



KEMENTERIAN  
PERHUBUNGAN

# 2024

## LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH



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



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

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat

**2024**



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

Kementerian Perhubungan

**2024**

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024**" dapat diselesaikan.

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

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai salah satu unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi menyusun Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang analisis kebijakan dan pengembangan.

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan dan pengembangan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2024 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2020-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2024 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan di masa yang akan datang.

Jakarta, 10 Januari 2025

Kepala  
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan  
Transportasi Perkotaan



Marwanto Heru Santoso, S.T., M.T.  
NIP 1970003281998031002

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024**" dapat diselesaikan.

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

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai salah satu unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi menyusun Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang analisis kebijakan dan pengembangan.

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan dan pengembangan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2024 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2020-2024. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2024 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan di masa yang akan datang.

Jakarta, 13 Januari 2025

Kepala  
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan  
Transportasi Perkotaan



Marwanto Heru Santoso, S.T., M.T.  
NIP 1970003281998031002

## DAFTAR ISI

Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>2</b>
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Tugas dan Fungsi	3
1.3 Sumber Daya Manusia	4
1.4 Potensi dan Permasalahan	6
1.5 Isu dan Lingkungan Strategis	9
1.6 Sistematika Laporan	13
<b>BAB II PERENCANAAN KINERJA</b>	<b>14</b>
2.1 Rencana Strategis Tahun 2020 - 2024	15
2.2 Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan LLATP Tahun 2024	27
<b>BAB III AKUNTABILITAS KINERJA</b>	<b>28</b>
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	29
3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2024	29
3.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya Keuangan	39
3.4 Realisasi Anggaran Tahun 2024	39
<b>BAB IV PENUTUP</b>	<b>41</b>
4.1 Kesimpulan	42
4.2 Saran dan Tindak Lanjut	43
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	



## PENDAHULUAN

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



**B A B 0 1**

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1. LATAR BELAKANG

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

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

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaantelah melaksanakan program kerja dan anggaran berbasis kinerja sebagai bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kementerian Perhubungan. Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi PerkotaanTahun 2024 pada dasarnya adalah bentuk pertanggungjawaban atas kewenangan instansi yang disertai dengan pemberdayaan sumber daya dalam pencapaian misi dan visi organisasi. Penyusunan laporan kinerja mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah

Kementerian Perhubungan sejak 2019 melakukan proses penyusunan dokumen Rencana Strategis 2020-2024 mengacu dan merupakan penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Demikian pula Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaanmelakukan penyusunan Renstra Tahun 2020-2024.

Penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi PerkotaanTahun 2020 berpedoman dan mengacu pula pada Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi PerkotaanTahun 2020 - 2024. Lingkup penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi PerkotaanTahun 2024 adalah gambaran kondisi obyektif atas evaluasi pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan realisasi capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dan/atau Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2024 yang telah ditetapkan.

## 1.2. TUGAS DAN FUNGSI

### A. Tugas

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi memiliki tugas menyelenggarakan analisis kebijakan dan pengembangan di bidang transportasi berdasarkan kebijakan yang ditetapkan Menteri Perhubungan dan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

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

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

### B. Fungsi

Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan mempunyai tugas melaksanakan analisis kebijakan dan pengembangan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran analisis kebijakan dan pengembangan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan;
2. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil analisis kebijakan dan pengembangan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan;
3. Penyiapan pelaksanaan kerja sama analisis kebijakan dan pengembangan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan;
4. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis analisis kebijakan dan pengembangan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan;
5. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang analisis kebijakan dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standarisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi analisis kebijakan dan pengembangan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan; dan
6. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan transportasi jalan dan perkeretaapian.

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



**Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan**

Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, terdapat kelompok jabatan fungsional sesuai dengan bidang keahlian masing-masing, yaitu Analisis Kebijakan.

### 1.3. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Jumlah SDM Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2024 tercatat sebanyak 48 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

#### A. Komposisi Pegawai

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

**Tabel 1. 1 Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2020-2024**

NO	GOLONGAN	TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
1.	Golongan IV	13	11	10	9	8

NO	GOLONGAN	TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
2.	Golongan III	26	35	32	36	33
3.	Golongan II	2	2	4	4	5
4.	Golongan I	-	-	-	-	-
<b>JUMLAH</b>		<b>39</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>44</b>	<b>46</b>

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, 2024

#### B. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan, yaitu S2 sebanyak 25 orang, D IV/S1 sebanyak 18 orang, D III sebanyak 1 orang, D I sebanyak 1 orang dan SLTA sebanyak 1 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan tingkat pendidikan menurut unit kerja masing-masing dapat dilihat pada Tabel 1.2 di bawah ini.

**Tabel 1.2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2024**

NO	PENDIDIKAN	TINGKAT PENDIDIKAN				
		2020	2021	2022	2023	2024
1.	S3	-	-	-	1	-
2.	S2	22	25	18	18	19
3.	DIV/S1	12	18	21	24	22
4.	D III	1	1	2	2	3
5.	D I	1	1	1	1	1
5.	SLTA	2	1	2	2	1
<b>JUMLAH</b>		<b>39</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>46</b>

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, 2024

#### C. Jumlah Tenaga Fungsional Peneliti

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

Peneliti Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan terdistribusi ke dalam empat jenjang peneliti, yaitu Peneliti Utama, Peneliti Madya, Peneliti Muda dan Peneliti Pertama. Perkembangan jumlah peneliti Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan jenjang jabatan selama kurun waktu lima tahun terakhir disajikan pada Tabel di bawah ini:

**Tabel 1. 3 Perkembangan Jumlah Analisis Kebijakan Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2022-2024**

NO	JENJANG JABATAN	2022	2023	2024
1.	Analisis Kebijakan Utama	0	0	1
2.	Analisis Kebijakan Madya	3	1	2
3.	Analisis Kebijakan Muda	6	4	3
4.	Analisis Kebijakan Pertama	13	17	16
<b>JUMLAH</b>		<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, 2024

Jumlah Analisis Kebijakan Pusjak LLATP yaitu sebanyak 22 orang. Terdiri dari 1 analisis kebijakan utama, 2 analisis kebijakan madya, 3 analisis kebijakan muda, 16 analisis kebijakan pertama.

#### 1.4. POTENSI DAN PERMASALAHAN

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan berbagai sumber daya, termasuk hasil analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan analisis kebijakan di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan ke kurun waktu 2 tahun mendatang.

##### 1.4.1. POTENSI

Penekanan pentingnya rekomendasi kebijakan transportasi berbasis pada hasil analisis kebijakan merupakan salah satu kunci sukses keberhasilan pencapaian sasaran strategis dari meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan dan regulasi pada penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang telah menjadi salah satu pilar kebijakan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi perlu didukung oleh hasil-hasil analisis kebijakan yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para Peneliti Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal.

