



LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

TAHUN 2024



BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Jakarta, 2025



Ringkasan EKSEKUTIF



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

RINGKASAN EKSEKUTIF

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan salah satu Unit Kerja Pemerintah dibawah Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berperan mendukung pelaksanaan tugas pemerintahan melalui pemberian masukan-masukan berkaitan dengan penetapan kebijakan terkait sarana transportasi pada pimpinan kementerian, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Pemerintah Daerah, BUMN dan instansi terkait lainnya.

Program kerja yang disusun Pusat Kebijakan Sarana Transportasi mengacu pada sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 dan tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan serta kebijakan pembangunan perhubungan. Rencana kerja kedepan dituangkan dalam Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang mengacu pada Renstra Badan Kebijakan Transportasi 2023 – 2024.

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah melaksanakan sasaran tugas dan fungsi sesuai dengan yang telah direncanakan. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

- a. Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan pembangunan transportasi sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,11% .
- b. Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan pembangunan transportasi pada (t-2) sebesar 76,92%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 197,23%.
- c. Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan rumusan NSPK sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,11%.
- d. Realisasi Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan rumusan NSPK t-2 tidak dapat dinilai. Hal tersebut dikarenakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2022 belum menghasilkan rekomendasi kebijakan rumusan NSPK.
- e. Presentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 100%.
- f. Indeks tingkat maturitas SPIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2024 sebesar level 3 berdasarkan penilaian mandiri SPIP Tahun 2025, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 100%.
- g. Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi sebesar 100, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 117,64% .
- h. Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi sebesar 84,104, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 93,24% .
- i. Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi sebesar 80,61, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 99,52%.
- j. Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi sebesar 100, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 129,87% .
- k. Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi sebesar 92,86%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 106,74%.
- l. Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebesar 80,46, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 108,73%.

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2024 sebesar Rp. 20.075.322.000,00 (Dua Puluh Milyar Tujuh Puluh Lima Juta Tiga Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah) yang terbagi menjadi belanja barang sebesar Rp 19.026.322.000,00 dan belanja modal sebesar Rp 1.049.000.000,00. Realisasi anggaran secara keseluruhan sampai akhir tahun 2024 sebesar Rp 20.002.601.094,00 atau 99,64%.



Kata
PENGANTAR



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 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 Sarana Transportasi Tahun 2024" dapat diselesaikan.

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

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

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

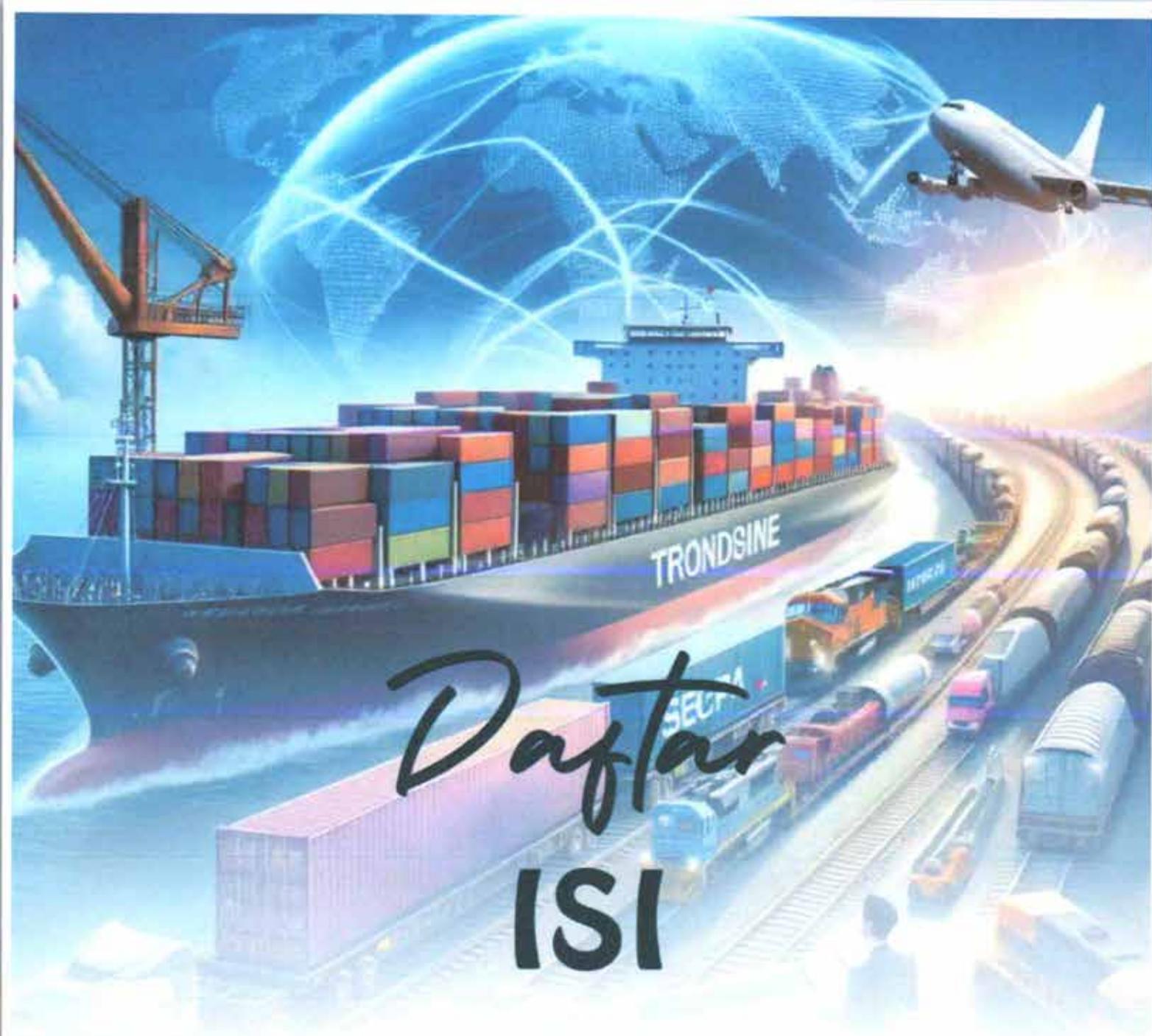
Kami mengapresiasi seluruh pihak baik internal maupun eksternal Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang telah berkontribusi dan bekerjasama dalam pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Kami berharap agar di masa yang akan datang kerjasama ini dapat dilanjutkan dengan baik dan kami berkomitmen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

Jakarta, Januari 2025

Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi


Ir. Suranto, A.TD., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)

PERSETUJUAN		TANGGAL	PARAF
1.	Kabid Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian		
2.	Kabid Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan		



Daftar ISI



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	iv
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Tugas dan Fungsi.....	1
1.3. Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	1
1.4. Potensi dan Permasalahan	3
1.5. Sistematika Pelaporan	7
BAB II PERENCANAAN KINERJA.....	10
2.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Sarana Transportasi.....	10
2.2 Rencana Kinerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Tahun Anggaran 2024.....	13
2.3 Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan Perjanjian Kinerja Tahun 2024.....	15
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	19
3.1. Capaian Kinerja Organisasi	19
3.2. Realisasi Anggaran Tahun 2024.....	55
PENUTUP	59
4.1. Kesimpulan.....	59
4.2. Saran Tindak Lanjut.....	60
LAMPIRAN.....	61



