

RINGKASAN EKSEKUTIF

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi dibidang keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran kegiatan yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya. Permasalahan yang dihadapi selama ini dengan adanya tumpang tindih pelaksanaan analisis dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan dapat diantisipasi dengan baik melalui koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan analisis. Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Kebijakan Perhubungan bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep mirroring dimana informasi hasil Analisa yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta *stakeholder* terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 133,03%. Selama tahun anggaran 2022 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:

- a. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi nilai capaian kinerja sebesar 117,65%;
- b. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2) nilai capaian kinerja sebesar 116,96%;
- c. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Rumusan NSPK nilai capaian kinerja sebesar 88,24%.

- d. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Rumusan NSPK (t-2) belum ada nilai capaian kinerja. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi nilai capaian kinerja sebesar 58,82%;
- e. Indikator kinerja kegiatan 6 (IKK 6), Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi dengan capaian level 3;
- f. Indikator kinerja kegiatan 7 (IKK 7), Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 119,05%;
- g. Indikator kinerja kegiatan 8 (IKK 8), Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 108,17%;
- h. Indikator kinerja kegiatan 9 (IKK 9), Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian nilai 80,8;
- i. Indikator kinerja kegiatan 10 (IKK 10), Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 131,58%;
- j. Indikator kinerja kegiatan 11 (IKK 11), Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT dengan tingkat capaian kinerja sebesar 116,28%;
- k. Indikator kinerja kegiatan 12 (IKK 12), Indeks Penyelenggaraan Perkantoran (IKK 12) dengan capaian kinerja 108,14%.

Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2023 adalah sebesar Rp21.064.978.000,00 (dua puluh satu milyar enam puluh empat juta sembilan ratus tujuh puluh delapan ribu rupiah) dengan realisasi sebesar Rp20.975.727.598,00 atau terealisasi sebesar 99.58%.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2023" dapat diselesaikan. Akuntabilitas kinerja merupakan pencapaian kinerja suatu organisasi melalui upaya – upaya strategis dan operasional yang dilakukan untuk mencapai sasaran dan tujuan tertentu dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Akuntabilitas kinerja merupakan tolak ukur keberhasilan atau sebaliknya menjadi kegagalan suatu organisasi. Penilaian akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dilakukan melalui pengukuran terhadap capaian kinerja setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dengan cara membandingkan realisasi yang dicapai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja.



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

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

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

Jakarta, 2023

**KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN
DAN KEAMANAN TRANSPORTASI**

JUMARDI, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196903061998031002

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. TUGAS DAN FUNGSI.....	2
C. STRUKTUR ORGANISASI.....	2
D. SUMBER DAYA MANUSIA.....	4
E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI	6
F. SISTEMATIKA PENYAJIAN	14
BAB II.....	16
PERENCANAAN KINERJA.....	16
A. RENSTRA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI.....	16
B. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN.....	16
C. TARGET KINERJA TAHUN 2020-2024.....	21
D. PERJANJIAN KINERJA.....	23
BAB III	24
AKUNTABILITAS KINERJA.....	24
A. CAPAIAN KINERJA ORGANISASI.....	25
B. REALIASI ANGGARAN	35
BAB IV.....	36
PENUTUP	36
A. KESIMPULAN.....	36
B. SARAN TINDAK LANJUT	37
Lampiran.....	38

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1. Target dan Indikator Kinerja dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024.....	22
Tabel 2. 2. Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	23
Tabel 3. 1. Target, Realiasi, dan Capain Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2023	25
Tabel 3. 2. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamananan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 Tahun 2023	28
Tabel 3. 3. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Tahun 2023	30
Tabel 3. 4. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 3 Tahun 2023	31
Tabel 3. 5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022	32
Tabel 3. 6. Target, Realisasi, dan Capaian Anggaran Tahun 2023	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.....	3
Gambar 1. 2. Komposisi Pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	5
Gambar 1. 3. Komposisi Pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Tingkat Pendidikan	5
Gambar 1. 4. Komposisi PNS Pusjak Keselamatan dan Keamanan Berdasarkan Golongan.....	6
Gambar 1. 5. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan Fungsional Analisis Kebijakan.....	6
Gambar 2. 1. Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024	19
Gambar 2. 2. Peta Strategis Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024.	20
Gambar 3. 1. Efisiensi Sumber Daya Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Aplikasi SMART	35

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi disusun sesuai Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 mengenai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang mewajibkan setiap instansi pemerintah sebagai unsur penyelenggara negara, mulai dari Eselon II keatas harus mempertanggungjawabkan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

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

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

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

analisis kebijakan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan, usulan subsektor, stakeholder dan usulan Pemerintah Daerah.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2023 ini dimaksudkan untuk dapat melihat seberapa besar manfaat atau hasil yang dicapai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dalam meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan kinerja dalam memberikan analisis dan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Laporan ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran kegiatan yang telah ditetapkan.

B. TUGAS DAN FUNGSI

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

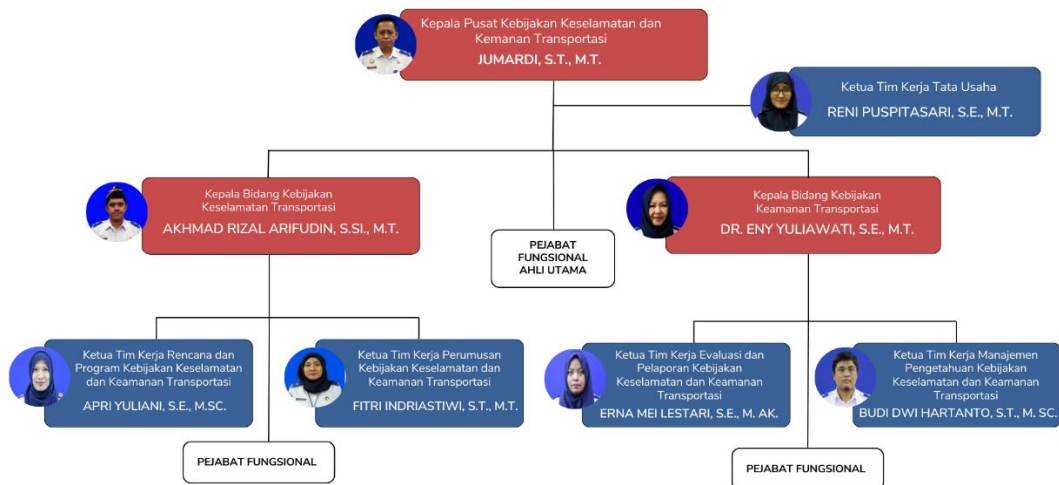
Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

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

C. STRUKTUR ORGANISASI

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan serta Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor: KP-BKT 52 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP.BKT 28 Tahun 2023 Tentang Penunjukan

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



Gambar 1. 1. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

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

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri atas:

1. Bidang Keselamatan Transportasi

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

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

Bidang Keselamatan Transportasi terdiri dari Tim Kerja Rencana dan Program Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Tim Kerja Perumusan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dan kelompok Jabatan Fungsional.