Informasi hasil analisis kebijakan yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis kebijakan dan pengembangan di bidang transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-

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

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi *tools* (alat bantu) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil analisis 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 Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dapat dikelompokkan sebagaimana berikut:

**A. Koordinator atau pusat analisis kebijakan dan pengembangan kebijakan transportasi yang kemanafaatannya memiliki nilai strategis**

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

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

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

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

1. Mempunyai jumlah SDM Analisis Kebijakan sebanyak 22 orang terdiri dari Analisis Kebijakan Utama (1 orang), Analisis Kebijakan Madya (2 orang), Analisis Kebijakan Muda (3 orang), dan Analisis Kebijakan Pertama (16 orang).
2. Terdapat fasilitas penunjang berupa jurnal ilmiah, sistem *database*, *software* perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data penelitian, serta peralatan-peralatan laboratorium lapangan untuk menunjang pelaksanaan survei lapangan dan beberapa instrumen pendukung operasional lainnya.
3. Memiliki kecukupan lokasi anggaran untuk memenuhi kebutuhan, tunjangan kinerja peneliti, dan dana operasional untuk menjalankan program dan kegiatan yang telah direncanakan, selain itu masih adanya peluang untuk mendapatkan sumber

pendanaan selain APBN seperti: kerjasama analis kebijakan dan pengembangan dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional untuk melaksanakan analis kebijakan bernilai strategis yang melibatkan mitra terkait tersebut.

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

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

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

**1.4.2. PERMASALAHAN**

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

**A. Belum adanya legalitas kuat sebagai dasar transformasi kelembagaan**

1. Legalisasi peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dalam Roadmap dan SOP pengkajian kebijakan di bidang transportasi;
2. Kurang optimalnya pengambilan kebijakan transportasi berdasarkan pemanfaatan rekomendasi hasil analis kebijakan.

**B. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan analis kebijakan strategis**

1. Terbatasnya kuantitas dan kompetensi SDM analis kebijakan dan operator penunjang analis kebijakan untuk dapat mencapai tujuan sebagai pusat kajian kebijakan transportasi.
  2. Belum adanya peta komposisi peneliti di Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai bentuk tanggungjawab analis kebijakan perbidang yang dikhususkan.
  3. Kurangnya dukungan fasilitas sarana dan prasarana penunjang untuk pelaksanaan analis kebijakan dalam skala masif dan batasan waktu yang ditentukan.
  4. Ketidakseimbangan proporsi alokasi dana analis kebijakan dan dana manajerial sehingga perlu adanya dukungan alternatif pembiayaan analis kebijakan dengan mitra strategis.
- C. Belum optimalnya dukungan manajemen tata kelola Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan**
1. Adanya tumpang tindih pelaksanaan analis kebijakan dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan.
  2. Kurangnya manajemen sistem informasi pemanfaatan hasil analis kebijakan sebagai dasar pengambilan kebijakan strategis bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan.
  3. Masih rendahnya publikasi dan desiminasi hasil analis kebijakan yang menjadi tolok ukur kinerja penelitian.
  4. Belum optimalnya dukungan kebijakan serta komitmen pimpinan K/L terhadap eksistensi dan peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan.
- D. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung pelaksanaan analis kebijakan**
1. Pelaksanaan analis kebijakan kajian transportasi belum sepenuhnya memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
  2. Masih rendahnya alih teknologi dari hasil analis kebijakan.

### **1.5. ISU DAN LINGKUNGAN STRATEGIS**

Dari hasil kajian terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi pada periode Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2022-2024 dapat dijelaskan pada uraian berikut ini:

#### **1.5.1. ISU STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek

keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek diatas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang.

Sementara itu, proses transformasi ekonomi perlu segera dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Dalam arahan RPJMN 2020-2024 telah tercatat tantangan yang akan dihadapi meliputi: Produktivitas Tenaga Kerja Rendah, Produktivitas Kapital Rendah (ICOR tinggi 6,7), dan *Total Factor Productivity* Rendah. Di sisi lain, target pertumbuhan ekonomi 2020-2024 berada pada kisaran 5,2%-5,5% (rendah) hingga pada kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari *Middle Income Trap* (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0 % memerlukan dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi.

Isu strategis transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, diantaranya yaitu:

1. Konektivitas
  - a. Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan keperintisan;
  - b. Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi;
  - c. Kondisi infrastruktur transportasi yang masih belum memadai;
  - d. Terdapat beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur darat baik jalan ataupun kereta api;
  - e. Peningkatan aksesibilitas dan penyediaan layanan transportasi pada Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK).
2. Kinerja Pelayanan
  - a. Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*;
  - b. Belum adanya penyuluhan/perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemuat yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan maksimal dirasakan masih perlu ditingkatkan;
  - c. Belum optimalnya peran angkutan laut, yakni karena adanya ketimpangan muatan dari kawasan barat dan kawasan timur;
  - d. Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda jalan;
  - e. Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda yang terintegrasi;
  - f. Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara terutama dalam menyediakan *slot time* yang mengakibatkan sulitnya melakukan penambahan kapasitas angkutan udara;
  - g. Sebagian bandar udara mengalami *overcapacity* sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran;
3. Keselamatan dan Keamanan
  - a. Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi;

- b. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
  - c. Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi;
  - d. Belum optimalnya penanganan perlintasan tidak sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
4. Dukungan Kebutuhan Percepatan Pariwisata
    - a. Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju sepuluh destinasi baru tujuan wisata;
    - b. Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan wisata prioritas untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan mancanegara;
    - c. Kurangnya tenaga profesional operator transportasi yang dapat memenuhi standar SDM untuk mendukung layanan bagi wisatawan mancanegara.
  5. Dukungan Kebutuhan Percepatan Logistik
    - a. Masih tingginya biaya logistik terhadap PDB dan masih rendahnya skor Logistic Performance Index (LPI);
    - b. Permasalahan kelembagaan pada operator transportasi multimoda;
    - c. Tenaga profesional operator transportasi multimoda yang belum memenuhi standar kompetensi SDM untuk mendukung layanan logistik nasional.
  6. Perkembangan Teknologi dan Kebutuhan SDM
    - a. Terbatasnya kualitas, kuantitas, standar kompetensi SDM Transportasi dan tenaga pendidik transportasi;
    - b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek pengaruh teknologi informasi secara optimal;
    - c. Kurangnya Peneliti adalah modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil analisis kebijakan dan pengembangan transportasi;
    - d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan;
    - e. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

#### 7. Pemindehan Ibu Kota Negara

Pemindehan Ibu Kota Negara ke luar Pulau Jawa dirasakan perlu disebabkan serangkaian permasalahan yang terjadi. Beberapa permasalahannya adalah sekitar 57% penduduk Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu adanya pendistribusian penduduk ke daerah yang masih memiliki jumlah penduduk yang rendah, kontribusi ekonomi per pulau terhadap PDB Nasional yang belum merata dimana saat ini 58,49 % dari PDB Nasional dikontribusikan oleh Pulau Jawa, mulai terjadinya krisis ketersediaan air di Pulau Jawa terutama DKI Jakarta dan Jawa Timur, konversi lahan terbesar terjadi di Pulau Jawa,

pertumbuhan urbanisasi yang sangat tinggi dimana konsentrasi terbesar terdapat di Jakarta dan Bodetabekpunjur, serta meningkatnya beban Jakarta sehingga terjadi penurunan daya dukung lingkungan dan besarnya kerugian ekonomi yang dihadapi. Untuk mendukung suksesnya proses transformasi pemindahan Ibu Kota Negara baru ke Kalimantan perlu adanya perencanaan Hub Transportasi Antarmoda dan mendorong adopsi investasi penyediaan moda transportasi ramah lingkungan.