Daftar TABEL

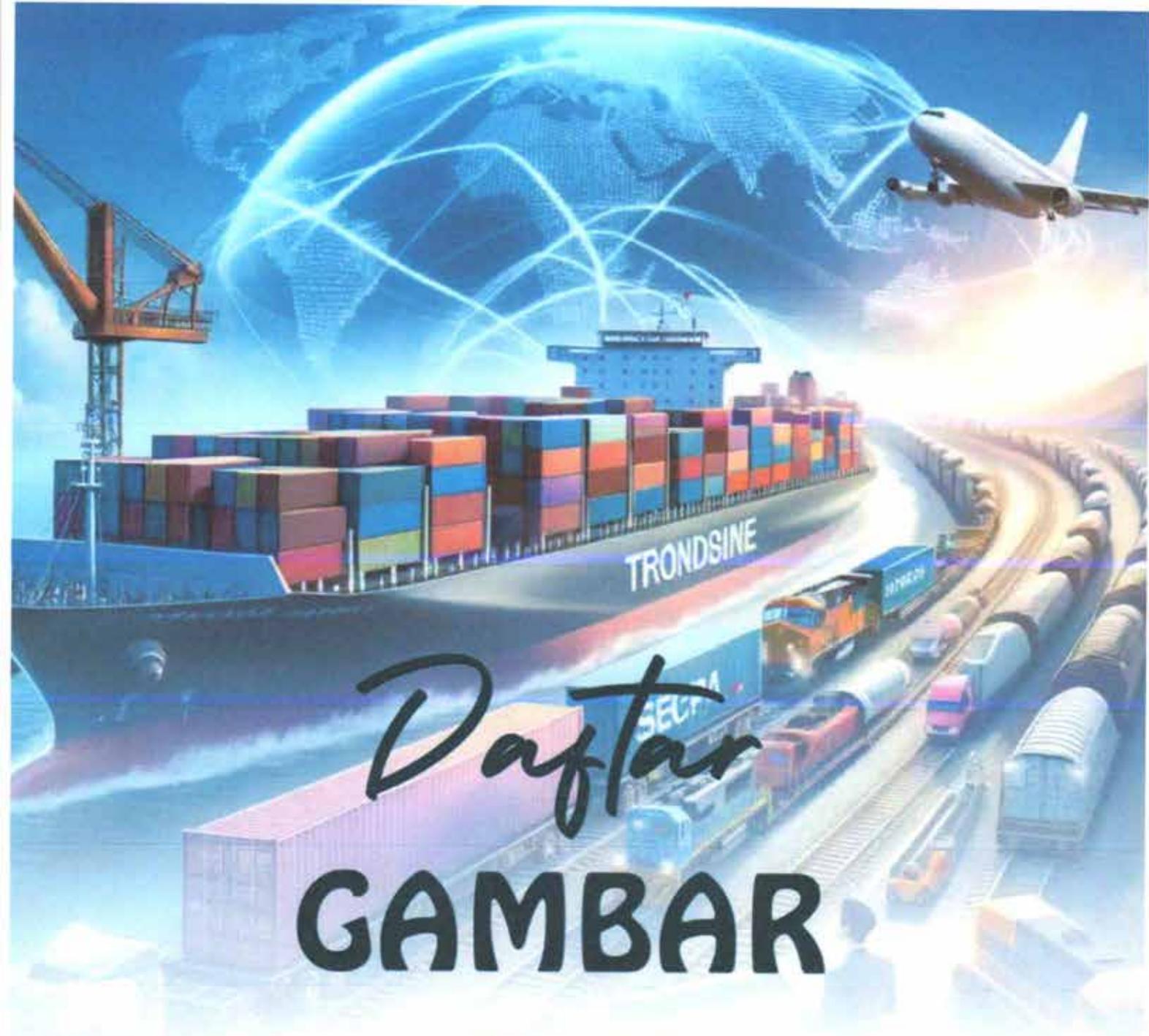


PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Rencana Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Tahun 2024	13
Tabel 2.2. Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2023-2024	16
Tabel 3.1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 terhadap Target Renstra, RKT, dan PK Tahun 2024	20
Tabel 3.2. Skala Likert	43
Tabel 3.3. Hasil Perhitungan Indeks	44
Tabel 3.4. Skala Interval	44
Tabel 3.5. Penilaian Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	45
Tabel 3.6. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2023 dengan Tahun 2024	46
Tabel 3.7. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2024 dibandingkan dengan Target Jangka Menengah	51
Tabel 3.8. Rencana dan Realisasi Anggaran	55
Tabel 3.9. Capaian Kinerja Anggaran Kegiatan Tahun 2024 sesuai Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	56



Daftar
GAMBAR



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.....	2
Gambar 1.2. Peta Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.....	12
Gambar 3.1. Nilai Kinerja Anggaran Pusjak Sarana Transportasi.....	54
Gambar 3.2. Efisiensi Anggaran Pusjak Transportasi.....	54



BAB I PENDAHULUAN



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi disusun sesuai Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 mengenai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang mewajibkan setiap instansi pemerintah sebagai unsur penyelenggara negara, mulai dari Eselon II ke atas harus 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 dan dapat mempertanggungjawabkan hasil pelaksanaan tugas dan fungsi, pelaksanaan kewenangan pengelolaan sumber daya dan kebijakan berdasarkan perencanaan strategis yang telah ditetapkan.

Laporan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah disusun dimaksudkan untuk dapat melihat seberapa besar manfaat atau hasil yang dicapai dalam meningkatkan efisiensi, efektivitas dan kinerja unit kerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

1.2 Tugas dan Fungsi

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, pada bagian kesepuluh ditegaskan bahwa tugas Pusat Kebijakan Sarana Transportasi adalah melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi.