2. Bidang Keamanan Transportasi

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

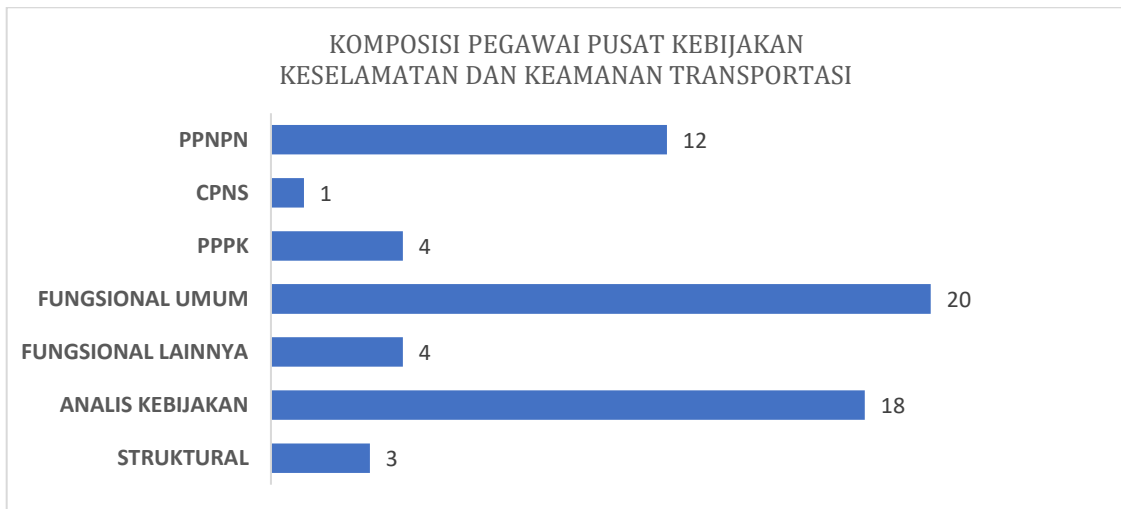
- a. penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;
- b. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keamanan transportasi;
- c. penyiapan bahan pelaksanaan analisis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

Bidang Keamanan Transportasi terdiri dari Tim Kerja Evaluasi dan Pelaporan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Tim Kerja Manajemen Pengolahan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dan kelompok Jabatan Fungsional.

D. SUMBER DAYA MANUSIA

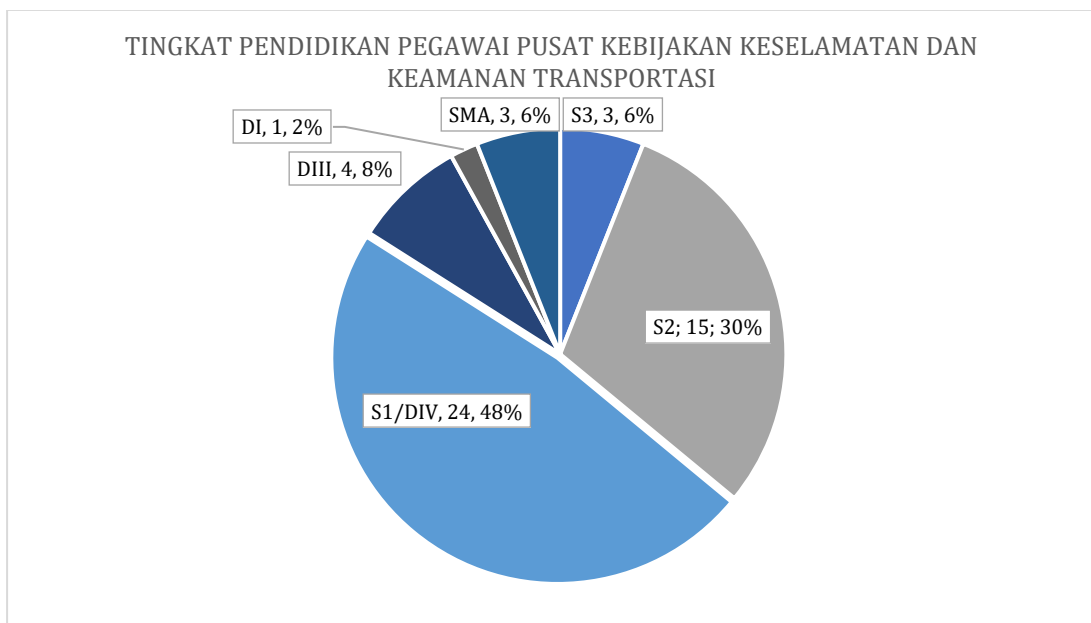
Pada awal tahun 2023, pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebanyak 57 orang, pada bulan Oktober terdapat tambahan 1 orang CPNS, dan pada pertengahan bulan Desember terdapat tambahan 4 orang PPPK. Sehingga pada akhir bulan Desember tahun 2023 jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menjadi 62 orang. Komposisi pegawai terdiri dari Jabatan Struktural, Jabatan Fungsional Tertentu (Analisis Kebijakan, Perencana, Statistisi, Pranata Komputer, dan Analisis APBN), Jabatan Fungsional Umum, PPPK, CPNS, dan PPNPN. Komposisi pegawai Pusjak Keselamatan dan

Keamanan Transportasi secara keseluruhan berdasarkan jabatan fungsional dan non fungsional dapat dilihat pada gambar 1.2.



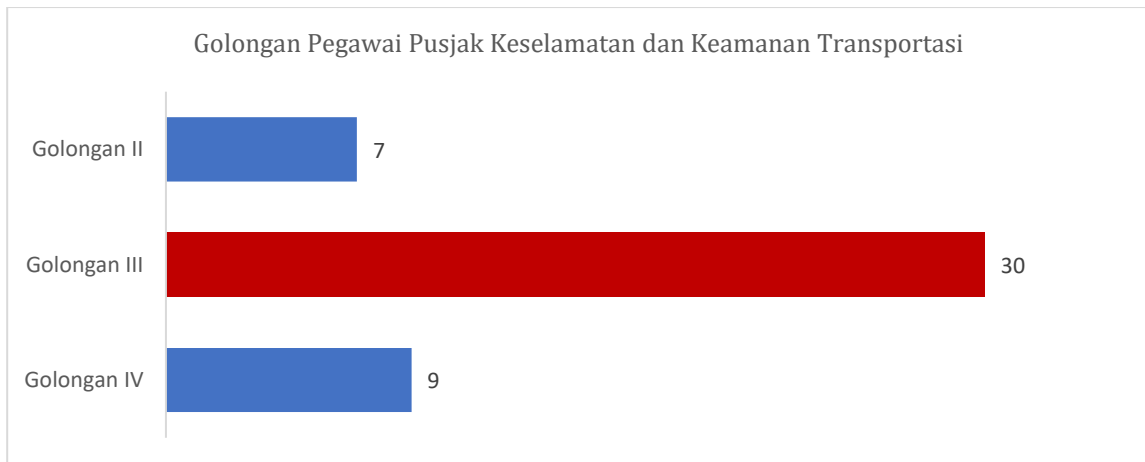
Gambar 1. 2. Komposisi Pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi

Dilihat dari pendidikan, pegawai Puslitbang Transportasi Antarmoda (Pegawai Negeri Sipil/PNS dan Non PNS) sebagian besar berpendidikan S1/D4 yaitu sebanyak 24 orang (48%). Komposisi pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi tingkat pendidikan dapat dilihat pada gambar 1.3. berikut:



