

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
5	Studi Evaluasi dan Optimasi Rute Tol Laut (Kebijakan dan Model Pengelolaan);	1. Universitas Gadjah Mada 2. Ditlala DJPL	Telah dimanfaatkan sebagai bahan referensi penyusunan paper dengan judul <i>Development of Local Lead Commodities to Reduce Empty Back Load on Sea Toll Program in Indonesia</i> yang disampaikan pada konferensi <i>5th International Conference on Smart Villages and Rural Development (COSVARD 2022)</i> yang diselenggarakan secara bauran (luring dan daring) pada 12 – 13 December 2022 di Guwahati, India.
6	Evaluasi Pelayaran Perintis (Kebijakan Model dan Pengelolaan).	1. Ditlala DJPL	Rencana ke depan akan mengurangi rute perintis yang tumpang tindih
7	Kebijakan Pemanfaatan dan Pemilihan Sistem Energi Alternatif sebagai Penunjang Operasi Bandara	1. Otoritas Bandara (Otban) Wilayah IV 2. Angkasa Pura I	Tindak lanjut terhadap hasil rekomendasi kebijakan yang disampaikan antara lain terdapat beberapa hal yang telah dilaksanakan terkait pemanfaatan system energi alternatif sebagai penunjang operasi bandara yaitu: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemanfaatan ground support menggunakan energi listrik; 2. Pelaksanaan program eco airport yang telah ditetapkan oleh Kemenhub, seperti penggunaan kendaraan listrik maupun <i>green building</i> ataupun <i>mixed landscape</i>; 3. Pengelola secara rutin melakukan pendataan emisi gas karbon yang dilaporkan ke kantor pusat.
8	Perencanaan Penyiapan Ruang Udara di Wilayah Ibu Kota Negara	1. AirNav Cabang Balikpapan 2. DJU	Penetapan koordinat ruang udara di IKN menggunakan hasil kajian yang dilakukan oleh Balitbang Kemenhub, namun untuk pemilihan direction dan runway akan dibangun dengan sedikit pembaruan agar tidak sama dengan yang lama meskipun tetap searah peletakannya. Selain itu, pengelola juga tengah menyiapkan penambahan fasilitas Bandara VVIP dengan melakukan upgrade system radar dan sudah mendapatkan client tower yang terkoneksi dengan AT system. Dan tindak lanjut berikutnya jika Bandara VVIP sudah jadi nantinya akan dibuat STAR (Standars Terminal Arrival Route) atau pengaturan standar rute yang diterapkan pada pesawat-pesawat yang akan take off-landing di Bandara VVIP

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
9	Pengembangan Aerotropolis di Wilayah Sekitar Ibukota Negara Baru	1. Otoritas IKN 2. DJU	Dari beberapa opsi rekomendasi yang diberikan terkait Pengembangan Aerotropolis di Wilayah Sekitar Ibukota Negara Baru, Angkasa Pura sebagai pengelola telah menggunakan opsi untuk melakukan optimalisasi sarana dan prasarana di Bandara SAMS Sepinggan Balikpapan daripada melakukan pengembangan angkutan kargo karena angkutan penumpang masih dinilai lebih signifikan terkait demand yang ada. Saat ini pengelola tengah melakukan beautifikasi berbagai fasilitas seperti contohnya area parkir bandara. Namun dikarenakan dampak dari Pandemi Covid-19, pembangunan sempat tertunda dikarenakan masalah pembiayaan.
10	Harmonisasi Kebijakan Pengelolaan Ekosistem di Sekitar Bandar Udara Untuk Penanggulangan Wildlife	1. Otoritas Bandar Udara Wilayah 3 Surabaya 2. PT. Angkasa Pura I Cabang Surabaya 3. BKSDA Jawa Timur	DJU bersama dengan KLHK menindaklanjuti hasil kajian dengan pembuatan satuan tugas penanganan satwa liar di sekitar bandara, namun kendalanya hingga saat ini belum disepakati bersama karena adanya masih terdapat perbedaan peraturan di masing-masing instansi. Selama masih menunggu dasar payung hukum bersama, pihak AP 1 tetap melakukan kegiatan untuk pencegahan maupun penanggulangan terhadap hazard yang dapat mempengaruhi penerbangan dengan menggunakan mobil pengawasan yang berkeliling di sekitar landasan setiap beberapa jam sekali untuk mengatur kawanan burung. Angkasa Pura I bersama dengan Otoritas Bandar Udara Wilayah 3 Surabaya sedang melakukan persiapan pengelolaan lahan untuk pembangunan kandang habituasi, namun saat ini sementara masih akan difungsikan untuk penangkapan hewan-hewan agar tidak mengganggu lalu lintas penerbangan.
11	Penyusunan Kajian Implementasi dan Standar Serta Kriteria Sarana Angkutan Umum Autonomous Berbasis Energi Listrik di Wilayah IKN	1. Ditjen Hubdat 2. OIKN	1. Terkait kajian tahun ini di IKN, terdapat studi dari Ditjen Hubdat, studi dari lalin yaitu terkait Desain Manajemen Lalu Lintas di KIPP IKN. Studi Desain Manajemen Lalu Lintas di KIPP IKN sedang ditahap sudah melakukan survey di IKN untuk melihat lokasi awal seperti trase jalannya. Teknologi ITS, terdapat studi NSPK terkait ITS yang dimana terdapat kriteria prosedurnya. Autonomous Bus tahun ini belum ada kajian yang mengarah kesana. Akan ada uji coba ART tahun 2024 di KIPP. Kajian detailnya direncanakan tahun 2024;