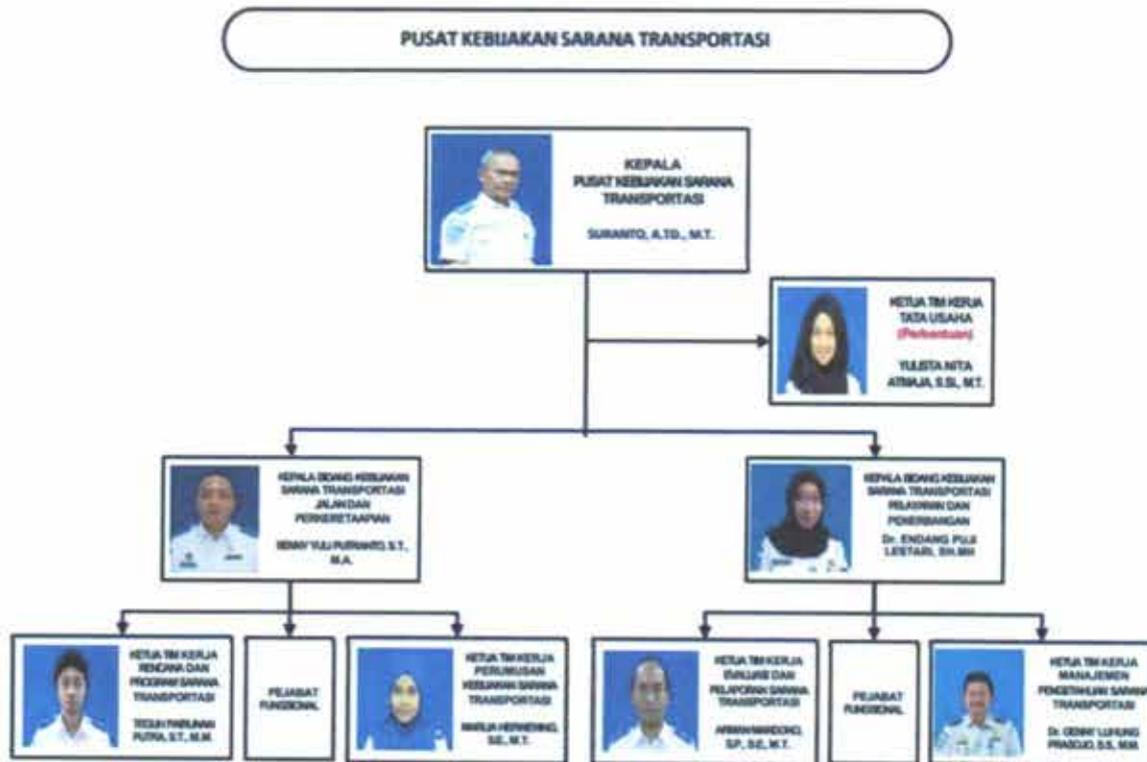
Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 627, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menyelenggarakan fungsi:

1. penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
2. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
3. penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang sarana transportasi;
4. penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi;
5. penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
6. penyiapan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
7. pelaksanaan urusan administrasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

1.3 Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Dalam struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi terdapat 5 unit kerja eselon 2 salah satunya adalah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Berdasarkan Pasal 627

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi terdiri atas:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 630, Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

1. penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian;
2. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian;
3. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian;
4. penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian;
5. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian; dan penyiapan bahan pelaksanaan

pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi jalan dan perkeretaapian;

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional.

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 633, Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan;
2. Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan;
3. Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan;
4. Penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan;
5. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan; dan
6. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi pelayaran dan penerbangan.

Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan terdiri dari Kelompok Jabatan Fungsional.

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 rekomendasi kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang merupakan salah satu unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi (Baketrans) turut memperkuat peran Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam merumuskan serta merekomendasikan kebijakan di sektor transportasi, tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi selama kurun waktu 5 tahun mendatang.

a. **Potensi**

Potensi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam mendukung Kementerian Perhubungan sangat besar, terutama dalam aspek perencanaan, pengambilan keputusan strategis bidang sarana transportasi, dan evaluasi kebijakan transportasi. Berikut adalah beberapa potensi utama:

- 1) **Analisis Kebijakan:** Melakukan analisis mendalam terhadap isu-isu transportasi untuk menghasilkan rekomendasi yang berbasis data dan kondisi faktual khususnya di bidang sarana transportasi.
- 2) **Penyusunan Kebijakan dan Rekomendasi:** Menyusun kebijakan teknis serta program-program yang terkait dengan transportasi, termasuk norma dan standar. Bertanggung jawab untuk menyusun kebijakan, rencana, dan program analisis yang berkaitan dengan sarana transportasi, termasuk memberikan rekomendasi kebijakan yang berbasis data dan analisis yang mendalam, sehingga dapat membantu Kementerian Perhubungan dalam pengambilan keputusan yang lebih baik.
- 3) **Pemantauan dan Evaluasi:** Melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap kebijakan yang telah diterapkan untuk memastikan efektivitas dan efisiensi. Fungsi pemantauan dan evaluasi yang dilakukan sangat penting untuk menilai efektivitas kebijakan transportasi yang telah diterapkan. Dengan melakukan evaluasi secara berkala, dapat memberikan umpan balik yang konstruktif kepada Kementerian Perhubungan untuk perbaikan dan penyesuaian kebijakan di masa mendatang
- 4) **Kolaborasi dengan Stakeholder:** Bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk akademisi dan lembaga lain, untuk memperkuat kapasitas analisis dan pengambilan keputusan. Menjalani kerjasama dengan berbagai lembaga, seperti Badan Pusat Statistik dan Kementerian Komunikasi dan Informatika, untuk mengumpulkan data yang akurat dan relevan. Kerjasama ini memperkuat basis data yang digunakan dalam penyusunan kebijakan transportasi.

b. Peran Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam memberikan Rekomendasi Kebijakan

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berfungsi sebagai salah satu *think-tank* dalam sektor transportasi, yang berarti bahwa tidak hanya merumuskan kebijakan tetapi juga berperan sebagai katalisator dalam proses pengambilan keputusan. Dalam konteks ini, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi diharapkan dapat:

- 1) **Mengidentifikasi Isu Strategis:** Mampu mengantisipasi isu-isu strategis seperti penggunaan moda transportasi baru.
- 2) **Menyederhanakan Regulasi:** Mengusulkan penyederhanaan regulasi untuk meningkatkan efektivitas kebijakan transportasi
- 3) **Memberikan Rekomendasi Responsif:** Menghasilkan rekomendasi yang responsif terhadap tantangan global dan lokal di bidang transportasi.

Selain itu, terdapat potensi yang dapat mendukung dalam memberikan rekomendasi kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat, antara lain:

- 1) Kerja Sama dengan Institusi Lain
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi aktif menjalin kerja sama dengan berbagai institusi, untuk memperkuat analisis dan rekomendasi kebijakan. Kerjasama ini bertujuan untuk memanfaatkan keahlian teknis dalam menyusun solusi atas permasalahan transportasi yang kompleks
- 2) Penyusunan Kebijakan Berbasis Data dan Teknologi
Memiliki potensi besar dalam mengembangkan kebijakan yang didukung oleh data terkini dan teknologi mutakhir. Dengan penggunaan *big data*, *machine learning*, dan sistem informasi geografis (GIS), antara lain:
 - a) Menganalisis pola pergerakan transportasi.
 - b) Memetakan kebutuhan sarana transportasi berdasarkan tren mobilitas masyarakat.
- 3) Koordinasi Antar-Lembaga dan Pemangku Kepentingan
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat bertindak sebagai penghubung antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam:
 - a) Meningkatkan sinergi kebijakan antar-kementerian.
 - b) Mengundang partisipasi publik dalam pengambilan keputusan.
 - c) Memfasilitasi dialog dengan akademisi dan praktisi transportasi untuk menghasilkan kebijakan yang komprehensif.
- 4) Menyediakan Rekomendasi untuk Situasi Darurat
Dalam kondisi krisis, seperti bencana alam atau pandemi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, dapat:
 - a) Merumuskan strategi tanggap darurat untuk perumusan kebijakan sarana transportasi publik.
 - b) Mengkaji dampak ekonomi dan sosial dari kebijakan pembatasan mobilitas.
- 5) Pengelolaan Sarana Transportasi Publik
Dalam rangka meningkatkan efisiensi transportasi publik, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kebijakan yang ada. Misalnya, mereka menyelenggarakan rapat kerja untuk membahas strategi pengelolaan sarana transportasi publik di daerah-daerah tertentu.
Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa layanan transportasi dapat diakses dengan baik oleh seluruh lapisan masyarakat.
- 6) Kebijakan Antisipatif
Menanggapi potensi peningkatan pergerakan, juga merumuskan kebijakan antisipatif seperti pengaturan waktu mudik, diskon tarif transportasi massal, dan rekayasa lalu lintas untuk mengurangi kepadatan
Kebijakan ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan selama periode puncak perjalanan.