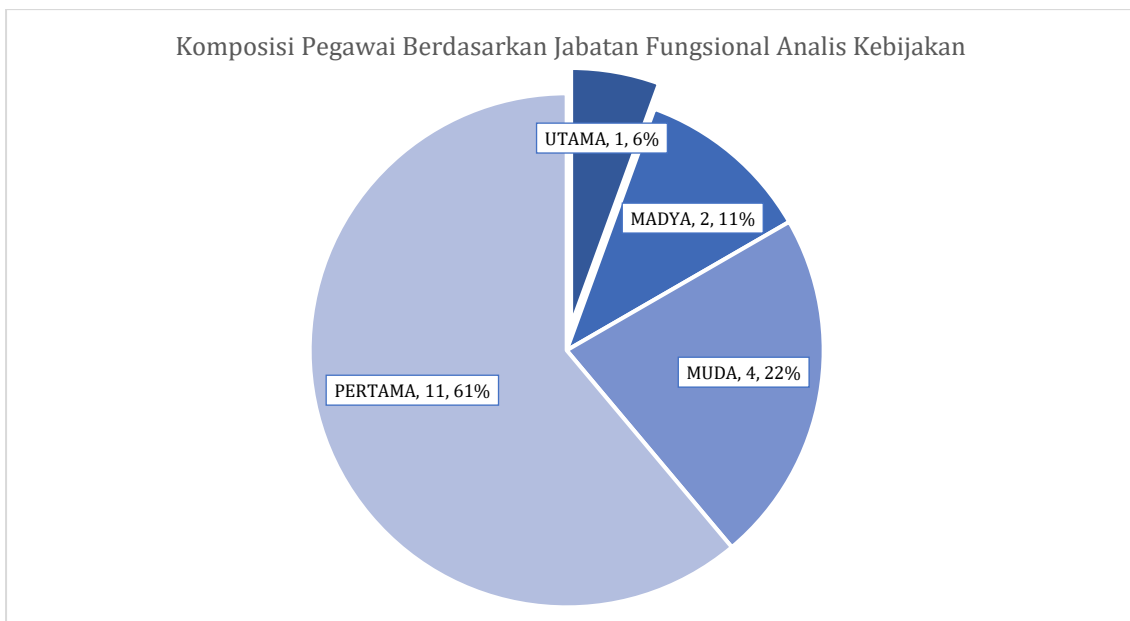
Gambar 1. 3. Komposisi Pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Komposisi pegawai PNS Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan golongan dapat terlihat bahwa sebagian besar pegawai adalah golongan III yaitu sebanyak 30 orang, golongan IV sebanyak 9 orang dan golongan II sebanyak 7 orang.



Gambar 1. 4. Komposisi PNS Pusjak Keselamatan dan Keamanan Berdasarkan Golongan

Berdasarkan jabatan fungsional analis kebijakan, sumber daya manusia (SDM) analis kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi berjumlah 18 orang yang terdiri. Secara lengkap, komposisi pejabat fungsional analis kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1. 5. Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan Fungsional Analis Kebijakan

E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan berbagai sumber daya, termasuk hasil analisis dan rekomendasi kebijakan serta pengembangan yang berkualitas dan aplikatif. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas memberikan

analisis dan rekomendasi dibidang keselamatan dan keamanan transportasi tentunya memiliki potensi, isu, dan permasalahan yang harus dipetakan guna dapat melakukan optimasi peran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

1. Potensi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Penekanan pentingnya rekomendasi kebijakan transportasi berbasis pada hasil analisis kebijakan merupakan salah satu kunci sukses keberhasilan pencapaian sasaran strategis dari meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan dan regulasi pada penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang telah menjadi salah satu pilar kebijakan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi perlu didukung oleh hasil-hasil analisis kebijakan yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para analis kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal. Informasi hasil analisis kebijakan yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, para Kepala Daerah, dan stakeholder terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

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

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

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

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

- 1) Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
- 2) Kebutuhan terhadap kajian sebagai base evidence untuk mendukung rekomendasi kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Direktorat Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan serta stakeholder terkait.
- 3) Peluang Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai acuan atau koordinator penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

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

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

- 1) Mempunyai jumlah SDM analis kebijakan sebanyak 18 orang terdiri dari 1 orang analis kebijakan ahli utama, 2 orang analis kebijakan ahli madya, 4 orang analis kebijakan ahli muda, dan 11 orang analis kebijakan pertama.
- 2) Terdapat fasilitas penunjang, database transportasi, software perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data, dan beberapa instrumen pendukung operasional lainnya.
- 3) Memiliki kecukupan lokasi anggaran untuk memenuhi kebutuhan belanja barang dan modal, tunjangan kinerja analis kebijakan, dan dana operasional untuk menjalankan program dan kegiatan yang telah direncanakan, selain itu masih adanya peluang untuk mendapatkan sumber pendanaan selain APBN seperti: kerjasama dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional.

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

Sebagai upaya revitalisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai Badan Kebijakan Transportasi di era Revolusi Industri 4.0, diperlukan dukungan kerjasama dengan mitra strategis untuk menghasilkan rekomendasi yang baik dan dapat dipercaya. Umpan balik dari mitra strategis selama proses analisis kebijakan, tidak hanya memperkaya metode saja, namun interaksi antar analis kebijakan akan memberikan budaya positif dalam proses pengelolaan analisis kebijakan secara komprehensif. Kerjasama Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan beberapa stakeholder antara lain dengan perguruan tinggi, swasta dan lembaga penelitian dimana bertujuan untuk peningkatan kompetensi SDM khususnya para analis kebijakan melalui *sharing knowledge*, pengembangan sarana dan prasarana, peningkatan kolaborasi manajemen pengelolaan sumber daya, serta keaktifan analis kebijakan dalam forum kerjasama nasional dan internasional baik secara bilateral maupun multilateral.

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

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

- 1) Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi terutama pada era revolusi industri 4.0, perlu diantisipasi dengan cepat dan bijaksana, sehingga Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai lembaga penyusun rekomendasi kebijakan transportasi dapat menjadi mitra utama

dalam pengembangan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung penyediaan layanan transportasi.

- 2) Perkembangan mendorong adanya perubahan topik riset di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.
- 3) Potensi hilirisasi hasil pengkajian aplikasi teknologi informasi dan komunikasi bidang keselamatan dan keamanan transportasi kepada mitra strategis sektor industri.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang melaksanakan kegiatan analisis dan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia telah dilakukan melalui pengembangan tenaga fungsional seperti analis kebijakan dan fungsional lainnya dan memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mengikuti pendidikan formal/kursus baik di dalam maupun luar negeri. Sejalan dengan upaya peningkatan kualitas SDM tersebut, telah dilakukan serangkaian kegiatan penunjang antara lain pelaksanaan *roundtable discussion*, bimbingan teknis/diklat dan kegiatan seminar atau webinar nasional maupun internasional, dan studi banding luar negeri.

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

2. Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung

dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek diatas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang. Sementara itu, proses transformasi ekonomi perlu segera dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju.

Kegiatan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang akan dilaksanakan pada tahun 2023 meliputi:

- a. Rekomendasi kebijakan dalam rangka mendukung Ibu Kota Negara, yakni:
 - 1) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Penggunaan Augmented Reality Dalam Keselamatan Pelayanan di Ibu Kota Negara (IKN).
- b. Rekomendasi kebijakan dalam rangka mendukung Kereta Api Kecepatan Tinggi Pulau Jawa, yakni:
 - 1) Penyusunan Rekomendasi Pengoperasian Kereta Api Cepat di Indonesia.
- c. Rekomendasi kebijakan dalam rangka mendukung Sistem Angkutan Umum massal Perkotaan di 6 Wilayah Metropolitan, yakni:
 - 1) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Angkutan Massal Cepat Berbasis Rel Yang Berkeselamatan.
- d. Rumusan NSPK bidang perkeretaapian, yakni:
 - 1) Standar Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian.
 - 2) Mitigasi Kebakaran di Bidang Sarana Prasarana Perkeretaapian.
 - 3) Mitigasi Pengoperasian Sarana dan Prasarana Perkeretaapian Pasca Bencana Alam dan Evaluasi Kebijakan Penanganan Perlintasan Sebidang Perkeretaapian.
- e. Rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi, yakni:
 - 1) Evaluasi Kebijakan Penindakan Berat Muatan Angkutan Barang Melalui Penerapan Jembatan Timbang di Pintu Tol.
 - 2) Penyusunan Standar Marka Optik Serong Pada Jalan Tol.
- f. Direktif Menteri Perhubungan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi (Monitoring Angkutan Lebaran, Angkutan Natal, Evaluasi Kemanfaatan dan IKN).
- g. Analisis Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

- 1) Peran Aviation Security dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penerbangan;
- 2) Keselamatan dan Keamanan Prasarana Transportasi (Pengawasan Pengoperasian Elevator);
- 3) Integrasi LRT (*Light Rail Transit*);
- 4) Cyber Security Awareness di Bidang Transportasi Udara dan Laut dalam mengantisipasi Era Digital;
- 5) Evaluasi Keselamatan Angkutan Sungai;
- 6) Evaluasi Keselamatan pada Bus Pariwisata;
- 7) Evaluasi Implementasi RUNK LLAJ Dalam Menurunkan Fatalitas dan Kejadian Kecelakaan Menonjol di Indonesia.