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
			<ol style="list-style-type: none"> Autonomus Bus baru dikembangkan pada tahap kedua sesuai dengan grand desain Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Setditjen), dengan 8 teknologi yang dikembangkan di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP). Dengan rencana uji coba pada Bulan Agustus 2024.
12	Perumusan Bahan Kebijakan Mekanisme Buy The Service Penyelenggaraan Angkutan Umum	Ditjen Hubdat	<ol style="list-style-type: none"> Terkait evaluasi BTS sudah dilaksanakan, dengan daerah yang mana yang sanggup untuk pelaksanaan BTS tersebut. Tahun 2024 Direktorat Angkutan akan mengirimkan surat mengenai kesanggupan dalam menyelenggarakan koridor BTS. Dari Bulan Januari sampai dengan Juni sudah ada pemasukan dari tarif yang nominalnya cukup lumayan; Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sedang mengkaji layanan <i>Non Farebox</i> pada pelaksanaan BTS.
13	Dampak Kebijakan dan Strategi Implementasi Penertiban Over Dimension Over Loading (ODOL)	Ditjen Hubdat	<ol style="list-style-type: none"> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sudah dilaksanakan FGD terkait ODOL yang menghasilkan <i>Roadmap Zero ODOL</i>; Selanjutnya akan membahas mengenai penegakkan hukum yang meliputi penindakan di jalan tol, nasional dan UPPKB; Akan diadakan juga mengenai pembahasan "Tilang" Elektronik.
14	Kaji Ulang Tata Kelola Organisasi Pengelola Terminal Penumpang	Ditjen Hubdat	Terkait rekomendasi kebijakan mengenai terminal, ditindaklanjuti dengan melakukan revitaliasasi beberapa Terminal di daerah.
15	Integrasi Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi Kawasan Pariwisata;	<ol style="list-style-type: none"> Kepala Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Provinsi Nusa Tenggara Timur; Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara; Kepala Dinas Perhubungan 	<ol style="list-style-type: none"> Sudah dilakukan upaya peningkatan kualitas dan kuantitas ruas jalan/jembatan dari dan menuju simpul-simpul Kawasan Wisata Prioritas melalui Dana APBD I (DAK Fisik dan DAU), namun hal ini masih terbentur dengan faktor kewenangan dan keterbatasan keuangan Daerah pasca Pandemi Covid 19; Telah dilakukan upaya-upaya peningkatan sarana dan prasarana transportasi yang terintegrasi yang berbasis online, namun masih dihadapi dengan kendala yang bersifat krusial diantaranya refocussing dan redesign anggaran serta kendala

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
		Provinsi Nusa Tenggara Timur.	<p>kualitas jaringan internet, khususnya di Pulau Flores sebagai salah satu destinasi wisata super premium Nasional;</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Pada Kawasan Wisata Prioritas Nasional di NTT yaitu di Kabupaten Manggarai Barat dan sekitarnya, penyediaan fasilitas seperti fasilitas parkir dan fasilitas pejalan kaki didalam Kawasan menjadi kewenangan Pusat. Sedangkan untuk dukungan alat-alat transportasi yang didominasi oleh penggunaan perahu sebagai penghubung antar pulau yang menjadi obyek wisata menjadi kewenangan Pusat, Provinsi dan Kabupaten sesuai dengan ukuran perahu (GT) dan jarak tempuh operasi. Untuk itu, Kantor Cabang Dinas Perikanan dan Kelautan Provinsi NTT telah melakukan beberapa intervensi pelaksanaan Program dan Kegiatan guna menunjang penyediaan transportasi pendukung tersebut dengan memperhatikan kenyamanan dan keselamatan wisatawan, serta meningkatkan keterlibatan Masyarakat dalam pengelolaan pariwisata dan taraf hidup Masyarakat, seperti meningkatkan Patroli dan pemberian ijin operasional sesuai dengan regulasi yang berlaku. Namun akibat berbagai kendala, pelaksanaannya masih belum optimal; 4. Gubernur NTT pada era 2018-2023, pada tahun tahun 2019 merencanakan akan menutup Kawasan Wisata Pulau Komodo dengan tujuan konservasi terhadap ekosistem Komodo, dan pada 2020 meminta Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas agar dapat merencanakan dan merancang kawasan wisata Labuan Bajo menjadi kawasan wisata super premium dan eksklusif. Sedangkan pada Tahun 2022, Tarif masuk Pulau Komodo dan Pulau Padar dan kawasan perairan sekitarnya dinaikan menjadi Rp. 3,75 juta dengan tujuan konservasi dan membuat Pulau Komodo dan Padar menjadi Kawasan Wisata Eksklusif; 5. Telah dilakukan upaya pemberdayaan Masyarakat di Kawasan Pariwisata dengan peningkatan pengetahuan dan ketrampilan yang memadai melalui program dan kegiatan yang dilaksanakan Pemerintah