c. Permasalahan

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menghadapi berbagai **permasalahan dan tantangan** yang kompleks dalam menjalankan fungsinya sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas kebijakan di bidang sarana transportasi. Berikut adalah beberapa isu utama yang dihadapi, antara lain:

- 1) Keterbatasan Data dan Sistem Informasi

- a) **Data Tidak Terintegrasi:** Data transportasi seringkali tersebar di berbagai instansi, sehingga sulit untuk mendapatkan gambaran yang utuh dan akurat.
 - b) **Kualitas Data:** Data yang tersedia terkadang tidak mutakhir, kurang valid, atau tidak cukup rinci untuk mendukung analisis kebijakan yang mendalam.
 - c) **Kurangnya Infrastruktur Digital:** Sistem informasi dan teknologi yang mendukung analisis data mungkin masih terbatas.
- 2) Koordinasi Antar-Lembaga
- a) **Tumpang Tindih Kebijakan:** Ketidaksinkronan kebijakan antara pusat dan daerah atau antar-instansi sering menghambat implementasi kebijakan transportasi.
 - b) **Kompleksitas Pemangku Kepentingan:** Banyaknya pihak yang terlibat dalam sektor transportasi, termasuk swasta dan masyarakat, membuat koordinasi menjadi tantangan tersendiri.
- 3) Perubahan Dinamis di Sektor Transportasi
- a) **Perkembangan Teknologi:** Munculnya teknologi baru seperti kendaraan listrik, kendaraan otonom, dan sistem transportasi cerdas memerlukan adaptasi kebijakan yang cepat.
 - b) **Dinamika Sosial-Ekonomi:** Perubahan kebutuhan transportasi akibat urbanisasi, pertumbuhan ekonomi yang memengaruhi prioritas kebijakan.
 - c) **Persaingan Global:** Kebijakan transportasi harus bersaing dengan standar global untuk mendukung daya saing logistik nasional.
- 4) Keterbatasan Anggaran dan Sumber Daya
- a) **Alokasi Anggaran:** Keterbatasan dana untuk riset, pengembangan, dan implementasi kebijakan sering menjadi kendala.
 - b) **Kapasitas SDM:** Kurangnya tenaga ahli yang kompeten dalam analisis kebijakan berbasis data atau teknologi mutakhir.
 - c) **Ketergantungan pada Konsultan:** Seringnya penggunaan konsultan eksternal menunjukkan masih terbatasnya kapasitas internal.
- 5) Resistensi terhadap Perubahan
- a) **Kurangnya Dukungan Politik:** Kebijakan transportasi yang memerlukan perubahan besar terkadang menghadapi hambatan politik.
 - b) **Resistensi dari Masyarakat:** Kebijakan baru, seperti pembatasan kendaraan pribadi atau tarif transportasi, seringkali mendapatkan penolakan masyarakat karena dianggap tidak sesuai kebutuhan mereka.
 - c) **Budaya Kerja yang Konservatif:** Beberapa organisasi mungkin masih menerapkan pendekatan tradisional dalam pengambilan kebijakan.
- 6) Isu Keberlanjutan dan Lingkungan
- a) **Dampak Lingkungan:** Tantangan untuk memastikan kebijakan transportasi mendukung keberlanjutan, termasuk pengurangan emisi karbon.
 - b) **Transportasi Berkelanjutan:** Masih kurangnya perhatian pada moda transportasi yang ramah lingkungan, seperti transportasi umum berbasis listrik atau sepeda.
- 7) Kurangnya Monitoring dan Evaluasi
- a) **Minim Evaluasi Kebijakan:** Kebijakan yang telah diterapkan seringkali tidak diukur efektivitasnya dengan baik.

- b) **Keterbatasan Indikator Kinerja:** Tidak adanya indikator kinerja yang jelas untuk mengukur keberhasilan kebijakan transportasi.
- 8) Tantangan Geografis dan Demografis
 - a) **Wilayah yang Luas dan Beragam:** Indonesia dengan geografisnya yang terdiri dari pulau-pulau membutuhkan kebijakan transportasi yang berbeda-beda di setiap wilayah.
 - b) **Aksesibilitas Daerah Terpencil:** Tantangan untuk memastikan semua wilayah, termasuk daerah terpencil, mendapatkan akses transportasi yang memadai.

1.5 Sistematika Pelaporan

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II PERENCANAAN KINERJA

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

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

A. Capaian Kinerja Organisasi

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

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

B. Realisasi Anggaran

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

BAB IV PENUTUP

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

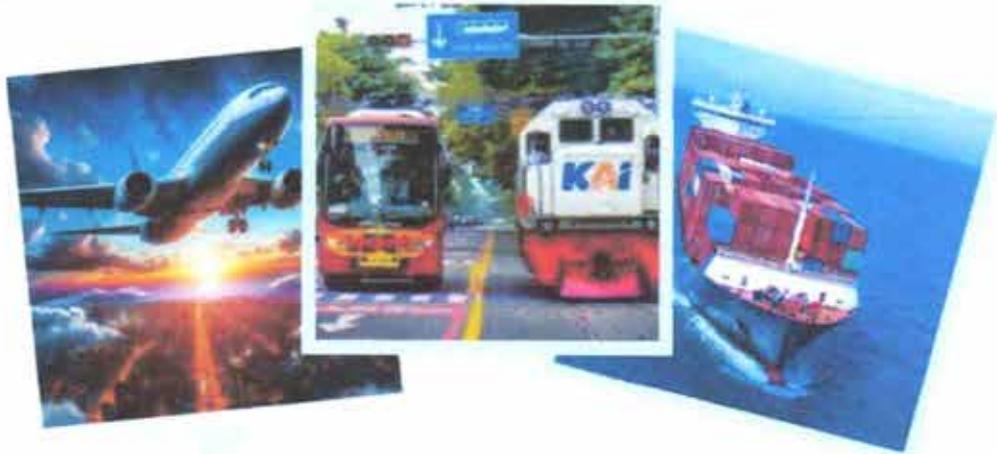
LAMPIRAN

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



BAB II

PERENCANAAN KINERJA



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1 Dokumen Rencana Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, Badan Litbang Perhubungan telah bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi. Selain itu, terdapat pula peraturan turunan yang mengatur susunan organisasi dan tata kerjanya sebagai dasar transformasi kelembagaan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022. Kepala Badan Kebijakan Transportasi telah menetapkan Indikator Kinerja Program (IKP) Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator kinerja Kegiatan (IKK) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022–2024 yang tertuang dalam Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 109/2022. Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator kinerja Kegiatan (IKK) yang tertuang dalam surat keputusan tersebut akan dijadikan dasar pengukuran capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi.