3. Permasalahan

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

Untuk itu dipandang perlu melakukan penguatan fungsi analisis dan pengembangan kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, termasuk di dalamnya Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang setidaknya dapat berperan sebagai berikut:

- a. Sebagai *technostructure* (*Mintzberg*) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, berperan sebagai *internal-consultant*, dan *partner for success* dalam pengembangan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.
- b. Sebagai *government think-tank*, dalam bentuk dukungan pengambilan keputusan dengan rekomendasi yang dihasilkan melalui basis riset (*research-based*) maupun basis kondisi faktual (*evidence-based*).
- c. Perluasan spektrum pengembangan kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi melalui kemitraan dan kolaborasi *penta-helix* (pemerintah, pendidikan, bisnis, komunitas, dan media).

- d. Penguatan kapasitas dan kapabilitas pengembangan kebijakan untuk dapat berperan sebagai “hub” jejaring kolaborasi lintas pemangku kepentingan dalam pelaksanaan pengembangan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

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

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi senantiasa berupaya melakukan kajian untuk dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek keselamatan dan keamanan. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut pandang untuk menyelesaikannya. Dalam pelaksanaan tugasnya, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menghadapi beberapa permasalahan yang menjadi tantangan ke depan. Permasalahan dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Kegiatan Analisa Kebijakan Antar Sub Sektor Kurang Terkoordinasi

Sesuai dengan perannya, tugas Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Namun, pelaksanaan kegiatan analisa dan penyusunan kebijakan dilingkungan Kementerian Perhubungan juga dilakukan oleh setiap Direktorat Jenderal dan tidak ada koordinasi antar unit kerja sehingga kegiatan kajian seolah-olah berjalan sendiri-sendiri tanpa ada koordinasi dan koordinator yang jelas sehingga dimungkinkan adanya tumpang tindih.

- b. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan kajian isu strategis

Sumber daya manusia analis kebijakan di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi saat ini masih terbatas. Terdapat analis kebijakan sebanyak 18 orang terdiri dari 1 orang analis kebijakan ahli utama, 2 orang analis

kebijakan ahli madya, 4 orang analis kebijakan ahli muda, dan 11 orang analis kebijakan pertama.

- c. Adanya pemblokiran anggaran dari Kementerian Keuangan.

F. SISTEMATIKA PENYAJIAN

Sistematika Penyajian Laporan Akuntabilitas Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2023 dibagi menjadi 4 bab yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II PERENCANAAN KINERJA

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

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

A. Capaian Kinerja Organisasi

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

1. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun ini, dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/ penurunan kinerja serta alternatif solusi yang akan dilakukan;
2. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir.
3. Membandingkan realisasi kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis organisasi;
4. Membandingkan realisasi kinerja tahun ini dengan target nasional (jika ada);
5. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya;
6. Capaian lainnya.

B. Realisasi Anggaran

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

BAB IV PENUTUP

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

LAMPIRAN

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

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

A. RENSTRA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Litbang Perhubungan yang saat ini telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Selain itu, terdapat pula peraturan turunan yang mengatur susunan organisasi dan tata kerjanya sebagai dasar transformasi kelembagaan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022.

Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai tindak lanjut dari Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang telah ditetapkan melalui KP-BKT Nomor 109 Tahun 2022 pada tanggal 30 November 2022. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020–2024 (RPJM Nasional 2020–2024) sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 Tahap Keempat Tahun 2020-2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2020.

Dokumen Rencana Strategis menjadi pedoman dan komitmen perencanaan jangka menengah dalam menjalankan kebijakan strategis serta menjadi landasan dan acuan pelaksanaan kegiatan dalam kurun waktu 2020–2024. Rencana strategis dimaksud selanjutnya dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan.

B. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

Visi dan Misi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2022-2024 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang diharapkan pada tahun 2022-2024.

Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai berikut:

“Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang berupaya mewujudkan kebijakan yang berkualitas di bidang keselamatan dan keamanan transportasi guna mendukung terwujudnya visi 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.”

Dukungan pencapaian Visi Kementerian Perhubungan dan Badan Kebijakan Perhubungan oleh Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dilakukan melalui perannya sebagai penyusun kebijakan bidang transportasi melalui pelaksanaan kegiatan analisis dan perumusan rekomendasi kebijakan di bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Untuk mendukung tercapainya Visi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai pusat kebijakan yang berkualitas di bidang keselamatan dan keamanan transportasi, akan diupayakan melalui pelaksanaan sejumlah Misi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, sebagai berikut:

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

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024, maka selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program (SP) Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2020-2024. Untuk mewujudkan Visi Badan Kebijakan Transportasi, maka Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 adalah sebagai berikut:

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

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

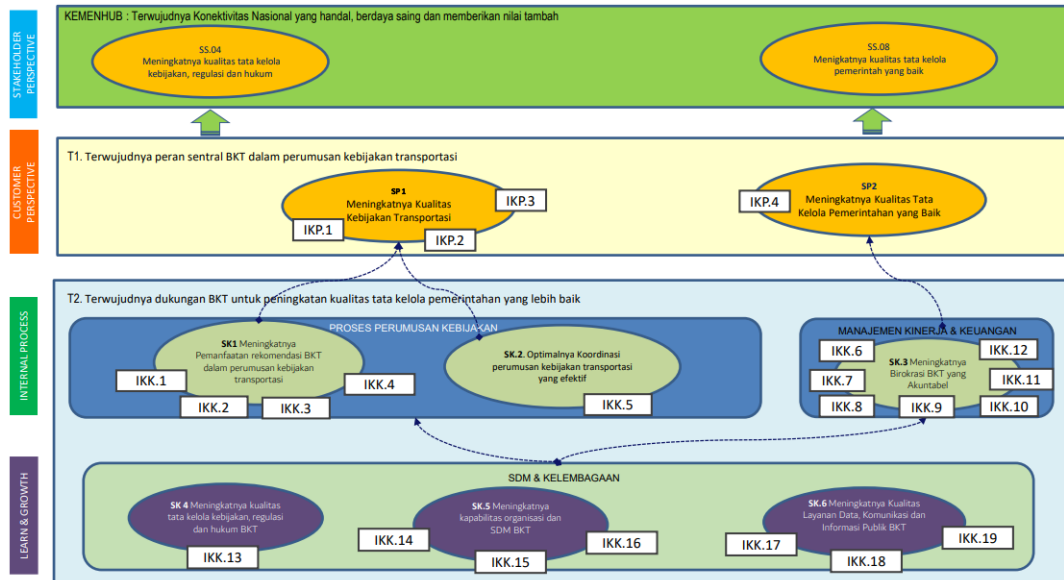
1. Meningkatnya indeks kualitas kebijakan (IKK) Kementerian Perhubungan.
2. Meningkatnya pemanfaatan rekomendasi BKT dalam perumusan kebijakan transportasi.
3. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.

Dalam penyusunannya, Sasaran Program (SP) ini dirumuskan dari Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2022-2024. Penjabarannya menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) dan *cascading* yang menyelaraskan hubungan antara target kinerja Kementerian Perhubungan dengan Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Transportasi beserta unit-unit organisasi di dalamnya.