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
			<p>Pusat dan Daerah sesuai dengan kewenangan masing-masing. Namun beberapa kendala yang dihadapi mengakibatkan pelaksanaan program dan kegiatan belum maksimal;</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Sektor pariwisata di NTT mengalami dampak yang sangat besar akibat pandemi Covid 19 yang mengakibatkan jumlah kunjungan wisatawan menurun drastis. Hingga berakibat pada pelaksanaan program dan kegiatan Pemerintah Pusat maupun Daerah serta seluruh pelaku usaha wisata baik pelaku usaha kecil, menengah dan besar. Hal ini sebagai faktor utama dalam menurunnya kontribusi sektor pariwisata terhadap PDRB selama masa dan pasca pandemi. Berbagai upaya telah dilaksanakan Pemerintah Pusat dan Daerah untuk menaikkan kontribusi sektor pariwisata, seperti melakukan promosi dan pelaksanaan even-even lokal, nasional maupun internasional; 7. Upaya pelibatan Masyarakat dari perencanaan pengelolaan pariwisata telah dilakukan melalui Musrenbang Tingkat Desa, Kecamatan, Kabupaten, Provinsi dan Pusat. Namun masih terkendala kondisi Finansial dari Pusat maupun Daerah yang belum pulih sepenuhnya akibat pandemi dan kondisi global; 8. Upaya mengatasi hal tersebut sudah dilakukan melalui beberapa program dan kegiatan sesuai kewenangan yang diusulkan melalui Dana DAK Fisik maupun DAU seperti pengadaan Kendaraan Transportsi Pedesaan, Perkotaan, maupun antar wilayah Kabupaten/Kota dan perbaikan maupun pembangunan Terminal, pemberian Ijin Trayek, dll; 9. Upaya yang dilakukan dengan meningkatkan mutu pelayanan menyangkut jadwal dan sistem pembayaran berbasis online, namun sarana dan prasarana belum tersedianya karena keterbatasan anggaran; 10. Pengembangan seaplane berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan paket stimulus. Pengembangan seaplane ini akan disesuaikan dengan kebutuhan lokal dan juga memaksimalkan menggunakan muatan lokal. Untuk itu,

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
			<p>Pemerintah Daerah akan menindaklanjuti melalui Peraturan Daerah tentang pemanfaatan Seaplane sesuai dengan kebutuhan dan muatan lokal, apabila program dan kegiatan tersebut telah dilaksanakan.</p>
16	<p>Integrasi Jaringan Prasarana dan Jaringan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan (3TP) Kawasan Timur Indonesia.</p>	<p>1. Dinas Perhubungan Provinsi Maluku; 2. Universitas Pattimura</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koordinasi melalui rapat kerja teknis dan forum diskusi untuk mendorong penyerapan anggaran berbasis kinerja sektor perhubungan di kabupaten pada daerah 3TP. Untuk Dinas Perhubungan Provinsi Maluku pada tahun anggaran yang lalu melakukan pengalihan/pergeseran anggaran yang berpotensi tidak terserap ke kegiatan yang masih kekurangan anggaran terutama untuk kegiatan monitoring dan evaluasi; 2. Pemerintah Provinsi Maluku sampai dengan tahun 2023 sedang melaksanakan review RTRW Provinsi, Dimana didalamnya telah tercantum prasarana transportasi eksisting dan rencana Pembangunan. Termasuk memetakan potensi dan kebutuhan Pembangunan serta pengembangan sarana dan prasarana transportasi (<i>hub</i> dan <i>Spoke</i>); 3. Pemerintah Provinsi Maluku mengusulkan pelayanan angkutan laut perintis sebagai Tol laut yang menjangkau daerah 3TP; 4. Mengoptimalkan peran badan usaha daerah (Panca Karya) dalam pengelolaan sektor transportasi untuk melayani penyeberangan antar Kabupaten/Kota di Provinsi Maluku terutama menghubungkan Ambon sebagai pusat pemerintahan dan jasa dengan wilayah lain, seperti : Pulau Buru dan Pulau Seram sebagai wilayah pengembangan pertanian, Tanaman Pangan dan Peternakan; 5. Pelabuhan Maluku rata-rata dilengkapi dengan Gudang. Barang yang datang maupun yang akan dimuat belum memerlukan Gudang untuk menampung, ditambah biaya sewa yang akan dikeluarkan apabila menumpuk barang dalam Gudang; 6. Upaya yang dilakukan antara lain: Usulan Penambahan titik singgah Tol Laut di Provinsi Maluku;