Dengan mendasarkan hal tersebut Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2023-2024. 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. Visi Badan Kebijakan Transportasi adalah Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat guna mendukung terwujudnya Visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

Sedangkan Misi Badan Kebijakan Transportasi adalah sebagai berikut :

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

Sedangkan Visi dan Misi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sesuai Renstra Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2023-2024 adalah sebagai berikut.

Visi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi adalah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang berupaya mewujudkan kebijakan yang berkualitas di bidang sarana transportasi guna mendukung terwujudnya visi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang secara cepat, akurat, dan manfaat.

Misi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi adalah sebagai berikut :

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

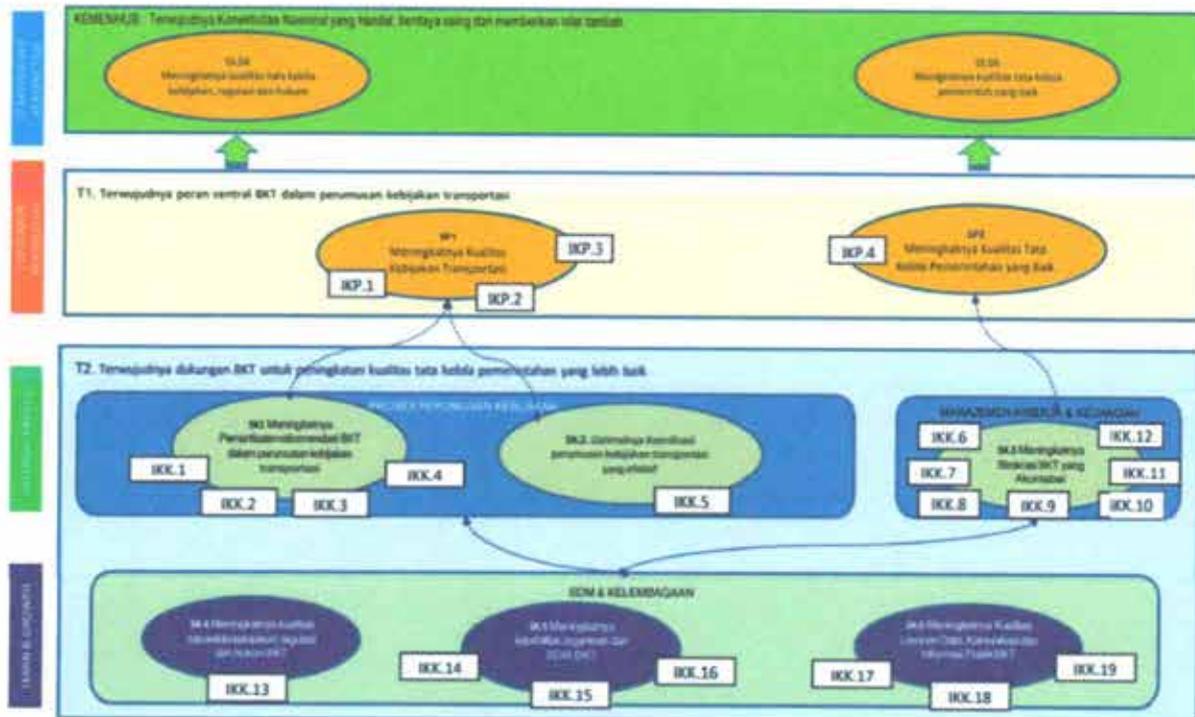
Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Badan Kebijakan Transportasi dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, maka Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024 adalah sebagai berikut:

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

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator output Badan Kebijakan Transportasi. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

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

Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome* dari beberapa program/kegiatan yang dilaksanakan. 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 2023-2024. 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:



Gambar 2.1. Peta Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Adapun Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024 dapat diuraikan 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, khususnya Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Sasaran Kegiatan (SK) sebagai berikut:

- a. Sasaran Kegiatan Pertama (SK.1) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:
 - 1) IKK 1 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi (tahun berjalan)
 - 2) IKK 2 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi (t-2)
 - 3) IKK 3 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (tahun berjalan)
 - 4) IKK 4 : Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (t-2)
- b. Sasaran Kegiatan Kedua (SK.2) yang akan dicapai adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi yang Efektif, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:

- 1) IKK 5 : Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan.
- c. Sasaran Kegiatan Kedua (SK.2) yang akan dicapai Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi yang Efektif, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut
- 1) IKK.6 : Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi
 - 2) IKK 7 : Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
 - 3) IKK 8 : Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
 - 4) IKK 9 : Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
 - 5) IKK 10 : Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
 - 6) IKK 11 : Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
 - 7) IKK 12 : Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

2.2 Rencana Kinerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Tahun Anggaran 2024

Setiap kegiatan yang diuraikan dalam KRO dan RO memiliki korelasi dengan sasaran program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024. Sasaran program pertama yaitu Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi dan sasaran program kedua yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik diuraikan menjadi kegiatan yang terklasifikasi dalam KRO Kebijakan Bidang Sarana. Rincian korelasi antara sasaran proram dan restrukturisasi program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2023-2024 adalah sebagai berikut.

Tabel 2.1. Rencana Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Tahun 2024

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/ Rincian Belanja
022.11.GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIFITAS
6891	Formulasi Kebijakan Transportasi
6891.ABF	Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana
6891.ABF.051	Rumusan NSPK Transportasi
101	Bidang Jalan dan Integrasi Moda
A	Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan
B	Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus
102	Bidang Perkeretaapian
A	Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan
6891.ABF.052	Kebijakan Pembangunan Transportasi
101	Bidang Sarana Transportasi
A	Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara
B	Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia
C	Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/ Rincian Belanja
D	Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni
E	Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS)
F	Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut
H	Perumusan Kebijakan Isu Strategis
I	Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi
6891.PBF.051	Sistem Transportasi Ibukota Nusantara
101	Bidang Sarana Transportasi
A	Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Mode untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN
4662.AEA	Koordinasi
4662.AEA.051	Rancangan Kebijakan yang dikonsolidasikan
101	Bidang Sarana Transportasi
A	Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping
B	Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan
C	Dukungan Harmonisasi Rancangan Kebijakan
D	Pendampingan Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan
E	Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan
F	Perangkat Pengolah Data dan Analisis Informasi
022.11.WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN
4652	Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan
4652.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4652.EBA.960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
101	Administrasi Pengelolaan SDM
A	Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SDM Penunjang Teknis
4653	Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan
4653.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4653.EBA.956	Layanan BMN
101	Administrasi BMN
A	Administrasi Satuan Kerja, Keuangan, dan Pengelolaan
B	Pengelolaan Barang Milik Negara
4653.EBA.994	Layanan Perkantoran
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor
A	Kebutuhan Perkantoran
B	Langganan Daya dan Jasa
C	Pemeliharaan Kantor
D	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor
4653.EBD.952	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
103	Administrasi Penyusunan Program
A	Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran, dan Rencana Kinerja Tahunan Bidang Kebijakan Sarana Transportasi
B	Rencana Strategis Transportasi Bidang Sarana
C	Kerjasama Kebijakan Bidang Sarana Transportasi
4653.EBD.953	Layanan Pemantauan dan Evaluasi

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/ Rincian Belanja
101	Administrasi Penyusunan Evaluasi dan Pelaporan
A	Penyelenggaraan SAKIP Bidang Sarana Transportasi
B	*Penyusunan Laporan Sistem Pengendalian Internal

Sumber : RKAKL Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024

Pagu Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi untuk Tahun 2024 sebesar Rp.20.075.322.000,00 (Dua Puluh Miliar Tujuh Puluh Lima Juta Tiga Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah).