Hasil *cascading* sesuai tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi, maka Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024, yang dilaksanakan Badan Kebijakan Transportasi adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum (SSp 4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik (SSp 8). Kedua sasaran tersebut merupakan pendukung meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas transportasi serta meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi yang menjadi core business dari Kementerian Perhubungan.

Penjabaran *cascading* dari Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan ke dalam Sasaran Program (SP) dan Sasaran Kegiatan (SK) di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi disampaikan pada peta strategi **Gambar 2.1** yang menggunakan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC). Pada Stakeholders Perspective, yang memberikan mandat utama untuk memberikan rekomendasi rumusan kebijakan dan NSPK kepada Badan Kebijakan Transportasi utamanya adalah Kementerian Perhubungan, yang dicerminkan melalui penempatan SSp4 dan SSp8 pada *Stakeholders Perspective*.

Selanjutnya, pada level *customer perspective*, diisi oleh Sasaran Program (SP) dari Badan Kebijakan Transportasi yang mengupayakan menyediakan layanan bagi penggunanya (dalam hal ini Kementerian Perhubungan) berupa dukungan dalam konteks kebijakan pembangunan dan NSPK untuk seluruh kegiatan teknis pada Program Konektivitas maupun dukungan terhadap pencapaian kinerja reformasi birokrasi pada kegiatan dalam program Dukungan Manajemen.



Gambar 2. 1. Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024

Adapun Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang berada pada tataran *customer perspective* dirumuskan sebagai berikut:

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

Dalam tataran *internal process perspective* berupa proses bisnis dalam perumusan kebijakan yang umumnya dilaksanakan dilevel eselon II sebagai turunan dari Sasaran Program 1 (SP.1) Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi dijabarkan dalam beberapa Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:

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

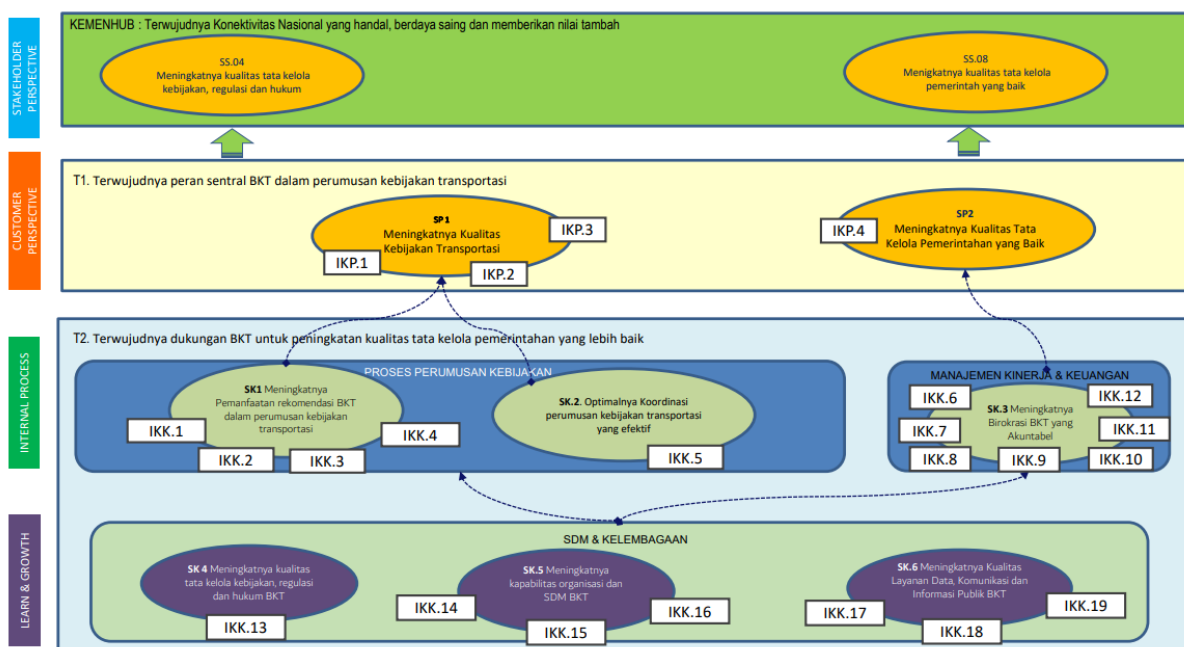
2. **Sasaran Kegiatan 2 (SK.2)** yang akan dicapai adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

a. IKK 5 : Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan.

Juga masih dalam tataran internal process perspective berupa bisnis proses administratif yang dilaksanakan di level eselon II sebagai pelaksanaan dari Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:

1. **Sasaran Kegiatan 3 (SK.3)** yang akan dicapai adalah Meningkatnya Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

- a. IKK 6 : Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi.
- b. IKK 7 : Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi.
- c. IKK 8 : Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi.
- d. IKK 9 : Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi.
- e. IKK 10 : Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi.
- f. IKK 11 : Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi.
- g. IKK 12 : Indeks Penyelenggaraan Perkantoran



Gambar 2. 2. Peta Strategis Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2020-2024.

C. TARGET KINERJA TAHUN 2020-2024

Indikator Kinerja merupakan ukuran keberhasilan dari pencapaian sasaran suatu organisasi. Adapun sasaran adalah hasil yang diharapkan dari suatu Program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan. Sedangkan target kinerja adalah besarnya nilai/angka output dan/atau outcome yang ingin diwujudkan oleh organisasi pada satu tahun tertentu (pasal 1 (6) PM 85 Tahun 2020).

Untuk lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana diatur dalam PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP dinyatakan bahwa hirarki sasaran dan indikator kinerja adalah sebagai berikut:

1. Pada level Kementerian Perhubungan nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Strategis (SS) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Utama (IKU).
2. Pada level Unit Eselon I (dalam hal ini termasuk Badan Kebijakan Transportasi (BKT)) nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Program (SP) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Program (IKP).
3. Pada level Unit Eselon II (dalam hal ini termasuk Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Kegiatan (SK) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Kegiatan (IKK).

Target kinerja yang ditetapkan untuk masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi untuk setiap Tahun pada periode 2022-2024 disampaikan pada Tabel 2.1 berikut ini. Target kinerja tersebut berupa besaran- angka capaian keluaran (output) pada setiap tahun anggaran. Strategi pencapaian kinerja untuk masing-masing IKK akan dituangkan dalam Rencana Kerja (Renja) dan menjadi pokok muatan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada setiap Tahun 2022, 2023, 2024.

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

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

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	METODE PERHITUNGAN	SATUAN	TARGET KINERJA		
				2022	2023	2024
SK 1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang diselesaikan pada tahun berjalan}} \times 100\%$	%	80	85	90
	IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholder}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang diselesaikan pada (t- 2)}} \times 100\%$	%	37	38	39
	IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	$\frac{\text{Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada tahun berjalan}}{\text{Total keseluruhan target NSPK pada tahun berjalan}} \times 100\%$	%	80	85	90
	IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	$\frac{\text{Jumlah realisasi NSPK yang dimanfaatkan pada t-2}}{\text{Total keseluruhan target NSPK pada t-2}} \times 100\%$	%	30	32	32
SK 2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	Prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan.	%	100	100	100
SK 3 Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Penilaian dari Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP)	Level	3	3	3
	IKK 7 Indeks Perencanaan BKT	Penilaian tingkat kesesuaian dan keterpaduan dilakukan berdasarkan aspek Integrasi Perencanaan.	Indeks	82	84	85
	IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	60% Kinerja anggaran + 40% Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA)	Indeks	86,2	88,2	90,2
	IKK 9 Nilai SAKIP BKT	Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN dan RB	Nilai	80	81	82
	IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN BKT	Tingkat pencapaian BMN yang dilakukan Penetapan Status Penggunaannya (PSP) (50%) dan Tingkat Kepatuhan Pelaporan terkait BMN (50%)	Indeks	75	76	77
	IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	$\frac{\text{Jumlah tindak lanjut perjanjian kerjasama}}{\text{Jumlah total kerjasama}} \times 100\%$	%	85	86	87
	IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran		Indeks	72	73	74