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
			<ul style="list-style-type: none"> a. Masukan kepada Pemerintah Pusat agar subsidi Tol Laut sepaket dengan angkutan lanjutannya sehingga tidak terjadi lagi penambahan biaya saat pergantian moda transportasi b. Mendorong Kabupaten/Kota melalui instansi terkait untuk berperan aktif dalam memetakan potensi unggulan daerah dan mengelola muatan balik dengan memanfaatkan peran Gerai Maritim; c. Koordinasi lintas sektor untuk menjamin ketersediaan sarana dan infrastruktur jalan dan jembatan dari Pelabuhan Singgah Tol Laut maupun ketersediaan angkutan laut yang terkoneksi (dari segi waktu) guna mendukung pendistribusian muatan Tol Laut dan juga muatan balik. <p>7. Kapasitas Pelabuhan tersedia untuk melakukan ekspor langsung namun komoditas yang ada jauh lebih kecil dari kuota yang tersedia dan ketersediannya tidak bersifat kontinyu;</p> <p>8. Provinsi Maluku telah melakukan ekspor komoditas;</p> <p>Universitas Pattimura</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan kajian daya dukung ekonomi masyarakat dan konektivitas antar pulau di tiap Cluster. Hasil studi ini menunjukkan perubahan secara struktural jaringan transportasi laut di Provinsi Maluku. Metode Milk Run Time Windows (MRTW) yang digunakan dengan fungsi tujuan maksimisasi profit dengan memaksimalkan jumlah armada tol laut dan armada laut perintis, mengikuti konsep ship Follow the Trade, sehingga rute yang terbentuk sebagian besar mengikuti mengikuti pola round dan/atau mixed yang cenderung digunakan untuk pelayaran komersial. Pendekatan Gugus Pulau dengan konsep Trans-Maluku Tahun 2006, atau 4 Cluster/Gugus Transportasi dengan fokus peningkatan konektivitas dalam gugus perlu dikaji lebih lanjut; 2. Kajian tipe kapal yang sesuai untuk perubahan rute dimaksud, rute yang

No.	Judul Analisis Kebijakan	Stakeholder	Kemanfaatan
			<p>terbentuk cukup pendek dengan jumlah pelabuhan sedikit, disamping itu volume mobilitas orang dan barang rendah;</p> <p>3. Kajian pusat konsolidasi dan distribusi logistik, Provinsi Maluku terdiri dari Provinsi Maluku terdiri dari 11 kabupaten/kota yang tersebar dalam 12 Gugus Pulau. Pendekatan pusat pemerintahan sebagai pusat konsolidasi dan distribusi logistik belum mampu menjawab ketersediaan logistik di tiap pulau dengan harga terjangkau. Perlu dikaji konsep hub and spoke untuk tiap Cluster/Gugus transportasi laut, dengan jaringan tol laut yang ada;</p> <p>4. Kajian ANP sebagai pusat logistik di Indonesia Timur dalam jaringan perdagangan global. Rantai pasokan jaringan logistik internasional untuk wilayah Timur Indonesia masih sangat panjang dan mahal. Posisi ALKI III yang melewati wilayah perairan provinsi Maluku belum dimanfaatkan dengan baik.</p>
17	Realokasi Kapal Penyeberangan Milik GAPASDAP ke Wilayah Lintasan Penyeberangan Indonesia Bagian Timur	1. Subdit ASDP	Akan menjadi perhatian dari kami Subdirektorat Angkutan TSDP 2. Rencana realokasi kapal ASDP akan menyesuaikan dengan kondisi dermaga di Indonesia Timur
18	Potensi Pengoperasian dan Desain Floating Wharf Barge sebagai Infrastruktur Penunjang Ibukota Negara	1. Universitas Hasanuddin 2. Otoritas IKN	Telah dimanfaatkan sebagai referensi penyusunan bahan ajar untuk mata kuliah Pelabuhan dan Dermaga di Teknik Kelautan Teknik Universitas Hasanuddin

LAMPIRAN 3

HASIL EVALUASI PELAKSANAAN REFORMASI BIROKRASI TAHUN 2022



KEMENTERIAN PENDAYAGUNAAN APARATUR NEGARA DAN REFORMASI BIROKRASI REPUBLIK INDONESIA

JALAN JENDERAL SUDIRMAN KAV 69, JAKARTA 12190
TELEPON (021) 7398381 - 7398382, FAKSIMILE (021) 7398323, SITUS <http://www.monpan.go.id>

Nomor : B/ 686 /RB.06/2022 6 Desember 2022
Hal : Hasil Evaluasi Pelaksanaan
Reformasi Birokrasi Tahun 2022

Yth. **Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan**
di
Jakarta

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2010 Tentang *Grand Design* Reformasi Birokrasi Tahun 2010-2025 dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Menteri PANRB) Nomor 25 Tahun 2020 Tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024, kami telah melakukan evaluasi atas pelaksanaan reformasi birokrasi pada Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan evaluasi berpedoman pada Peraturan Menteri PANRB Nomor 26 Tahun 2020 Tentang Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi. Perubahan mendasar dari pedoman tersebut adalah penekanan pada hal-hal yang bersifat implementatif, kolaboratif dan analisis yang holistik.