#### **1.5.2. ISU STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

Berbagai isu dalam menghadapi megatrend dunia pada Tahun 2045 menjadi salah satu aspek dalam mengkaji isu strategis pengembangan Badan Kebijakan Transportasi 2022-2024. Selain terkait dengan demografi, geopolitik, ekonomi, serta persaingan sumber daya alam, isu teknologi dan perubahan iklim harus menjadi perhatian khusus di sektor transportasi. Kedepan, tren perubahan teknologi akan didominasi oleh teknologi informasi dan komunikasi yang akan membawa perubahan signifikan pada penyediaan moda transportasi, inovasi layanan jasa transportasi, serta perilaku dalam bertransportasi.

Selain itu, tantangan pemanasan global akan semakin besar dengan terjadinya kejadian ekstrim dan perubahan iklim jangka panjang yang diindikasikan adanya peningkatan suhu global sebesar 3-3,5% apabila tidak diimbangi dengan adanya usaha menurunkan emisi. Dari hasil telaahan terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi Badan Kebijakan Transportasi dalam periode Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2022-2024

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

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

#### **1.6. SISTEMATIKA LAPORAN**

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur

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

#### **BAB I – Pendahuluan**

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

#### **BAB II – Perencanaan Kinerja**

Bab ini menyajikan ringkasan/ ikhtisar rencana strategis, dan perjanjian kinerja Tahun 2024.

#### **BAB III – Akuntabilitas Kinerja**

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024, yaitu terdiri dari:

- a. Tahapan Pengukuran Kinerja
- b. Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2024  
Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada Tahun 2024, pencapaian kinerja berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/ kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.
- c. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya keuangan;
- d. Capaian Keberhasilan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
- e. Realisasi Anggaran Tahun 2024  
Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

#### **BAB IV – Penutup**

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

#### **BAB V – Lampiran**

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

# PERENCANAAN KINERJA

- 2.1 Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2020-2024
  - 2.1.1. Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia
  - 2.1.2. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan
  - 2.1.3. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Kementerian Perhubungan
  - 2.1.4. Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi
  - 2.1.5. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi
  - 2.1.6. Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
  - 2.1.7. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
- 2.2 Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024

# BAB 02

## BAB II PERENCANAAN KINERJA

### 2.1. RENCANA STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI 2022-2024

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

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor 145 Tahun 2020 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Kebijakan Transportasi untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2024. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020–2024 (RPJM Nasional 2020–2024) sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 Tahap Keempat Tahun 2020-2024 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.

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

*mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.*

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

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

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

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

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

### 2.1.1. VISI DAN MISI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Visi Presiden Republik Indonesia 2020-2024 adalah:

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

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

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

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

1. Peningkatan Kualitas Manusia Indonesia;
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing;
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan;
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan;
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa;
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat dan Terpercaya;
7. Perlindungan Bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga;
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya;
9. Sinergi Pemerintah Daerah Dalam Kerangka Negara Kesatuan.

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

*Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing*

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

*Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan*

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

*Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan*

- Mengurangi emisi karbon dan meningkatkan transportasi massal ramah lingkungan.

**Kata kunci dalam Arahan Presiden untuk pelaksanaan pembangunan Sektor Perhubungan pada Tahun 2020-2024 adalah: penguatan aksesibilitas dan konektivitas antar kawasan, transportasi perkotaan, penguatan rantai logistik, dukungan IPTEK, dan lingkungan hidup yang berkelanjutan**

**2.1.2. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

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

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

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020 – 2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020 – 2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

**"Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong".**

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan, sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;

3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut di atas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

### 2.1.3. TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

**Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024** adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator output sebagai fokus utama Kementerian Perhubungan. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
  - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024;
  - b. Capaian *On Time Performance* (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,71 pada tahun 2024.

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2020 – 2024 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2020 – 2024.

Pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 telah dicantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil, dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah: a). Konektivitas Poros Maritim; b). Konektivitas Multimoda; c). Keselamatan Transportasi; dan d). Transportasi Perkotaan. Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi tahun 2020-2024, sebagai berikut:

- a. Peningkatan aksesibilitas antarwilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
- b. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- c. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
- d. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Perumusan tujuan dan sasaran strategis Kementerian Perhubungan menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) yang dibagi empat perspektif, yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal process perspective*, dan *learning and growth perspective*.

(IKK) Pusjak Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2020-2024 disusun dengan berbasis pada outcome. Dimana outcome yang dimaksud berasal dari capaian sasaran kegiatan Pusjak Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yang telah dilaksanakan. Dalam penyusunannya, sasaran kegiatan ini dirumuskan dari Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Perhubungan serta tujuan Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dengan memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2020-2024. Penjabarannya menggunakan pendekatan metode *Balanced Scorecard* (BSC) yang dibagi dalam perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *customer perspective*, *internal proses perspective* sebagai berikut:

- a. Sasaran Program Pertama (SP.1) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi;
- b. Sasaran Program Kedua (SP.2) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik.

**Dalam tataran internal process perspective di level unit Eselon II, Sasaran Program Pertama (SP.1) dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK.1) yaitu:**

Sasaran Kegiatan yang akan dicapai adalah Meningkatkan Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan, yang diampu oleh Pusjak Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:

IKK 1: Presentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi

IKK 2: Presentase Pemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Transportasi pada (t-2)

IKK 3: Presentase Pemanfaatan Rumusan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)

IKK 4: Presentase Pemanfaatan Rumusan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)

**Dalam tataran internal process perspective di level unit eselon II, Sasaran Program Kedua (SP.1) dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK.2) yaitu:**

Sasaran Kegiatan yang akan dicapai adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Perhubungan, yang diampu oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:

IKK 5: Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan

**Dalam tataran internal process perspective di level unit eselon II, Sasaran Program Kedua (SP.2) dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK.3) yaitu:**

Sasaran Kegiatan yang akan dicapai adalah Meningkatkan Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi Yang Akuntabel, yang diampu oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:

IKK.6 : Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi

IKK 7 : Indeks Perencanaan BKT

IKK 8 : Indeks Pengelolaan Keuangan BKT

IKK 9 : Nilai SAKIP BKT

IKK 10 : Indeks Pengelolaan BMN BKT

IKK 11 : Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT

IKK 12 : Indeks Penyelenggaraan Perkantoran

#### **2.1.4. VISI DAN MISI BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI**

Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi 2020-2024 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2020-2024. Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:

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

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

1. Menghasilkan rekomendasi kebijakan berdasarkan hasil analisis kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai yang strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan;
2. Meningkatkan koordinasi dan sinergi analisis kebijakan dan pengembangan di bidang transportasi dengan para pihak terkait sebagai mitra kerja strategis;
3. Membangun sistem manajemen analisis kebijakan di bidang transportasi melalui peningkatan kualitas tata kelola yang efektif dan efisien;
4. Penguatan sarana, prasarana, SDM, pendanaan, *database* analisis kebijakan dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran yang suportif serta pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi yang andal.