2.3 Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Perjanjian Kinerja merupakan pengesahan dari Rencana Kerja Tahunan (*Annual Performance Plan*) sebagai penjabaran rencana strategis yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah Indikator Kinerja Kunci (*Key Performance Indicators*) yang relevan. Penetapan kinerja ini merupakan tolok ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan atau kegagalan penyelenggaraan pemerintahan untuk periode satu tahun kedepan.

Penetapan kinerja merupakan syarat dalam penyusunan SAKIP yang akan digunakan oleh para pejabat dalam mengelola dan meningkatkan kinerja organisasinya. Rencana Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan butir-butir kesepakatan kinerja atau persetujuan kinerja (*performance agreement*) ataupun *Service Agreement* dan merupakan dokumen "Kontrak" antara pimpinan unit organisasi (Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi) dengan pimpinan Badan Kebijakan Transportasi.

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi tahun 2023 – 2024 telah tersusun, sehingga dokumen perjanjian kinerja disusun berdasarkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Trnasportasi Tahun 2023-2024, Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 1.2. Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2023-2024

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	META INDIKATOR	TARGET			
				2023	2024		
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	Prosentase rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang diterima oleh Menteri Perhubungan/sub sektor / stakeholder pada tahun berjalan	85	90
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	Prosentase rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan/sub sektor / stakeholder pada (t-2)	38	39
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	Prosentase rekomendasi rumusan NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan	85	90
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	Prosentase realisasi NSPK yang dimanfaatkan pada t-2	32	32
		IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselenggarakan pada tahun berjalan	%	Prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan	100	100
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif						

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	META INDIKATOR	TARGET	
	IKK 6	IKK 7			2023	2024
SK 3 Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Indeks	Level	Penilaian BPKP	3	3
	Indeks Perencanaan BKT	Indeks	Indeks	Penilaian tingkat kesesuaian dan keterpaduan dilakukan berdasarkan aspek Integrasi Perencanaan	84	85
	Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	Indeks	Kinerja Anggaran dengan bobot 60% dan Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) dengan bobot 40%	88,2	90,2
	Nilai SAKIP BKT	Nilai	Nilai	Penilaian pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (SAKIP) berdasarkan Permen PANRB No. 88 Tahun 2021	81	82
	Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	Indeks	Tingkat pencapaian BMN yang dilakukan Penetapan Status Penggunaannya (PSP) (50%) dan Tingkat Kepatuhan Pelaporan terkait BMN (50%)	76	77
	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	%	%	Prosentase Jumlah tindak lanjut perjanjian kerjasama	86	87
	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	Indeks	Pengukuran kualitas penyelenggaraan ketatausahaan perkantoran Badan Kebijakan Transportasi	73	74

Sumber: Dokumen Rencana Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi 2023-2024



BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 Capaian Kinerja Organisasi

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

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

Selain itu, tahapan pengukuran kinerja saat ini dilakukan menggunakan sistem aplikasi berbasis web, yakni *e-performance* dengan alamat <http://eperformance.dephub.go.id>. Aplikasi ini disediakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai bentuk monitoring kinerja yang dapat dimanfaatkan oleh setiap unit kerja Eselon I, II, III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pemanfaatan aplikasi ini diharapkan dapat mempermudah proses evaluasi capaian target kinerja secara periodik setiap bulannya. Sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan monitoring capaian target realisasi, Puslitbang Transportasi Antarmoda menyusun Rencana Aksi terhadap Perjanjian Kinerja yang telah ditetapkan perbulan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja yang dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap perbulan. Disamping itu, disusun juga laporan evaluasi terhadap program kegiatan dan capaian kinerja serta anggaran yang diukur setiap triwulan sebagai bentuk monitoring kinerja target dan realisasi anggaran dan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Monitoring capaian kinerja output kegiatan dan anggaran dalam hal ini juga dilakukan oleh Kementerian Keuangan melalui aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja (SMART) dengan alamat <http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id> dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) melalui aplikasi e-Monev PP 39 dengan alamat <http://emonev.bappenas.go.id>.

1. **Membandingkan Antara Target dan Realisasi Kinerja Tahun Ini, dan Analisis Penyebab Keberhasilan/Kegagalan atau Peningkatan/Penurunan Kinerja Serta Alternatif Solusi yang Akan Dilakukan**

Sesuai dengan sasaran kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, maka target dan realisasi kegiatan pada tahun 2024 jika dibandingkan dengan Renstra, Rencana Kerja Tahunan, dan Penetapan Kinerja digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 terhadap Target Renstra, RKT, dan PK Tahun 2024

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET			REALISASI	CAPAIAN KINERJA
					RENSTRA	RKT	PK		
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	90	90	90	100	111,11
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	39	39	39	76,92	197,23
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	90	90	90	100	111,11
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	32	32	-	-
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselenggarakan pada tahun berjalan	%	100	100	100	100	100
SK 3	Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	3	3	100
		IKK 7	Indeks Perencanaan BKT	Indeks	85	85	85	100	117,64
		IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	90,2	90,2	90,2	85,164	94,42
		IKK 9	Nilai SAKIP BKT	Nilai	81	81	81	80,61	99,52
		IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	77	77	77	100	129,87
		IKK 11	Kualitas Pelaksanaan	%	87	87	87	92,86	106,74

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET			REALISASI	CAPAIAN KINERJA
				RENSTRA	RKT	PK		
		Kerjasama dan Kemitraan BKT						
	IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	74	74	74	80,46	108,73
RATA-RATA CAPAIAN KINERJA								116,03

Rata-rata tingkat capaian pada tahun 2024 untuk dua belas indikator kinerja kegiatan menunjukkan hasil yang cukup baik, dengan tingkat capaian sebesar 116,03%. Sedangkan capaian untuk setiap sasaran kegiatan dan indikator kinerja kegiatan serta analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang dilakukan, dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. PENGUKURAN DAN CAPAIAN KINERJA SASARAN KEGIATAN 1

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

- 1) **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)** merupakan **IKK 1**. Pencapaian indikator kinerja kesatu merupakan orientasi dari kebijakan terkait program pembangunan sarana prasarana/infrastruktur sektor transportasi, dengan menggunakan perhitungan:

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

- 2) **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)** merupakan **IKK 2**. Pencapaian indikator kinerja kedua merupakan orientasi dari kebijakan terkait program pembangunan sarana prasarana sektor transportasi baik swakelola maupun kontraktual, dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan, sub sektor dan stakeholders pada (t-2)}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi yang dihasilkan pada (t-2)}} \times 100\%$$

- 3) **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (tahun berjalan)** merupakan Indikator Kinerja Kegiatan ketiga (**IKK3**). Pencapaian indikator kinerja ketiga adalah persentase jumlah realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada tahun berjalan, dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada tahun berjalan

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

- 4) Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (t-2) merupakan IKK 4. Pencapaian indikator kinerja keempat adalah persentase jumlah realisasi Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang dihasilkan dibandingkan dengan total keseluruhan target NSPK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada (t-2), dengan menggunakan perhitungan:

Jumlah realisasi NSPK yang dihasilkan pada t-2

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

- 5) Persentase Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan merupakan IKK 5. Pencapaian indikator kinerja kelima adalah prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan. Dimana koordinasi dibagi dalam 3 tahapan yaitu **Koordinasi perencanaan** (a): koordinasi perencanaan kebijakan dan pemetaan isu strategi, dilakukan minimal 2 kali setahun bersama dengan stakeholders terkait (agenda mapping dilaksanakan per semester); **Koordinasi pelaksanaan** (b): koordinasi pelaksanaan kebijakan mencakup kegiatan konsultasi public, harmonisasi rancangan kebijakan dan sosialisasi kebijakan, dilakukan minimal 5 kali setahun bersamaan dengan stakeholder terkait (2 kali konsultasi publik dan sosialisasi rancangan kebijakan) (3 kali harmonisasi rancangan regulasi per 4 bulan yang telah siap ditetapkan); **Koordinasi monitoring evaluasi** (c): koordinasi monitoring, kendali mutu dan evaluasi implementasi kebijakan, dan total koordinasi (d): minimal 9 kali (angka minimal pembagi), sedangkan untuk perhitungan dilakukan dengan menggunakan formulasi:

((a) + (b) + (c))

$$\frac{\text{((a) + (b) + (c))}}{\text{d}} ;$$

- 6) Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi merupakan IKK 6. Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) adalah tingkat kematangan/kesempurnaan penyelenggaraan sistem pengendalian intern pemerintah dalam mencapai tujuan pengendalian intern sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah. Penilaian Maturity Level SPIP difokuskan pada 25 sub Unsur SPIP. Masing-masing sub unsur mempunyai 5 indikator, sehingga terdapat 125 buah parameter Maturity Level SPIP yang disusun tergradasi dari terendah (belum ada) hingga tertinggi (optimum). Penetapan skor maturitas SPIP menggunakan skor hasil validasi dengan membuat rerata tertimbang dari skor validasi. Skor ini yang kemudian digunakan untuk menentukan tingkat maturitas SPIP.
- 7) Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan IKK 7. 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. Penilaian tingkat kesesuaian dan keterpaduan dilakukan berdasarkan aspek Integrasi Perencanaan:

- a) Persentase kesesuaian sasaran program Renstra Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran Kementerian Perhubungan (diukur 1 kali dalam 5 tahun), Bobot 20%;
 - b) Persentase kesesuaian sasaran program Renja Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran PN dalam RKP, Bobot 40%;
 - c) Persentase kesesuaian sasaran program Renja Badan Kebijakan Transportasi dengan sasaran Renstra Badan Kebijakan Transportasi (untuk mengukur Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi), Bobot 40%.
- 8) Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi IKK 8. 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 Litbang yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dalam periode tertentu. Indikator yang diusulkan untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, antara lain sebagai berikut:
- a) Tindak Lanjut Hasil pemeriksaan keuangan Badan Kebijakan Transportasi;
 - b) Penyerapan Anggaran Penentuan bobot indikator tersebut diatas diusulkan sebagai berikut:
 - Tindak Lanjut Hasil Pemeriksaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi = 40%;
 - Penyerapan Anggaran = 60%;
 - Dapat pula maka menggunakan nilai dari Aplikasi SMART dan IKPA.
- 9) Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan IKK 9. 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) dengan komponen dan bobot sebagai berikut:
- a) Perencanaan Kinerja, dengan bobot 30%;
 - b) Pengukuran Kinerja, dengan bobot 25%;
 - c) Pelaporan Kinerja, dengan bobot 15%;

- d) Evaluasi Kinerja, dengan bobot 10%;
- e) Capaian Kinerja, dengan bobot 20%.

Dengan penilaian predikat, sebagai berikut:

- a) Predikat AA, nilai Angka > 90-100, interpretasi sangat memuaskan;
 - b) Predikat A, nilai Angka > 80-90, interpretasi memuaskan, memimpin perubahan, berkinerja tinggi dan sangat akuntabel;
 - c) Predikat BB, nilai Angka > 70-80, interpretasi sangat baik, akuntabel, berkinerja baik, memiliki sistem manajemen kinerja yang andal;
 - d) Predikat B, nilai Angka > 60-70, interpretasi baik, akuntabel, kinerjanya sudah baik, memiliki sistem yang dapat digunakan untuk manajemen kinerja dan perlu sedikit perbaikan;
 - e) Predikat CC, nilai Angka > 50-60, interpretasi cukup (memadai), akuntabilitas kinerjanya cukup baik, taat kebijakan, memiliki sistem yang dapat digunakan untuk memproduksi informasi kinerja untuk pertanggungjawaban, perlu banyak perbaikan tidak mendasar;
 - f) Predikat C, nilai Angka > 30-50, interpretasi kurang, sistem dan tatanan kurang dapat diandalkan, memiliki sistem untuk manajemen kinerja tapi perlu banyak perbaikan minor dan perbaikan yang mendasar;
 - g) Predikat D, nilai Angka > 0-30, interpretasi sangat kurang, sistem dan tatanan tidak dapat diandalkan untuk penerapan manajemen kinerja. Perlu banyak perbaikan. Sebagian perubahan yang sangat mendasar.
- 10) Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan IKK 10. Indeks Pengelolaan BMN BKT 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 BKT 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 BKT terdiri dari 2 indikator yaitu Tingkat pencapaian BMN yang dilakukan Penetapan Status Penggunaannya (50%) dan Tingkat Kepatuhan Pelaporan terkait BMN (50%).
- 11) Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan IKK 11. Kegiatan pengembangan kemitraan dalam negeri dan kerjasama luar negeri di bidang perumusan rekomendasi kebijakan transportasi, dengan menggunakan perhitungan:

$$\frac{\text{Jumlah tindak lanjut perjanjian kerjasama}}{\text{(Jumlah total kerjasama)}} \times 100\%$$

- 12) Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan IKK 12.
- a) Penyelenggaraan perkantoran ditujukan untuk meningkatkan kemampuan dalam kegiatan penyelenggaraan perkantoran sehingga dapat berdayaguna, berhasil guna, dan dapat memberikan pelayanan terhadap Pimpinan serta setiap pegawai Badan Kebijakan Transportasi

- b) Pelaksanaan penyelenggaraan perkantoran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi merupakan ujung tombak dalam pelayanan prima pada stakeholders (Pimpinan dan pegawai) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Sesuai dengan tugas dan fungsi Biro Umum, lingkup penyelenggaraan perkantoran meliputi aspek K3 (Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja).

Perhitungan dilakukan dengan menggunakan:

- a) Pengukuran kualitas penyelenggaraan perkantoran dibatasi di lingkup unsur K3 (Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja) di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsi Biro Umum sebagaimana dijelaskan dalam PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang diukur melalui nilai kuesioner yang dikonversi ke dalam bentuk persentase (%);
- b) Pengukuran kualitas penyelenggaraan ketatausahaan perkantoran Badan Kebijakan Transportasi;
- c) Dimensi yang diukur meliputi unsur K3 dan layanan perkantoran.