Tujuan evaluasi untuk menilai kemajuan pelaksanaan program reformasi birokrasi dalam rangka mencapai sasaran yaitu mewujudkan birokrasi yang bersih dan akuntabel, birokrasi yang kapabel, serta birokrasi yang mampu memberikan pelayanan publik secara prima. Selain itu, evaluasi ini juga bertujuan untuk memberikan saran perbaikan dalam rangka meningkatkan kualitas reformasi birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan evaluasi yang telah dilaksanakan, simpulan hasil evaluasi adalah sebagai berikut:

1. Indeks Reformasi Birokrasi di Kementerian Perhubungan tahun 2022 adalah **78,40** dengan kategori "**BB**". Rincian hasil evaluasi tersebut adalah sebagai berikut:

No.	Komponen Penilaian	Bobot	Nilai	
			2021	2022
A.	Komponen Pengungkit			
	I. Pemenuhan	20,00	17,86	17,92
	II. Hasil Antara Area Perubahan	10,00	6,73	7,14
	III. Reform	30,00	20,58	19,89
	Total Komponen Pengungkit	60,00	45,17	44,95

No.	Komponen penilaian	Bobot	Nilai	
			2021	2022
B.	Komponen Hasil			
1.	Akuntabilitas Kinerja dan Keuangan	10,00	8,29	8,43
2.	Kualitas Pelayanan Publik	10,00	9,10	9,66
3.	Pemerintahan Yang Bersih dan Bebas KKN	10,00	8,20	8,46
4.	Kinerja Organisasi	10,00	8,44	6,90
Total Komponen Hasil		40,00	34,03	33,45
Indeks Reformasi Birokrasi (Pengungkit + Hasil)		100,00	79,20	78,40

Hasil evaluasi tersebut menunjukkan bahwa Kementerian Perhubungan telah berupaya untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang lebih baik melalui perbaikan berkelanjutan yang ditandai dengan meningkatnya nilai pada komponen pemenuhan dan hasil antara. Namun demikian, terdapat penurunan pada komponen hasil. Kementerian Perhubungan masih perlu memperhatikan fokus reformasi birokrasi tidak hanya pada upaya yang dilakukan, namun pada dampak yang diberikan.

- Hasil antara area perubahan pada Kementerian Perhubungan, sebanyak 10 hasil antara telah dilakukan pengukuran oleh instansi *leading sector*, dengan rincian sebagai berikut:

No	Hasil Antara	Skala	Nilai 2021	Nilai 2022	Sumber Data
1.	ASN yang Profesional	0-100	36,00	37,63	BKN
2.	Kualitas Pengelolaan Aset	0-4	2,30	2,85	Kementerian Keuangan
3.	Implementasi SPBE	0-5	2,84	3,33	Kementerian PANRB
4.	Kualitas Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa	0-100	76,25	76,80	LKPP
5.	Kualitas Pengelolaan Anggaran	0-100	91,87	94,12	Kementerian Keuangan
6.	Kualitas Pelayanan Publik	0-5	4,01	4,55	Kementerian PANRB
7.	Kapabilitas APiP	0-5	2	2	BPKP
8.	Maturitas SPIP	0-5	3	3	BPKP
9.	Kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Publik	0-100	89,96	81,21	Ombudsman RI
10.	Kualitas Pengelolaan Arsip	0-100	86,51	83,29	ANRI

Dibanding dengan tahun sebelumnya, pada tahun 2022 terdapat beberapa peningkatan dan penurunan kualitas hasil antara. Untuk hasil antara yang tidak dilakukan pengukuran pada tahun 2022, menggunakan data tahun sebelumnya.

Secara keseluruhan hasil antara Kementerian Perhubungan pada tahun 2022 mengalami peningkatan.

3. Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut rekomendasi yang telah kami sampaikan pada tahun sebelumnya, di antaranya yaitu:
 - a. Melakukan pemantauan percepatan pelaksanaan RB melalui evaluasi QW secara berkala dan *workshop* intraweb MITRA untuk mendukung internalisasi *road map* serta *Core Values* ASN BerAKHLAK;
 - b. Memperkuat peran agen perubahan melalui optimalisasi *monitoring* dan evaluasi kinerja agen perubahan dalam memberikan dampak nyata pada organisasi melalui *social control* antar pegawai;
 - c. Melakukan penyesuaian kebijakan yang ada dengan Peraturan Pemerintah (PP) turunan dari Undang-Undang Cipta Kerja pada bidang perhubungan;
 - d. Melakukan perubahan organisasi dan tata kerja untuk lingkungan kantor pusat dan UPT sebagai bentuk tindak lanjut dari penyederhanaan birokrasi dalam hal penyederhanaan organisasi;
 - e. Melakukan reviu untuk memastikan peta proses bisnis yang disusun telah disesuaikan dengan hasil penyederhanaan organisasi yang telah dilakukan di lingkungan Kementerian Perhubungan;
 - f. Melakukan sosialisasi dan bimbingan teknis terkait dengan implementasi Peraturan Menteri PANRB Nomor 6 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Kinerja Pegawai Aparatur Sipil Negara;
 - g. Melakukan peningkatan kualitas implementasi kebijakan pengawasan seperti melalui pembangunan zona integritas, peningkatan kapabilitas APIP, dan pengembangan aplikasi SIMPANAN BERTAMBAH untuk *monitoring* penyampaian LHKPN dan LHKASN.
4. Selain tindak lanjut tersebut, Kementerian Perhubungan juga telah berupaya meningkatkan kualitas implementasi reformasi birokrasi. Namun terdapat beberapa hal yang masih harus diperhatikan untuk mengoptimalkan program reformasi birokrasi di antaranya sebagai berikut:
 - a. Belum menyusun peta keterkaitan terhadap seluruh kebijakan yang telah terbit, sehingga masih terdapat kemungkinan kebijakan yang tumpang tindih dengan kebijakan lainnya. Selain itu, identifikasi, analisis, dan pemetaan terhadap peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron/bersifat menghambat sudah dilakukan, namun belum menyeluruh ke semua kebijakan yang ada;