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

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Badan Kebijakan Transportasi dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, maka **Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024** adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi dalam pemberian rekomendasi kebijakan strategis perhubungan;
2. Terwujudnya dukungan tata kelola Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola Pemerintahan yang 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 persentase tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan termasuk isu strategis di bidang perhubungan menjadi 39% pada tahun 2024;

2. Meningkatnya persentase tingkat ketersediaan dukungan tata kelola Badan Kebijakan Transportasi melalui penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi menjadi 100% pada tahun 2024.

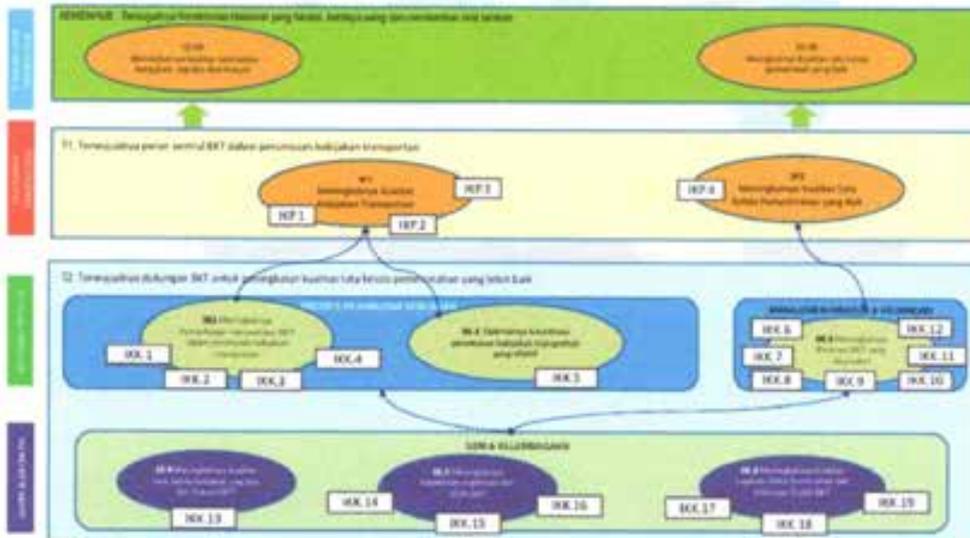
Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu outcome dari beberapa program/kegiatan yang dilaksanakan. Meski demikian, sesuai dengan Misi pertama dari Badan Kebijakan Transportasi terkait dengan pelaksanaan penelitian, output kegiatan analisis kebijakan yang dilakukan oleh para peneliti Badan Kebijakan Transportasi dapat dikembangkan menjadi initial atau intermediate outcome berupa rekomendasi kebijakan. Bentuk rekomendasi kebijakan disesuaikan dengan tema analisis kebijakan dan kelompok sasaran yang tepat. Initial atau intermediate outcome digunakan sebagai salah satu Indikator Kinerja Program.

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

Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis kebijakan dan pengembangan di bidang transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk di dalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran program yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya. Permasalahan yang dihadapi selama ini dengan adanya tumpang tindih pelaksanaan analisis kebijakan dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan Peningkatan dapat diantisipasi dengan baik melalui koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan penelitian.

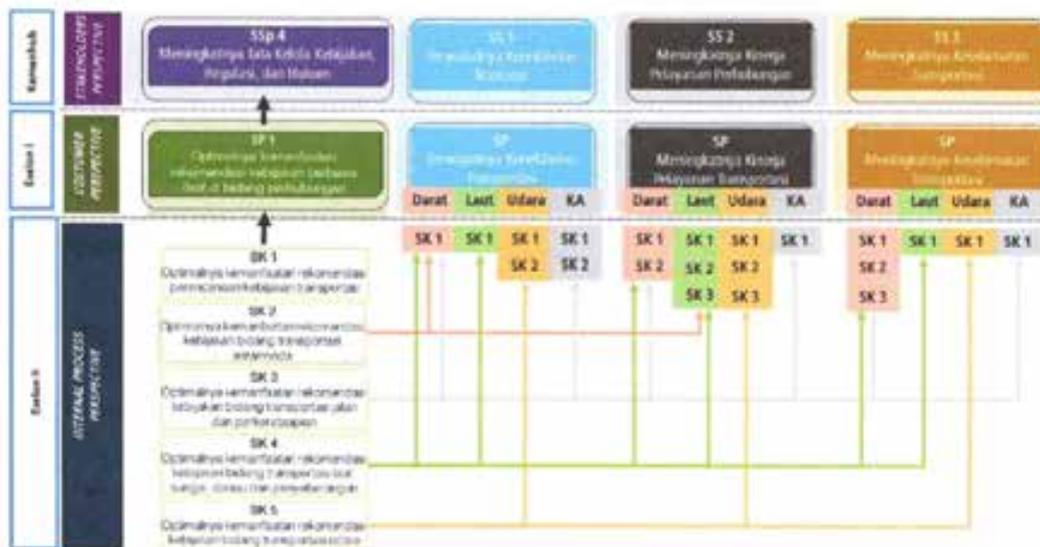
Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep *mirroring* dimana informasi hasil analisis kebijakan yang diolah melalui proses 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 Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan di daerah, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Selengkapnya, Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi dan *Cascading* Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses *Mirroring* dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada Gambar 2.1 dan Gambar 2.2 berikut:



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

Gambar 2. 1 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 2. 2 Cascading Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses Mirroring dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan

Hubungan antara Sasaran Strategis (SSp), Sasaran Program (SP), dan Sasaran Kegiatan (SK) adalah berupa garis koordinasi dan dukungan dalam bentuk vertikal dimana SK mendukung tercapainya SP, kemudian SP menentukan tercapainya target SSp. Program pada Eselon I Badan Kebijakan Transportasi mendukung tercapainya *outcome* pada Sasaran Strategis di tingkat Kementerian Perhubungan, yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum (SSp 4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik (SSp 8). Sedangkan Sasaran Strategis tersebut akan mendukung tercapainya sasaran utama strategis Kementerian Perhubungan yaitu Terwujudnya Konektivitas Nasional (SS 1), Meningkatnya

Kinerja Pelayanan Perhubungan (SS 2), dan Meningkatnya Keselamatan Transportasi (SS3). Dengan demikian program-program dan kegiatan-kegiatan dari Eselon I dan Eselon II Badan Kebijakan Transportasi selain untuk mendukung SSp4 dan SSp 8, juga direncanakan untuk mendukung SS1, SS2, dan SS3.