D. PERJANJIAN KINERJA

Target kinerja kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2023 disusun secara berjenjang. Adapun penjabaran dari Peta Kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dituangkan dalam indikator kinerja kegiatan dan targetnya. Penetapan kinerja pada awal tahun anggaran mengikuti konsep Rencana Strategis Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, sebagaimana digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. 2. Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	85
	IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	38
	IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	85
	IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32
SK 2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	%	100
SK 3 Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3
	IKK 7 Indeks Perencanaan BKT	Indeks	84
	IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	88,2
	IKK 9 Nilai SAKIP BKT	Nilai	81
	IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	76
	IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	%	86
	IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	73

Telah dilakukan dua kali revisi Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2023. Revisi pertama pada bulan Maret 2023 dikarenakan adanya pergantian pimpinan pejabat eselon II yaitu Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dari bapak Dr. Ir. Magjen Sinaga, MT menjadi bapak Jumardi, ST, MT. Sedangkan pada bulan Desember dilakukan revisi kedua dikarenakan adanya pergantian pejabat eselon I yaitu Kepala Badan Kebijakan Transportasi dari bapak Dr. Gede Pasek Suardika, M.Sc. menjadi bapak Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si.

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

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

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

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

A. CAPAIAN KINERJA ORGANISASI

1. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2023

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

Tabel 3. 1. Target, Realiasi, dan Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2023

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	TARGET	REALISASI	KINERJA
SK 1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	85	100	117,65%
	IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	38	44,4	116,96%
	IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	85	75	88,24%
	IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	NA	NA
SK 2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	%	100	100	100%
SK 3 Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	100,00%
	IKK 7 Indeks Perencanaan BKT	Indeks	84	100	119,05%
	IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	88,2	95,40	108,17%
	IKK 9 Nilai SAKIP BKT	Nilai	81	80,80	99,75%
	IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	76	100	131,58%
	IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	%	86	100	116,28%
	IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	73	78,94	108,14%
RATA-RATA CAPAIAN KINERJA					109.62%

Tingkat capaian pada tahun 2023 menunjukkan hasil yang baik, dengan rata-rata tingkat capaian kinerja sebesar 109,62% (seratus sembilan koma enam puluh dua persen).

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

a. Pengukuran dan capaian kinerja sasaran kegiatan 1

Sasaran Kegiatan ke-1 adalah Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi. Pencapaian sasaran kegiatan kesatu diwujudkan melalui 4 (empat) indikator kinerja kegiatan (IKK), yaitu:

- 1) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan) merupakan IKK 1. Pencapaian indikator kinerja kesatu berupa rekomendasi kebijakan terkait program pembangunan sektor transportasi berdasarkan kajian kontraktual/swakelola sesuai arah kebijakan, agenda prioritas Kementerian yang tertuang dalam *policy brief* dan *policy paper* yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, atau stakeholders terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Pencapaian indikator kinerja kegiatan kesatu (IKK 1), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang **diterima** oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan *stakeholders*}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang **dihasilkan** pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

- 2) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2) merupakan IKK 2. Indikator ini adalah sebagai quality control sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi terhadap pemanfaatan tindak lanjut dari rekomendasi kebijakan yang diusulkan. Pelaksanaan kegiatan monitoring dibatasi pada kajian yang telah dilaksanakan dua tahun sebelumnya. Pencapaian indikator kinerja kedua berupa rekomendasi kebijakan yang telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor, atau stakeholders sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan Transportasi pada periode waktu (t-2). Pencapaian indikator kinerja kegiatan kedua (IKK 2), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders pada (t-2)}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan tema Kebijakan sesuai Fokus dan Agenda Prioritas Kementerian yang diajukan pada t-2}} \times 100\%$$

- 3) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan) merupakan (IKK3). Pencapaian indikator kinerja ketiga ini berupa masukan, usulan, atau pendapat berdasarkan kajian kontraktual/swakelola di bidang transportasi yang tertuang dalam Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, dan *stakeholders* terkait dalam bentuk nota dinas, surat, maupun rancangan peraturan. Pencapaian indikator kinerja kegiatan ketiga dimaksudkan realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan **diterima** oleh Menteri Perhubungan, unit eselon I lainnya, dan stakeholder lain sebagai dasar tindaklanjut melalui disposisi Menteri Perhubungan atau pimpinan unit eselon I atau *stakeholders* lain kepada unit kerja dibawahnya atau disetujui untuk ditindaklanjuti/diproses/ditetapkan sesuai prosedur yang diberlakukan. Pencapaian indikator kinerja kegiatan ketiga (IKK 3), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada tahun berjalan}}{\text{Total keseluruhan target NSPK Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

- 4) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2) merupakan IKK 4. Indikator ini adalah sebagai quality control sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi terhadap pemanfaatan tindak lanjut dari rekomendasi kebijakan Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang diusulkan. Pelaksanaan kegiatan monitoring dibatasi pada kajian NSPK yang telah dilaksanakan dua tahun sebelumnya. Pencapaian indikator kinerja kedua berupa rekomendasi NSPK yang telah dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor, atau *stakeholders* sebagai referensi penyusunan suatu kebijakan bidang perhubungan ataupun sebagai dasar perencanaan kegiatan teknis bidang perhubungan Transportasi pada periode waktu (t-2). Pencapaian indikator kinerja kegiatan keempat (IKK 4), dihitung dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah realisasi NSPK yang dimanfaatkan pada t-2}}{\text{Total keseluruhan target NSPK Pusat Kebijakan Transportasi pada t-2}} \times 100\%$$

Capaian kinerja dari Sasaran Kegiatan 1 secara rinci dapat disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 3. 2. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 Tahun 2023

INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	TARGET	TOTAL KEGIATAN TAHUNAN	REALISASI		KINERJA
				VOLUME	%	
IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	85	12	12	100	117,65%
IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	38	9	4	44,4	116,96%
IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	85	4	3	75	88,24%
IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	0	0	NA	NA

Berdasarkan hasil capaian kinerja pada tahun 2023 jika dibandingkan dengan Renstra, RKT, dan PK Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menunjukkan bahwa untuk sasaran kegiatan kesatu telah menunjukkan capaian yang cukup baik dan beberapa kegiatan telah tercapai melebihi dari target yang diharapkan.

Capaian Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan 1 (IKK 1) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan) melebihi target yang diharapkan yakni target 85% dari total kegiatan yang direncanakan sebanyak 12 rekomendasi kebijakan, seluruhnya atau 100% telah dilaksanakan perumusan kebijakan. Hasil rekomendasi kebijakan berupa *policy brief* dan *policy paper* telah diajukan oleh Kepala Badan Kebijakan Perhubungan kepada Menteri Perhubungan, sub sektor, atau stakeholders terkait dalam bentuk nota dinas. Adapun dua belas rekomendasi kebijakan tersebut antara lain:

1. Rekomendasi kebijakan pembangunan angkutan massal perkotaan berbasis rel yang berkeselamatan terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat PT.105/01/08/BKT/2023.
2. Keamanan infrastruktur informasi vital dibidang transportasi perkeretaapian terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat SM.109/01/21/BKT/2023.
3. Rekomendasi kebijakan tentang marka pengurang kecepatan di jalan tol terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat PT.105/01/09/BKT/2023.
4. Evaluasi kebijakan penindakan berat muatan angkutan barang melalui penerapan Jembatan Timbang di Pintu Tol terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/05/09/BKT/2023.
5. Rekomendasi kebijakan pengoperasian Kereta Cepat di Indonesia terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/05/11/BKT/2023.