- b. Kementerian Perhubungan telah melakukan pembaruan terhadap struktur organisasi dan tata kerja melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 sebagai tindak lanjut penyederhanaan birokrasi untuk mewujudkan organisasi yang efektif dan efisien. Namun, struktur organisasi dan sistem kerja yang baru ini belum disertai dengan pembaruan proses bisnis dan pelaksanaan evaluasi kelembagaan kembali untuk mengukur efisiensi dan efektivitas organisasi;
- c. Implementasi kebijakan terkait dengan sistem kerja sesuai dengan amanat Peraturan Menteri PANRB Nomor 7 Tahun 2022 tentang Sistem Kerja pada Instansi Pemerintah untuk Penyederhanaan Birokrasi belum didukung dengan pedoman internal sehingga pelaksanaannya masih belum berjalan dengan optimal;
- d. Terdapat beberapa upaya peningkatan manajemen SDM yang masih berproses diantaranya seperti pengembangan kompetensi pegawai secara menyeluruh berbasis *Human Capital Development Program* (HCDP) dan pengembangan aplikasi SIAP JABAT sebagai media penyusunan kebutuhan pegawai berdasarkan analisis jabatan, analisis beban kerja (ABK), dan peta jabatan;
- e. Komitmen dan upaya organisasi dalam percepatan reformasi birokrasi melalui pembangunan Zona Integritas (ZI) menuju Wilayah Bebas Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) sudah baik, meskipun tingkat keberhasilan masih rendah. Pada tahun 2022, dari 12 unit kerja yang diusulkan untuk mendapatkan WBK dan 8 unit kerja untuk mendapatkan WBBM, hanya 3 unit kerja yang berhasil meraih predikat menuju WBK;
- f. Pelaksanaan sosialisasi dan internalisasi terhadap kebijakan pengawasan internal seperti pengendalian gratifikasi, benturan kepentingan, dan *Whistleblowing System* (WBS) belum secara merata diketahui tingkat pemahaman dan implementasi para pegawai terhadap kebijakan tersebut. Selain itu, pelaksanaan pemantauan dan evaluasi terhadap implementasi kebijakan pengawasan internal tersebut belum dilakukan secara berkala sampai pada unit kerja terkecil, sehingga belum dapat diketahui efektivitas dalam pelaksanaannya;
- g. Pengawasan internal terhadap pelaksanaan kinerja dan pembangunan reformasi birokrasi belum didukung dengan kapabilitas APIP yang memadai, sehingga peran sebagai *consulting and quality assurance* belum berjalan secara optimal;
- h. Inovasi dan praktik baik pelayanan yang telah dikembangkan oleh pusat dan unit kerja dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan publik belum

dilakukan pemetaan untuk dapat dianalisis dampak yang telah diberikan dalam pelayanan kepada masyarakat dan pemangku kepentingan.

5. Terkait komponen hasil, menunjukkan bahwa pada tahun 2022, Kementerian Perhubungan memperoleh nilai dengan rincian sebagai berikut:

No.	Komponen Hasil	Skala	Nilai	Sumber Data
1.	Opini BPK	Opini	WTP	BPK
2.	Nilai SAKIP	0-100	77,58	Kementerian PANRB
3.	Indeks Persepsi Kualitas Pelayanan Publik (IPKP)	0-100	96,60	Kementerian PANRB
4.	Indeks Persepsi Anti Korupsi (IPAK)	0-100	84,63	SPI Eksternal oleh KPK
5.	Survei Internal Organisasi	0-100	80,03	SPI Internal oleh KPK

Selain hal tersebut, komponen hasil juga mencakup penilaian atas capaian penggunaan produk dalam negeri sebagaimana diamanatkan dalam Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 2022 dan penghargaan-penghargaan lain yang diterima.