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

Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 2020-2024 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2022-2024. Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai berikut:

**"Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai pusat analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan guna mendukung terwujudnya Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya guna mendukung terwujudnya Visi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah"**

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis kebijakan bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan yang berkualitas, antisipatif, dan responsif merupakan salah satu upaya yang ditempuh untuk mewujudkan rekomendasi kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai pusat unggulan riset kebijakan transportasi yang cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya, ditetapkan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, sebagai berikut:

1. Menghasilkan rekomendasi kebijakan berdasarkan hasil analisis kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai yang strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan;
2. Meningkatkan koordinasi dan sinergi analisis kebijakan dan pengembangan di bidang transportasi dengan para pihak terkait sebagai mitra kerja strategis;
3. Membangun sistem manajemen analisis kebijakan di bidang transportasi melalui peningkatan kualitas tata kelola yang efektif dan efisien;
4. Penguatan sarana, prasarana, SDM, pendanaan, database analisis kebijakan dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran yang suportif serta pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi yang andal.

### 2.1.7. TUJUAN DAN SASARAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAANTAHUN 2020-2024

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaanyang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaanpada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaandengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, maka **Tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi PerkotaanTahun 2022-2024** adalah sebagai berikut:

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

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

1. Meningkatnya persentase tingkat kemanfaatan rekomendasi kebijakan termasuk isu strategis di bidang lalu lintas, angkutan dan transportasi perkotaan menjadi 39% pada tahun 2024;
2. Meningkatnya persentase tingkat ketersediaan dukungan tata kelola Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan melalui penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi menjadi 100% pada tahun 2024.

Sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome* dari beberapa program/kegiatan yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari *sasaran strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dan memperhatikan permasalahan dan capaian pada tahun 2020-2024. Penjabaran menggunakan pendekatan metode balanced scorecard (BSC) yang dibagi dalam empat perspektif yaitu stakeholder perspective, customer perspective, internal proses perspective dan learning and growth perspective sebagai berikut:*

**Tabel 2.1 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024**

No.	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SP1	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	90
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	39
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	90
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32
		IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100
SP2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3
		IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	85
		IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	90.2
		IKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Nilai	82
		IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	77
		IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	%	87
		IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	74

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

## **2.2. PERJANJIAN KINERJA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN TAHUN 2024**

Dokumen Perjanjian Kinerja (PK) berisikan ikhtisar rencana kerja yang diperjanjikan pada Tahun 2024 dan merupakan dokumen kontrak kerja antara Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dengan Kepala Badan Kebijakan Transportasi.

Pada Tahun 2024, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2016 terkait kebutuhan revisi dokumen PK, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan telah menyusun sebanyak dua dokumen Perjanjian Kinerja, yaitu:

- (1) Dokumen PK yang disusun pada bulan Januari 2024 dengan pagu anggaran sebesar Rp 29.527.068.000,00;

# BAB 03

## AKUNTABILITAS KINERJA

- 3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja
- 3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2024
  - 3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 terhadap Target Tahun 2024
  - 3.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Realisasi Kinerja Tahun 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
  - 3.2.3. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Renstra Tahun 2024
- 3.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya Keuangan
- 3.4 Realisasi Anggaran Tahun 2024

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

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

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

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

#### 3.2. PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA TAHUN 2023

Capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Tahun 2020-2024 dan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Pengukuran tingkat capaian kinerja Pusat Kebijakan Transportasi Tahun 2023 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja kegiatan pada masing-masing perspektif.

Penghitungan prosentase capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan

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

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

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2023 dan Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2024;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 terhadap Target Kinerja pada Tahun 2024 dalam Rencana Strategis Tahun 2022-2024.

Sesuai dengan tupoksi, maka program untuk Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan periode 2022-2024 adalah "**Program Riset, Ilmu Pengetahuan, dan Inovasi**". Dalam hal ini program dan kegiatan tersebut merupakan penjabaran lebih lanjut untuk pencapaian sasaran program yang akan sangat tergantung dari kinerja program/ kegiatan yang mendukung IKP Badan Kebijakan Transportasi, yaitu IKK pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai indikator keluaran (*output*) yang merupakan target capaian.

Perbandingan target kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 beserta realisasi kinerja dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 3.1 Capaian Sasaran dan Indikator Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024**

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target TW IV	Realisasi TW IV	Capaian Kinerja TW IV
IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahunberjalan)	%	90	96,25	107%
IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	39	40	103%
IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	90	96,25	107%
IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	0	N/A

IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselenggarakan Pada Tahun Berjalan	%	100	100	100%
IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	100%
IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	85	100	118%
IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	90.2	82	91%
IKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Nilai	82	79,14	97%
IKK10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	77	100	130%
IKK11	Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	%	87	92,86	107%
IKK12	Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	74	80,46	109%

### IKK 1:

#### ***Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (Tahun Berjalan)***

Hasil kajian yang menjadi bahan masukan/rekomendasi bagi pengambilan kebijakan menjadi indikator untuk mengukur sasaran program optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan di bidang perhubungan. Pada tahun 2024, jumlah kajian tahun 2024 yang dilaksanakan dengan skema kontraktual dan swakelola yang ditindaklanjuti rekomendasinya oleh stakeholder terdapat sebanyak 12 (dua belas) laporan, yakni:

1. Perumusan Kebijakan Mobilitas Pergerakan Orang (Asal Tujuan Transportasi Nasional)
2. Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi Last Mile dan First Mile dalam Mendukung Tol Laut dan Layanan Moda Utama dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan
3. Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP)
4. Perumusan Kebijakan Pada Masa Angkutan Lebaran 2024
5. Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru 2024
6. Rancangan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Trem Otonom di IKN
7. Perumusan Kebijakan Pengaturan Penyelenggaraan Transportasi Otonom di Indonesia
8. Perumusan Kebijakan Mengenai Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan dalam Rangka Menghadapi Nataru Angleb Tahun 2025 Pada Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni
9. Perumusan Kebijakan Penyelenggaraan Slot Time Penerbangan di Indonesia
10. Kajian Evaluasi Capaian Kinerja Bidang Transportasi Darat

11. Analisis dan Evaluasi Pola Pergerakan Masyarakat pada Angkutan Lebaran 2024
12. Analisis dan Evaluasi Pola Pergerakan Masyarakat pada Angkutan Natal 2023 dan Tahun Baru 2024

#### IKK 2:

##### ***Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)***

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

Untuk mengetahui tindak lanjut hasil kajian yang telah diserahterimakan kepada pengguna Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2024 telah melakukan identifikasi melalui *monitoring* pemanfaatan atau tindak lanjut hasil analisis kebijakan. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan terhadap tindak lanjut pemanfaatan hasil analisis kebijakan pada tahun 2024.