6. Penyusunan rekomendasi kebijakan potensi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dan penggunaan Augmented Reality dalam keselamatan pelayaran di Ibu Kota Negara (IKN) terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/05/10/BKT/2023.
7. Peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui perwujudan kendaraan berkeselamatan (RUNK Pilar 3) terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/05/14/BKT/2023.
8. Kajian dan pemantauan terhadap pelaksanaan peraturan pengawasan operasional dan penggunaan armada bus pariwisata terkirim kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/05/19/BKT/2023.
9. Rekomendasi kebijakan terkait peningkatan keselamatan transportasi Sungai dan Danau di Indonesia terkirim kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor surat SM.109/01/25/BKT/2023.
10. Rekomendasi Kebijakan Mengantisipasi Risiko Ancaman Serangan Siber di Sektor Transportasi terkirim kepada Sekertariat Jenderal Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan nomor surat TI.004/01/01/BKT/2023.
11. Rekomendasi kebijakan peran personel Aviation Security dalam meningkatkan keamanan penerbangan terkirim Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan nomor surat PT.105/01/17/BKT/2023.
12. Strategi Pengembangan Kawasan Stasiun LRT Jabodetabek yang Berkelanjutan terkirim Dirjen Perkeretaapian dan Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek dengan nomor surat LT.106/01/01/BKT/2024.

Capaian Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan 2 (IKK 2) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2) melebihi target yang diharapkan yakni target 38% dari 9 total kegiatan tahunan. Empat dari sembilan telah dilaksanakan monitoring kemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan pada kajian dua tahun sebelumnya (tahun 2021). Telah dilaksanakan pertemuan dengan subsektor dan stake holder terkait yang menerima manfaat dari hasil rekomendasi kajian dari Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Adapun hasil rekomendasi kebijakan yang dimonitoring antara lain:

1. Evaluasi Integrasi Jaringan Prasarana, Jaringan Pelayanan, dan Layanan Transportasi Perkotaan Palembang;
2. Integrasi Jaringan Prasarana dan Jaringan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terdepan, Terluar, dan Perbatasan (3TP) Kawasan Timur Indonesia Tahun 2021;
3. Integrasi Jaringan Prasarana dan Pelayanan Transportasi Kawasan Pariwisata;
4. Evaluasi dan Strategi Peningkatan Kinerja Pelayanan Logistik.

Capaian Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan 3 (IKK 3) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan) belum mencapai target yang diharapkan, target PK adalah 85% dari 4 rekomendasi terealisasi 3 rekomendasi dengan nilai kinerja 88,24%. Tidak tercapainya target pada IKK 3 ini dikarenakan adanya satu paket blokir *adjustment* dari Kementerian Keuangan, sehingga terdapat satu kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan.

Capaian Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan 4 (IKK 4) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2) tidak terdapat nilai capaian kinerja (NA). Pada dua tahun sebelumnya yakni tahun 2021 tidak terdapat rekomendasi rumusan NSPK sehingga pada tahun ini untuk IKK 4 belum dapat dilaksanakan.

b. Pengukuran dan capaian kinerja sasaran kegiatan 2

Sasaran Kegiatan ke-2 adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif. Pencapaian sasaran kegiatan kedua diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan ke-5 (IKK 5), yaitu Tingkat Kemanfaatan Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan. Pencapaian indikator kinerja kelima tersebut berupa kegiatan perumusan kebijakan transportasi yang terselenggarakan:

- 1) Kegiatan Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping di enam lokasi, yakni: Solo, Sumatera Selatan, Provinsi Aceh, Jawa Timur, Maluku, dan Daerah Istimewa Yogyakarta;
- 2) Kegiatan Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan di 2 lokasi, yakni Makassar-Sulawesi Selatan dan Mataram-Nusa Tenggara Barat;
- 3) Kegiatan Dukungan Harmonisasi Rancangan Kebijakan;
- 4) Kegiatan Pendampingan, Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan;
- 5) Kegiatan Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan seperti:
 - a) Pendidikan dan Latihan (Diklat) Keselamatan Pelayaran di Semarang pada 1 s.d. 5 Agustus 2023;
 - b) Pendidikan dan Latihan (Diklat) Dasar Transportasi Darat di Bali pada tanggal 23 s.d. 28 Oktober 2023;
 - c) Bekerja sama dengan PT. Astra Honda Motor Part Center melaksanakan Safety Riding Training pada tanggal 2 November 2023;
 - d) Diklat Manajemen Transportasi Perkotaan di Bali pada tanggal 27 November s.d. 2 Desember 2023;
- 6) Monitoring Angkutan Lebaran Tahun 2023 dari Aspek Keselamatan dan Keamanan.

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

Tabel 3. 3. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Tahun 2023

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	TARGET		JUMLAH KEGIATAN TAHUNAN	REALISASI		KINERJA (%)
	SATUAN	JUMLAH		VOLUME	%	
Tingkat Kemanfaatan Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100	7	7	100%	100%

c. Pengukuran dan capaian sasaran kegiatan 3

Sasaran Kegiatan ke-3 adalah Meningkatkan Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel. Pencapaian sasaran kegiatan kedua diwujudkan melalui 7 (tujuh) indikator kinerja kegiatan, yaitu:

- 1) Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi (IKK 6);
- 2) Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi (IKK 7);
- 3) Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi (IKK 8);
- 4) Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi (IKK 9);
- 5) Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi (IKK 10);
- 6) Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT (IKK 11);
- 7) Indeks Penyelenggaraan Perkantoran (IKK 12).

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

Tabel 3. 4. Capaian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 3 Tahun 2023

INDIKATOR KINERJA EKGITAN (IKK)	TARGET		TOTAL KEGIATAN TAHUNAN	REALISASI		KINERJA
	SATUAN	JUMLAH		VOLUME	%	
Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	1	3	100	100%
Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	84	3	100	119,05	119,05%
Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	88,2	1	95,40	108,17	108,17%
Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Nilai	81	8	80,80	99,75	99,75%
Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	76	1	100	131,58	131,58%
Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	%	86	1	1	100	116,28%
Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	73	1	78,94	108,14	108,14%

Berdasarkan hasil capaian kinerja menunjukkan bahwa pencapaian Sasaran Kegiatan 3 – Meningkatkan Tata Kelola Organisasi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, enam dari tujuh indikator kinerja kegiatan telah mencapai target kinerja PK tahun 2023. Hal ini menunjukkan bahwa capaian kinerja Sasaran Kegiatan-3 sangat baik.

Tabel 3. 5. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2022

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	2022		2023	
			TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
SK 1 Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	80	NA	85	100
	IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	36	37,5	38	44,4
	IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	80	NA	85	75
	IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	30	NA	32	NA
SK 2 Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	%	100	NA	100	100
SK 3 Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	3	3
	IKK 7 Indeks Perencanaan BKT	Indeks	82	NA	84	100
	IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	86,2	NA	88,2	95,40
	IKK 9 Nilai SAKIP BKT	Nilai	80	NA	81	80,80
	IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	75	NA	76	100
	IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	%	85	NA	86	100
	IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	72	NA	73	78,94

2. Perbandingan Realisasi Kinerja Serta Capaian Kinerja Tahun Ini Dengan Tahun Sebelumnya

Pada tahun 2022 Badan Litbang Perhubungan bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Selain itu, terdapat pula peraturan turunan yang mengatur susunan organisasi dan tata kerjanya sebagai dasar transformasi kelembagaan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi menyusun Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai tindak lanjut dari Rencana Strategis (Renstra) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 yang telah ditetapkan melalui KP-BKT Nomor 109 Tahun 2022 pada tanggal 30 November 2022.