Berdasarkan catatan hasil evaluasi dan untuk meningkatkan kualitas tata kelola birokrasi serta menumbuhkan budaya integritas, kinerja dan melayani di lingkungan Kementerian Perhubungan, berikut ini kami sampaikan beberapa hal yang perlu disempurnakan yaitu:

1. Melakukan identifikasi, analisis, dan pemetaan terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang tidak harmonis/sinkron/bersifat menghambat melalui penyusunan *regulatory impact analysis* (RIA) dan penyusunan peta keterkaitan kebijakan;
2. Melakukan reviu terhadap proses bisnis yang telah disusun sebelumnya sesuai dengan Peraturan Menteri PANRB Nomor 19 Tahun 2018 untuk mengetahui relevansi dan perubahan yang perlu diakomodir sesuai dengan organisasi dan tata kerja baru. Selanjutnya melakukan evaluasi kelembagaan mandiri kembali untuk mengetahui secara pasti tingkat efisiensi dan efektivitas organisasi;
3. Mengimplementasikan kebijakan terkait dengan sistem kerja sesuai dengan amanat Peraturan Menteri PANRB Nomor 7 Tahun 2022 tentang Sistem Kerja pada Instansi Pemerintah untuk Penyederhanaan Birokrasi melalui penyusunan pedoman internal sistem kerja;
4. Memastikan setiap proses dalam rangka upaya peningkatan manajemen SDM dilaksanakan sesuai dengan target rencana HCDP yang didalamnya termasuk meliputi hasil analisis jabatan, beban kerja, dan peta jabatan. Selanjutnya, melakukan pemantauan dan evaluasi secara berkala untuk mengukur cakupan

pengembangan kompetensi yang dilakukan agar sesuai dengan kebutuhan pegawai dan organisasi;

5. Meningkatkan kualitas pembangunan ZI terutama pada unit kerja layanan strategis, sebagai upaya percepatan penerapan reformasi birokrasi dengan memperhatikan strategi yang sesuai dengan kebutuhan Kementerian Perhubungan dan *stakeholder* atau masyarakat yang dilayani;
6. Melakukan pengukuran terhadap tingkat pemahaman dan implementasi pegawai terhadap kebijakan pengawasan internal. Selanjutnya melaksanakan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap implementasi kebijakan pengawasan internal sampai pada unit kerja terkecil agar dapat terpantau efektivitas implementasinya;
7. Meningkatkan kapabilitas dan peran APIP sebagai *Consulting and Quality Assurance* sehingga dapat memberikan keyakinan yang memadai dalam meningkatkan efektivitas pengawasan internal;
8. Melakukan pemetaan dan analisis terhadap inovasi yang telah dikembangkan untuk dapat mengetahui dampak yang diberikan terhadap peningkatan kualitas layanan publik dan melakukan survei kepada masyarakat dan pemangku kepentingan untuk mengukur tingkat kegunaan inovasi dalam mempermudah proses layanan sebagai standar untuk melakukan replikasi inovasi.

Demikian laporan hasil evaluasi atas kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Kami menghargai upaya Saudara beserta seluruh jajaran dalam melaksanakan reformasi birokrasi. Selanjutnya, kami harapkan agar upaya-upaya pelaksanaan reformasi birokrasi ini dapat ditingkatkan secara berkelanjutan.

Atas perhatian dan kerja sama Saudara, kami ucapkan terima kasih.

**Deputi Bidang Reformasi Birokrasi,
Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan**

Erwan Agus Purwanto

Tembusan:

1. Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;
2. Menteri Perhubungan.

LAMPIRAN 4
HASIL EVALUASI ATAS IMPLEMENTASI SISTEM AKUNTABILITAS KINERJA
INSTANSI PEMERINTAH (SAKIP) BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN INSPEKTORAT JENDERAL	
JL.MERDEKA BARAT 8 JAKARTA 10110	TEL. (021) 3456919 3813154 3507656	FAX : (021) 3813154 TLX : 44310 DEPHUB IA FAX :
Nomor : PS.307/1/1/ITJEN/2023		Jakarta, 30 Agustus 2023
Klasifikasi : Biasa		
Lampiran : -		
Hal : Hasil Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan (SAKIP) Tahun 2022 pada Badan Kebijakan Transportasi		
Yth. Kepala Badan Kebijakan Transportasi		
<p>Dalam rangka pelaksanaan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 88 Tahun 2021 tentang Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Surat Edaran Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor SE-ITJEN 2 Tahun 2023 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Unit Kerja Eselon I Kementerian Perhubungan Tahun 2022, kami sampaikan hal-hal sebagai berikut:</p>		
<ol style="list-style-type: none">1. Inspektorat Jenderal telah melakukan evaluasi atas implementasi SAKIP tahun 2022 pada Badan Kebijakan Transportasi dengan tujuan:<ol style="list-style-type: none">a. Memperoleh informasi mengenai implementasi SAKIP;b. Menilai tingkat implementasi SAKIP;c. Menilai akuntabilitas kinerja;d. Memberikan saran perbaikan untuk peningkatan implementasi SAKIP; dane. Memonitor tindak lanjut rekomendasi hasil evaluasi periode sebelumnya.2. Penilaian tidak hanya dilakukan atas implementasi SAKIP Eselon I saja, akan tetapi penilaian dilakukan terhadap implementasi SAKIP Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yaitu Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, serta Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dimana hasil penilaian terhadap Eselon II akan berpengaruh terhadap penilaian Eselon I;3. Evaluasi dilakukan terhadap empat komponen manajemen kinerja yaitu Perencanaan Kinerja, Pengukuran Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal;4. Dari ...		