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

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

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

#### Definisi:

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

Target prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKK yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2024 sebesar 39% dapat terealisasi sebesar 40% dengan capaian kinerja sebesar 103%. Pada tahun 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan telah melakukan monitoring terhadap 4 judul kajian tahun 2024

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

**Faktor keberhasilan** tercapainya IKK 2 antara lain:

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

Monitoring tindak lanjut hasil rekomendasi analisis kebijakan yang telah dilakukan oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada tahun 2024 terdapat laporan, yaitu:

1. Tarif Langganan Bagi Pelajar/Mahasiswa untuk Meningkatkan Okupansi dan Layanan LRT Sumatera Selatan;
2. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan *Buy The Service* pada Angkutan Perkotaan
3. Policy Brief Transportasi Perkotaan
4. Survei Online Nataru 2022/2023

### **IKK 3:**

#### **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (Tahun Berjalan)**

Kegiatan NSPK pada tahun 2024 dengan Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (Tahun Berjalan) adalah 96,25% atau dengan capaian sebesar 107% dari target yang telah ditetapkan. Progress Rekomendasi Rumusan NSPK Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebagai berikut:

1. Skema Pengembangan Kebijakan Kelembagaan Transportasi di Wilayah Metropolitan dalam Menghadapi Tantangan Aglomerasi Kota telah melakukan penyusunan Laporan Akhir;
2. Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api telah dilakukan penyampaian surat kepada Menteri Perhubungan;
3. Uji Petik Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran telah dilakukan penyusunan Naskah Urgensi dan Policy Brief;
4. Kebijakan Tarif Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi telah melakukan penyusunan Laporan Akhir.

### **IKK 4:**

#### **Intermediate Outcome - Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)**

Proses pelaksanaan rekomendasi rumusan NSPK (t-2) merupakan capaian hasil pelaksanaan t-2 (intermediate) capaian IKK 4 pada Tahun 2024 belum dapat dilakukan perhitungan karena baru terbentuknya Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada Tahun 2022, sehingga belum ada rekomendasi rumusan NSPK yang dihasilkan oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan pada t-2 atau Tahun 2022.

### **IKK 5:**

### **Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan pada Tahun Berjalan**

Sampai bulan Desember 2024 terdapat kegiatan koordinasi perencanaan strategis dan pemetaan issue, penyelenggaraan konsultasi publik dan sosialisasi kebijakan, peningkatan kendali mutu analisa kebijakan yang telah selesai dilaksanakan. Berikut progress Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan sampai bulan Desember 2024:

1. Telah dilaksanakan kegiatan Agenda Mapping Tahun 2024 di Provinsi Jawa Barat, Provinsi Bali, Provinsi D.I. Yogyakarta, Provinsi Jawa Timur;
2. Telah menyelenggarakan Peningkatan Mutu Analisa Kebijakan berupa Diklat Safety Management System di Politeknik Penerbangan Medan: 26 Mei s.d. 1 Juni 2024.
3. Telah melaksanakan pendampingan perencanaan, monitoring, dan evaluasi implementasi kebijakan yaitu Validasi Pengolahan Data Simpul Transportasi Mobilitas Pergerakan Orang Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN), Rapat Koordinasi Teknis Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik/ PSO Bidang Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi dengan Tema "Penguatan Konektivitas antar Pulau yang Berkelanjutan dan Berkeselamatan untuk Indonesia Maju", Survei Persiapan Operasi Kegiatan Nataru di Provinsi Kepulauan Riau;
4. Telah dilaksanakan advokasi dan sosialisasi kebijakan pada tanggal 10 Oktober 2024 dalam Seminar dengan tema "Sistem Transportasi Darat Indonesia Terintegrasi, Cerdas, dan Berkelanjutan"

#### **IKK 6:**

##### **Tingkat Manuritas SPIP Terintegrasi**

Pada tahun 2024, berdasarkan hasil penilaian Penjamin Kualitas Kementerian Perhubungan yang dilakukan oleh Inspektorat Jenderal Perhubungan, Kementerian Perhubungan berhasil mempertahankan nilai SPIP dengan indeks 3 atau terdefinisi sesuai surat Inspektur Jenderal Nomor PR.201/1/8/SK3 2024.

Berdasarkan hasil Evaluasi SPIP Tahun 2023, telah dilaksanakan upaya perbaikan seperti :

1. Telah dilaksanakan Kick off Meeting Penyelenggaraan SPIP Terintegrasi Tahun 2024.
2. Telah dilaksanakan Bimtek SPIP Terintegrasi Tahun 2024.
3. Persiapan Penyusunan Penilaian Risiko di Lingkungan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dan Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan.
4. Penyusunan Pedoman Manajemen Risiko dan Data Dukung Penilaian Mandiri Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Terintegrasi di Lingkungan Pusat Kebijakan Berdasarkan hasil Evaluasi SPIP Tahun 2024.

#### **IKK 7:**

##### **Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi**

Tingkat kesesuaian dan keterpaduan kebijakan perencanaan dan pemrograman terhadap penganggaran pembangunan bidang perhubungan merupakan penilaian terhadap aspek kemanfaatan dokumen perencanaan yang terpadu berdasarkan kesesuaian antara perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek, baik lingkup nasional maupun bidang untuk menghindari terjadinya duplikasi dan ketidaksesuaian antara perencanaan, pemrograman, dan penganggaran. Indikator untuk menilai kualitas perencanaan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Perhubungan, antara lain sebagai berikut:

1. Persentase Kesesuaian sasaran program renstra Unit Kerja Eselon 2 dengan sasaran Badan Kebijakan Transportasi (minimal 1 kali dalam 5 tahun) dengan bobot 20%;
2. Persentase Kesesuaian sasaran program Renja Unit Kerja Eselon 2 dengan sasaran PN, dalam RKP dengan bobot 40%;
3. Persentase Kesesuaian sasaran program Renja Unit Kerja Eselon 2 dengan sasaran Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi.

Nilai Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan mengikuti Nilai Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi dengan Nilai Indeks pada Tahun 2024 sebesar 100%.

#### **IKK 8:**

##### **Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi**

Mengadopsi dari Permendagri No.19 Tahun 2020, Pasal 1, Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan adalah satuan ukuran yang ditetapkan berdasarkan seperangkat dimensi dan indikator untuk menilai kualitas kinerja tata Kelola keuangan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dalam periode tertentu. Indikator untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan, antara lain sebagai berikut:

1. Kinerja anggaran dengan bobot 60%;
2. Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) dengan bobot 40%.
3. Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi telah mencapai kinerja Indeks 100;

#### **IKK 9:**

##### **Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi**

Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) adalah Hasil evaluasi Kementerian PAN dan RB atas implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang bertujuan untuk menilai tingkat akuntabilitas atau pertanggungjawaban atas hasil (outcome) terhadap penggunaan anggaran dalam rangka terwujudnya pemerintahan yang berorientasi kepada hasil (result-oriented government).

Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN dan RB setiap satu tahun sekali atas pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (SAKIP) berdasarkan Permen PANRB No. 88 Tahun 2021 dengan komponen dan bobot sebagai berikut:

1. Perencanaan Kinerja, dengan bobot 30%
2. Pengukuran Kinerja, dengan bobot 30%
3. Pelaporan Kinerja, dengan bobot 15%
4. Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal, dengan bobot 25%

Realisasi Nilai SAKIP dari Badan Kebijakan Transportasi yang merupakan Hasil Evaluasi atas Implementasi SAKIP BKT Tahun 2024 sesuai Surat Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor PS.302/7/2/ITJEN/2024 tanggal 1 Agustus 2024 perihal nilai realisasi hasil evaluasi atas implementasi SAKIP Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2024. Kegiatan SAKIP Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan yang telah dilaksanakan pada Tahun 2024 adalah sebagai berikut :

1. Penandatanganan Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024;
2. Penyusunan LKIP Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan TA 2023;

3. Penyusunan LMCK Triwulan I TA 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
4. Penyusunan LMCK Triwulan II TA 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
5. Penyusunan LMCK Triwulan III TA 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
6. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Januari TA.2024;
7. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Februari TA 2024;
8. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Maret TA 2024;
9. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Pusat Kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan April TA 2024;
10. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Mei TA 2024;
11. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Juni TA 2024;
12. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Juli TA 2024;
13. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Agustus TA 2024;
14. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan September TA 2024;
15. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan Oktober TA 2024;
16. Penyusunan dokumen Monitoring Renaksi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Bulan November TA 2024;
17. Pengisian aplikasi e Performance Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan;
18. Penyusunan Laporan Evaluasi Akhir Periode Renstra;
19. Penyusunan Perjanjian Kinerja Revisi 1 Tahun 2024;
20. Penyusunan Renaksi Tahunan 2024.

#### **IKK 10:**

##### **Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi**

Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan merupakan salah satu indikator dalam rangka mendukung kinerja reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan yang pada akhirnya dapat mendorong terwujudnya tata Kelola pemerintahan yang baik. Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dihitung berdasarkan tingkat pencapaian penetapan status penggunaan (PSP) BMN dan tingkat kepatuhan pelaporan BMN (Laporan BMN Semester 1, Semester 2/Tahunan, dan Laporan Wasdal).

Penilaian Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan terdiri dari 2 indikator yaitu Tingkat pencapaian BMN yang dilakukan Penetapan Status Penggunaannya (PSP) (50%) dan Tingkat Kepatuhan Pelaporan terkait BMN (50%).

Nilai Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mengacu nilai Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi karena pengelolaan BMN di Kelola oleh Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi.

Kegiatan IKK 10 yang telah di laksanakan sampai akhir Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan CaLBMN Tahunan TA 2023 Badan Kebijakan Transportasi;
2. Penyusunan Laporan Wasdal Semester 2 Tahun 2023 Badan Kebijakan Transportasi;
3. Penyusunan Laporan Wasdal Tahunan 2024 Badan Kebijakan Transportasi;
4. Penyusunan Laporan BMN Semester 2 Tahun Anggaran 2023;
5. Penyusunan Laporan BMN Semester 1 Tahun Anggaran 2024;
6. Penyusunan Laporan Penilaian Pengendalian Internal Atas Pelaporan Keuangan dan Penilaian kinerja pengelolaan BMN Berdasarkan IKPBMN;
7. Penyusunan Rencana Kebutuhan Barang Milik Negara (RKBMN) Tahun Anggaran 2025.

#### **IKK 11:**

#### **Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi**

#### **IKK 12:**

#### **Indeks Penyelenggaraan Perkantoran**

1. Operasional dan Pemeliharaan Kantor
  - a. Pengadaan Pakaian Dinas Pegawai
  - b. Perbaikan Peraladatan Kantor
  - c. Perawatan Kendaraan Bermotor Roda 4 dan 2
  - d. Langgan Daya dan Jasa
  - e. Kegiatan Operasional Perkantoran dan Pimpinan
  - f. Pembayaran Honor Pramubakti dan Sopir
  - g. Pembayaran Honor Pengelola Anggaran
2. Administrasi Penyusunan Program
  - a. Penyusunan dan pembahasan RKA-KL Tahun 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan
  - b. Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan 2024
  - c. Penyusunan Program dan Perhitungan Biaya Kegiatan Tahun 2024
4. Administrasi Kerjasama Penelitian dan Kajian Isu Strategis  
Melakukan kegiatan rekomendasi analisis kebijakan 6 (enam) swakelola tipe 1 dengan judul sebagai berikut:
  - a. Perumusan Kebijakan pada Masa Angkutan Lebaran 2024
  - b. Rancangan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Trem Otonom di IKN
  - c. Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api
  - d. Uji Petik Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran
  - e. Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru

2025

f. Perumusan Kebijakan Penyelenggaraan Slot Time Penerbangan di Indonesia

Melakukan kegiatan rekomendasi analisis kebijakan 5 (lima) swakelola tipe 2 dengan judul sebagai berikut:

- a. Kajian Evaluasi Capaian Kinerja Bidang Transportasi Darat
  - b. Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi Last Mile dan First Mile dalam Mendukung Tol Laut dan Layanan Moda Utama dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan
  - c. Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP)
  - d. Kebijakan Tarif Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi
  - e. Skema Pengembangan Kebijakan Kelembagaan Transportasi Perkotaan/ Aglomerasi
- Melakukan kegiatan rekomendasi analisis kebijakan secara kontraktual dengan judul sebagai berikut:

a. Perumusan Kebijakan Mobilitas Pergerakan Orang (Asal Tujuan Transportasi Nasional)

Melakukan kegiatan rekomendasi analisis kebijakan 2 (dua) isu strategis dengan judul sebagai berikut:

- a. Perumusan Kebijakan mengenai Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan dalam rangka menghadapi Nataru Angleb Tahun 2025 pada Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni
  - b. Perumusan Kebijakan Pengaturan Penyelenggaraan Transportasi Otonom di Indonesia
- Melakukan kegiatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi (t-2)
- a. Tarif Langganan Bagi Pelajar/Mahasiswa untuk Meningkatkan Okupansi dan Layanan LRT Sumatera Selatan
  - b. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan *Buy The Service* pada Angkutan Perkotaan
  - c. Policy Brief Transportasi Perkotaan
  - d. Survei Online Nataru 2022/2023

5. Administrasi Penyusunan Evaluasi dan Pelaporan

- a. Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah
- b. Penyusunan Laporan Tahunan
- c. Penyusunan Perjanjian Kinerja Tahun 2024
- d. Penyusunan Rencana Aksi Tahun 2024
- e. Pelaksanaan dan Penyusunan Laporan Monitoring, Analisa, dan Evaluasi Pelaksanaan Angkutan Lebaran
- f. SPIP