Perbandingan target, realisasi, dan capaian kinerja selama periode Renstra tahun 2020-2024, yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022 dimana dalam periode ini tahun 2023 merupakan tahun kedua pelaksanaan Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah sebagai berikut:

- a. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 1) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan) tidak dapat dibandingkan karena pada tahun 2022 terdapat pemblokiran anggaran terkait perubahan lembaga organisasi.
- b. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 2) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2) menunjukkan bahwa pada tahun 2023 terdapat kenaikan target kinerja dari 36% menjadi 38%, realisasi kinerja juga mengalami kenaikan dari 37,5 menjadi 44%.
- c. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 3) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan) tidak dapat dibandingkan karena pada tahun 2022 terdapat pemblokiran anggaran terkait perubahan lembaga organisasi.
- d. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 4) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2) baik ditahun ini ataupun tahun sebelumnya belum dilaksanakan.
- e. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 6) terkait Tingkat Maturitas SPIP menunjukkan bahwa pada tahun 2022 dan 2023 target kinerja ditetapkan nilai sebesar level 3. Tingkat realisasi kinerja menunjukkan bahwa baik tahun ini ataupun tahun sebelumnya Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mendapatkan nilai SPIP pada level 3. Keberhasilan dari capaian maturitas SPIP terpadu, dimana pada tahun 2022 masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan telah mengikuti bimtek untuk meningkatkan pemahaman dalam penyusunan SPIP. Selain

itu dimasing- masing unit kerja telah terdapat tim penilaian mandiri yang didampingi oleh APIP sebagai penjamin kualitas di lingkungan Kementerian Perhubungan.

- f. Indikator kinerja kegiatan IKK 5, IKK 7 – IKK 12 pada tahun 2022 belum dilaksanakan karena terjadinya perubahan indikator kinerja terkait reformasi organisasi pada akhir tahun 2022 sehingga indikator kinerja kegiatan tersebut tidak dapat dibandingkan dengan tahun ini.

Perbandingan target dan capaian selama periode Renstra tahun 2020-2024 selengkapnya dapat dilihat pada tabel 3.5.

3. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Pelaksanaan anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dikatakan cukup efisien. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya daya serap pada akhir tahun anggaran sebesar 99,58%.

Pengukuran efisiensi dilakukan dengan membandingkan penjumlahan (Σ) dari selisih antara perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran dan realisasi anggaran keluaran dengan penjumlahan (Σ) dari perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran. Rumus untuk pengukuran tersebut adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

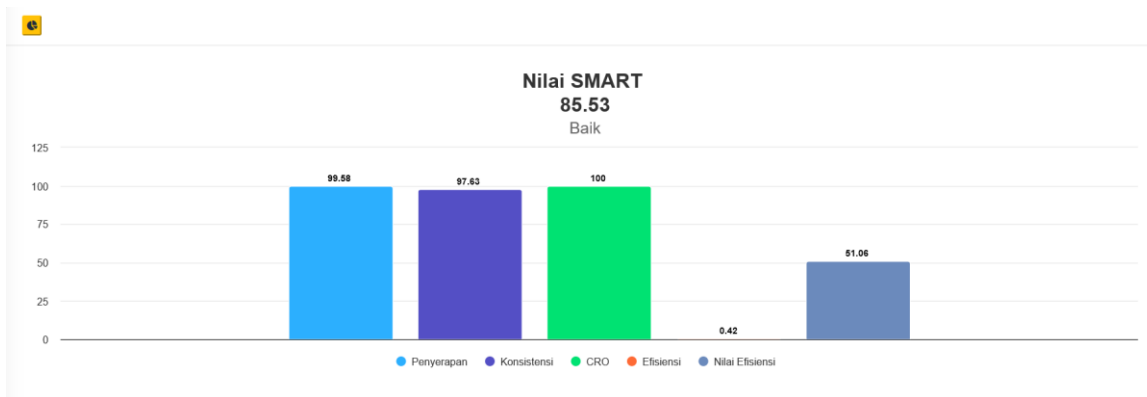
E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran

i RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran

i CKi : Capaian Keluaran i

Berdasarkan Aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu kementerian Keuangan (Aplikasi SMART) nilai SMART sebesar 85,53%, sedangkan tingkat efisiensi Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi menunjukkan capaian sebesar 0,42%. Hal ini menunjukkan bahwa Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat mencapai output kegiatan dengan baik dan terdapat efisiensi anggaran sebesar 0,42%. Gambaran efisiensi capaian nilai SMART Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi sampai akhir tahun 2023, dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Gambar 3. 1. Efisiensi Sumber Daya Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Aplikasi SMART

B. REALIASI ANGGARAN

Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2023 adalah sebesar Rp21.064.978.000,00 (dua puluh satu milyar enam puluh empat juta sembilan ratus tujuh puluh delapan ribu rupiah). Realisasi Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi telah terealisasi sebesar Rp20.975.727.598,00 atau terealisasi sebesar 99,58%.

Tabel 3. 6. Target, Realisasi, dan Capaian Anggaran Tahun 2023

INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	TARGET ANGGARAN	REALISASI ANGGARAN	KINERJA ANGGARAN
IKK 1 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	Rp4.852.705.000	Rp4.812.079.909	99,16%
IKK 2 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	NA	NA	NA
IKK 3 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	Rp1.765.253.000	Rp1.765.239.739	100%
IKK 4 Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	NA	NA	NA
IKK 5 Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	Rp11.150.598.000	Rp11.110.731.471	99,64%
IKK 6 Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Rp121.841.000	Rp121.836.360	100%
IKK 7 Indeks Perencanaan BKT	Rp1.017.296.000	Rp1.016.030.517	99,88%
IKK 8 Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Rp145.701.000	Rp145.700.077	100%
IKK 9 Nilai SAKIP BKT	Rp246.617.000	Rp246.609.120	100%
IKK 10 Indeks Pengelolaan BMN BKT	Rp329.070.000	Rp329.032.503	131,58%
IKK 11 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	NA	NA	NA
IKK 12 Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Rp1.435.897.000	Rp1.428.467.902	108,14%

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

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

1. Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2023 adalah sebesar Rp21.064.978.000,00 (dua puluh satu milyar enam puluh empat juta sembilan ratus tujuh puluh delapan ribu rupiah) dengan realisasi sebesar Rp20.975.727.598,00 atau terealisasi sebesar 99.58%.
2. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 109,62%. Selama tahun anggaran 2023 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:
 - a. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi nilai capaian kinerja sebesar 117,65%;
 - b. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2) nilai capaian kinerja sebesar 116,96%;
 - c. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Rumusan NSPK nilai capaian kinerja sebesar 88,24%.
 - d. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Rumusan NSPK (t-2) belum ada nilai capaian kinerja. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi nilai capaian kinerja sebesar 58,82%;
 - e. Indikator kinerja kegiatan 6 (IKK 6), Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi dengan capaian level 3;
 - f. Indikator kinerja kegiatan 7 (IKK 7), Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 119,05%;
 - g. Indikator kinerja kegiatan 8 (IKK 8), Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 108,17%;
 - h. Indikator kinerja kegiatan 9 (IKK 9), Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian nilai 80,8;
 - i. Indikator kinerja kegiatan 10 (IKK 10), Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi dengan capaian kinerja sebesar 131,58%;

- j. Indikator kinerja kegiatan 11 (IKK 11), Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT dengan tingkat capaian kinerja sebesar 116,28%;
- k. Indikator kinerja kegiatan 12 (IKK 12), Indeks Penyelenggaraan Perkantoran (IKK 12) dengan capaian kinerja 108,14%.

B. SARAN TINDAK LANJUT

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

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

Lampiran