4. Dari hasil evaluasi terhadap empat komponen tersebut yang didasarkan pada penilaian terhadap unsur pemenuhan dokumen, kualitas, dan pemanfaatan SAKIP, Badan Kebijakan Transportasi memperoleh nilai sebesar **80,80 (Predikat A)** dengan interpretasi "**Memuaskan**" dengan gambaran bahwa Badan Kebijakan Transportasi dapat memimpin perubahan dalam mewujudkan pemerintahan berorientasi hasil karena pengukuran kinerja telah dilakukan sampai ke level Eselon 4/Pengawas/Subkoordinator. Adapun rincian penilaian tersebut adalah sebagai berikut:

No	Komponen yang dinilai	Bobot	Nilai
1	Perencanaan Kinerja	30,00	23,67
2	Pengukuran Kinerja	30,00	25,20
3	Pelaporan Kinerja	15,00	11,67
4	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	25,00	20,25
Nilai Hasil Evaluasi			80,80
Predikat			A

5. Hasil penilaian terhadap masing-masing komponen manajemen kinerja pada masing-masing Unit Kerja yang dievaluasi dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Perencanaan kinerja

Nilai hasil evaluasi atas komponen perencanaan kinerja sebesar **23,67 dari nilai maksimal 30**. Pada komponen perencanaan kinerja rata-rata sudah terpenuhi dengan baik, namun terdapat beberapa kriteria komponen yang dinilai belum terpenuhi yaitu:

- 1) Ketidaktepatan waktu dalam meng-*upload* dokumen perencanaan pada *website* esr.menpan.go.id sesuai batas waktu yang ditentukan (28 Februari);
- 2) Rata-rata capaian kinerja belum memenuhi kriteria setidaknya masih *on the right track* (antara 90% s.d. 110%) yaitu pada Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebesar 133,17%, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sebesar 117,5%, serta Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebesar 133,03%.

b. Pengukuran Kinerja

Nilai hasil evaluasi atas komponen pengukuran kinerja sebesar **25,20 dari nilai maksimal 30**. Pada komponen pengukuran kinerja sudah terpenuhi dengan baik, namun dinilai belum terdapat beberapa upaya lebih yang bisa

dihargai...

dihargai dari pemenuhan kriteria sub komponen tersebut, dan harapannya untuk dapat ditingkatkan agar mendapat nilai yang lebih baik.

c. Pelaporan Kinerja

Nilai hasil evaluasi atas komponen pelaporan kinerja sebesar **11,67 dari nilai maksimal 15**. Pada komponen perencanaan kinerja rata-rata sudah terpenuhi dengan baik, namun terdapat beberapa kriteria komponen yang dinilai belum terpenuhi yaitu:

- 1) Pada dokumen LKIP tidak terdapat perbandingan realisasi kinerja dari tahun-tahun sebelumnya hingga tahun berjalan (minimal 2 tahun sebelum tahun berjalan);
- 2) Belum terinformasikan pada dokumen LKIP Eselon II terkait hasil *benchmarking* dengan instansi K/L lain terkait indikator kinerja yang sejalan.

d. Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal

Nilai hasil evaluasi atas komponen evaluasi akuntabilitas kinerja internal sebesar **20,25 dari nilai maksimal 25**. Evaluasi akuntabilitas kinerja internal telah dilaksanakan dan telah dilakukan persamaan persepsi terkait hasil evaluasi mandiri, namun belum disampaikan laporan hasil evaluasi mandiri yang telah dilaksanakan pada setiap unit yang ditandatangani oleh masing-masing evaluator.

Sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas dan untuk meningkatkan akuntabilitas kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, kami merekomendasikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Publikasi dokumen perencanaan dan pengukuran kinerja agar dapat menyesuaikan dengan batas waktu yang telah ditetapkan;
2. Memberikan informasi pada Laporan Kinerja selanjutnya tentang hasil *benchmarking* dengan instansi lain (Nasional/Internasional) mengenai Indikator Kinerja yang sejalan;
3. Setiap unit kerja agar melakukan realisasi capaian kinerja sesuai dengan target kinerja yang telah ditetapkan (*on the right track*);
4. Melaporkan hasil evaluasi akuntabilitas kinerja mandiri tiap unit kerja yang sudah ditandatangani oleh setiap evaluator mandiri.

Demikian disampaikan hasil evaluasi atas implementasi SAKIP tahun 2022 Badan Kebijakan Transportasi. Kami menghargai upaya Saudara beserta seluruh jajaran dalam menerapkan manajemen kinerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Mohon ...

Mohon kiranya Saudara beserta jajaran dapat menindaklanjuti rekomendasi yang diberikan dan menyampaikan hasil tindak lanjut kepada Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan paling lambat 60 hari setelah diterimanya surat ini.

Atas perhatian dan kerja samanya, diucapkan terima kasih.



Inspektur Jenderal,

Arif Toha

NIP 196703201992031003

Tembusan:

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