6. Layanan Manajemen Keuangan

- a. Pengelolaan BMN
- b. Pengelolaan Ketatausahaan, Umum, dan SDM

7. Administrasi Publikasi dan Kehumasan

- a. Penerbitan Jurnal
- b. Penyusunan Database

### 3.3. ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Pelaksanaan kegiatan pada tahun 2023 berjalan dengan baik sesuai dengan yang direncanakan. Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada di Pusjak Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan mampu mengerjakan kegiatan analisis kebijakan. Dengan jumlah SDM analisis kebijakan sebanyak 22 pegawai dengan beberapa staf dan tenaga honorer, maka SDM yang ada dinilai cukup efisien untuk mengerjakan kegiatan analisis kebijakan sebanyak 12 kajian tahun berjalan dan 10 kajian hasil pemanfaatan rekomendasi kebijakan t-2. Efisiensi SDM yang ada juga didukung oleh keterlibatan pihak instansi/stakeholder dibidang transportasi, perguruan tinggi, dan lainnya yang dijadikan narasumber dalam setiap kegiatan analisis kebijakan sehingga kegiatan analisis kebijakan dapat berjalan dan dapat diselesaikan dengan baik.

### 3.4. REALISASI ANGGARAN

Pada bulan Januari 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan, dan Transportasi Perkotaan terdapat blokir anggaran sebesar Rp. 1.825.080.000,00 dan terdapat blokir perjalanan dinas sebesar Rp.1.169.918.000 untuk pagu akhir Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebesar Rp. 26.532.070.000,00 yang semula Rp.29.527.068.000,00.

Prosentase penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan 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

Rincian penyerapan anggaran tahun 2024 adalah sebagai berikut:

1. Belanja barang Rp. 25.707.137.877,00 (98%);
2. Belanja modal Rp. 298.750.000 (99,63%).

Total penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan adalah sebesar Rp. 26.005.887.877,00 dari total pagu sebesar Rp. 26.532.070.000,00

$$P = \frac{26.005.887.877}{26.532.070.000} \times 100\%$$

$$P = 99,92\%$$

Analisis Penyerapan Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 adalah sebesar 98%.

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

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n ((PAK_i \times CK_i) - RAK_i)}{\sum_{i=1}^n (PAK_i \times CK_i)} \times 100\%$$

Dimana:

E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran i

RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran i

CKI : Capaian Keluaran I berdasarkan aplikasi smart sebesar 100%

$$E = \frac{[(26.532.070.000 \times 100\%) - 26.005.887.877]}{(26.532.070.000 \times 100\%)} \times 100\%$$

$$E = 2,02\%$$

**Faktor Keberhasilan Pencapaian Kinerja Anggaran Tahun 2024:**

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

Jika dilihat dari output fisik yang dihasilkan, penyerapan anggaran Pusjak Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan dapat dikatakan baik. Selama pelaksanaan anggaran tahun 2024, pengelola keuangan berusaha untuk melakukan efisiensi dan efektifitas pengelolaan anggaran agar dapat terealisasi dan memenuhi target yang telah ditetapkan.

# PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.2 Saran dan Tindak Lanjut

# BAB 04

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1. KESIMPULAN

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2024 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis Unit Eselon II Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan, dan sasaran Badan Kebijakan Transportasi dan sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan.

##### 4.1.1 Pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024

1. Laporan Kinerja Tahun 2024 menggambarkan kegiatan yang telah dicapai pada tahun 2024 dengan capaian pada tiga sasaran strategis dan delapan indikator kinerja kegiatan melampaui target sebagaimana telah diperjanjikan dalam dokumen Perjanjian Kinerja beserta revisinya Tahun 2024.
2. Pencapaian kinerja rata-rata Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024 untuk delapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu sebesar 96%. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel berikut ini:

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahunberjalan)	%	90	96,25	107%
IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	39	40	103%
IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	90	96,25	107%
IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	0	N/A
IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan PadaTahun Berjalan	%	100	100	100%
IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	100%

IKK 7	Indeks Perencanaan Badan KebijakanTransportasi	Indeks	85	100	118%
IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan BadanKebijakan Transportasi	Indeks	90,2	82	91%
IKK 9	Nilai SAKIP Badan KebijakanTransportasi	Nilai	82	79,14	97%
IKK10	Indeks Pengelolaan BMN BadanKebijakan Transportasi	Indeks	77	100	130%
IKK11	Tingkat Pemenuhan Norma, Standar,Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	%	87	92,86	107%
IKK12	Indeks Kelembagaan BadanKebijakan Transportasi	Indeks	74	80,46	109%

**Tabel 4.1 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan Tahun 2024**

3. Pada bulan Januari 2024 Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan, dan Transportasi Perkotaan terdapat blokir anggaran sebesar Rp. 1.825.080.000,00 dan terdapat blokir perjalanan dinas sebesar Rp.1.169.918.000 untuk pagu akhir Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Perkotaan sebesar Rp. 26.532.070.000,00 yang semula Rp.29.527.068.000,00. Capaian daya serap anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2024 tercatat sebesar 98% atau Rp.26.005.887.877,00.

## 4.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

### 4.2.1 Perencanaan Kinerja

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

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

4. Berbagai agenda prioritas pelaksanaan kegiatan kelitbang yang disusun berdasarkan kebutuhan serta meliputi kebutuhan anggarannya perlu dipetakan dalam bentuk kegiatan dengan skala prioritas.

#### **4.2.2 Pengukuran Kinerja**

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

1. Berkoordinasi dengan Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi untuk menyusun Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan berdasarkan Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Kebijakan Transportasi.
2. Melakukan monitoring capaian kinerja dalam format rencana aksi atas pencapaian perjanjian kinerja per-bulan dan evaluasi program berisikan evaluasi capaian kinerja dan kegiatan per-triwulan, Monitoring capaian telah dimanfaatkan menjadi dasar untuk menyimpulkan kemajuan (*progress*) kinerja;
3. Selain secara tertulis melalui Rencana Aksi dan Evaluasi Program, optimalisasi pemantauan capaian kinerja dilakukan melalui aplikasi *e-Performance*, SMART DJA Kemenkeu dan *e-Monev* PP 39 Bappenas.

#### **4.2.3 Pelaporan Kinerja**

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

#### **4.2.4 Evaluasi Kinerja**

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

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

#### **4.2.5 Capaian Kinerja**

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

1. Penyusunan indikator Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan tahun 2024 telah disusun dengan berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan serta memenuhi kriteria *Spesific, Measureable, Achievable, Relevant, Time Bound* (SMART) dengan mengacu pada realisasi capaian tahun 2022. Hal ini yang berdampak positif pada semua indikator dapat tercapai sesuai bahkan melebihi target yang telah ditetapkan;
2. Optimalisasi kerja sama kebijakan perlu ditingkatkan dengan membangun kerja sama yang baru atau memperbaharui kerja sama yang sudah ada melalui implementasi kegiatan kebijakann bersama sehingga kemanfaatan kebijakan kerja sama yang telah dilakukan selama ini menjadi jauh lebih optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

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