Berdasarkan hasil capaian kinerja pada tahun 2024 jika dibandingkan dengan Renstra, RKT, dan PK Pusat Kebijakan Transportasi menunjukkan bahwa untuk sasaran kegiatan kesatu telah menunjukkan capaian yang cukup baik dan beberapa kegiatan telah tercapai melebihi dari target yang diharapkan.

- 1) Capaian dari sasaran kinerja kesatu adalah **Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi** yang terdiri dari 4 indikator kinerja kegiatan, secara rinci dapat disampaikan sebagai berikut:

IKK 1 dan IKK 2 merupakan capaian penyusunan rekomendasi kebijakan yang dilaksanakan pada Tahun 2024 (*initial*) dan pada IKK 2 Tahun 2022 (*intermediate*). Capaian IKK 1 dan 2 sampai Tahun 2024 sebesar 100% untuk IKK 1 dan 76,92% untuk IKK 2.

- a) Realisasi kegiatan pada **IKK 1** sudah sesuai dengan target yang telah di tentukan dengan capaian kinerja sebesar 111,11%, hal ini menunjukkan bahwa semua kajian penyusunan rekomendasi kebijakan berjalan sesuai dengan rencana, judul rekomendasi kebijakan tersebut, antara lain:

- (1) Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia;
- (2) Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN;
- (3) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara;
- (4) Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni;

- (5) Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata;
- (6) Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS);
- (7) Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut;
- (8) Review Regulasi Terkait Banyaknya Pelanggaran PUTA Dibawah 25 Kg Di Indonesia;
- (9) Kesiapan Sarana dan Prasarana Bandar Udara dan Navigasi Penerbangan serta Tanggung Jawab Asuransi dalam Pengoperasian PUTA untuk Komersial Penumpang dan Barang di Indonesia;
- (10) Potensi SeaWIG sebagai sarana transportasi wisata perairan di wilayah kepulauan;
- (11) Monitoring Angkutan Natal 2023 dan Tahun Baru 2024. Telah disampaikan rekomendasi kebijakannya pada Triwulan I Tahun 2024;
- (12) Monitoring Angkutan Lebaran 2024. Telah disampaikan rekomendasi kebijakannya pada Tahun 2024.

Keberhasilan capaian dikarenakan adanya dukungan sub sektor dan *stakeholder* terkait serta kerjasama dengan beberapa universitas dalam memberikan masukan pada setiap tahapan pelaporan hasil kajian, sehingga hasil-hasilnya dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat dimanfaatkan oleh *stakeholder* terkait. Selain itu, kajian yang dilaksanakan merupakan kajian berdasarkan arahan Menteri Perhubungan, permintaan sub sektor, dan permintaan *stakeholder* terkait. Selain itu pencapaian target yang tepat waktu dan memiliki nilai manfaat bagi *stakeholder* terkait dapat tercapai secara optimal dikarenakan adanya tim monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan.

- b) Realisasi kegiatan pada IKK 2 sebesar 76,92% dengan capaian kinerja sebesar 197,23%, hal ini dikarenakan adanya kemanfaatan dari 3 rekomendasi kebijakan t-2 Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, 3 Rekomendasi Kebijakan dimaksud adalah sebagai berikut:

Rekomendasi Kebijakan Penataan Tersus/TUKS, yang telah dimanfaatkan oleh Direktorat Kepelabuhanan Direktorat Jenderal perhubungan Laut sebagai bahan dalam penerbitan IM 1 Tahun 2023 tentang penertiban aktifitas kepelabuhanan yang tidak memenuhi legalitas di bidang kepelabuhanan atau melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhanan, sebagai bahan untuk penerbitan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor AL.305/35/13/DJPL/2024 terkait pelaksanaan pemenuhan pemasangan Kamera Closed Circuit Television (CCTV) dan Sistem Penerima Automatic Identification System (AIS Receiver) di Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri. Kemanfaat ini disampaikan pada rapat koordinasi kemanfaatan rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tanggal 3 Desember 2024;

Rekomendasi Kebijakan Potensi Lost PNBK Pengangkutan Bahan Berbahaya Dan Beracun Pada Pelabuhan Penyeberangan yang telah dimanfaatkan oleh KSOP Gilimanuk sebagai bahan dalam penyusunan aturan dalam penerbitan dan pembayaran Billing tagihan jasa angkutan laut (PUP-9), hal ini disampaikan pada rapat koordinasi kemanfaatan rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tanggal 3 Desember 2024;

Evaluasi Pelaksanaan IM No. 8 Tahun 2021 dan Fungsi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Angkutan Penyeberangan dimanfaatkan oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan sebagai bahan rapat bersama pembahasan penerbitan IM no 9 Tahun 2024 sebagai hasil evaluasi IM No 8 Tahun 2021.

Keberhasilan capaian kegiatan dikarenakan kegiatan studi yang dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tersebut berawal dari kebutuhan *stakeholder* terkait.

IKK 3 dan IKK 4 merupakan capaian penyusunan rekomendasi rumusan NSPK yang dilaksanakan pada Tahun 2024 (*initial*) dan Tahun 2022 (*intermediate*). Capaian IKK 3 pada Tahun 2024 sebesar 100% dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,111%, sedangkan untuk tingkat capaian kinerja pada IKK 4 adalah NA (*Not Available*). Capaian IKK 4 pada Tahun 2024 belum dapat dilakukan perhitungan karena baru terbentuknya Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2022, sehingga belum ada rekomendasi rumusan NSPK yang dihasilkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada t-2 atau Tahun 2022.

a) Indikator kinerja kegiatan 3 (**IKK 3**) adalah **persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK** yang bersifat *initial outcome* (tahun t) dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,11%.

Pada IKK 3 untuk *initial outcome*, kegiatan studi dilaksanakan untuk mendukung program prioritas pemerintah dan Kementerian Perhubungan. Pusat Kebijakan Sarana Transportasi memiliki 3 Judul Rekomendasi Rumusan NSPK yang dilaksanakan pada Tahun Anggaran 2024. Judul Rekomendasi Kebijakan dimaksud adalah sebagai berikut;

- (1) Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan;
- (2) Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus;
- (3) Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan.

Keberhasilan capaian dikarenakan adanya dukungan sub sektor dan *stakeholder* terkait, serta narasumber yang telah memberikan masukan pada setiap tahapan pelaporan hasil studi, sehingga hasil-hasil penelitian dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat dimanfaatkan oleh *stakeholder* terkait. Selain itu, studi yang dilaksanakan merupakan studi berdasarkan arahan Menteri Perhubungan, permintaan sub sektor, dan permintaan *stakeholder* terkait. Pencapaian target yang tepat waktu dan memiliki nilai manfaat bagi *stakeholder* terkait dapat tercapai secara optimal dikarenakan adanya tim monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan.

b) Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), **Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK (t-2)** yang bersifat *intermediate outcome* (tahun t-2). Capaian IKK 4 pada Tahun 2024 belum dapat dilakukan perhitungan karena Pusat Kebijakan Sarana Transportasi baru terbentuk pada Tahun 2022, sehingga belum terdapat rekomendasi rumusan NSPK yang dihasilkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada t-2 atau Tahun 2022.

2) Capaian dari sasaran kinerja kedua adalah **Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif** yang terdiri dari 1 indikator kinerja kegiatan, secara rinci dapat disampaikan sebagai berikut: Indikator kinerja kegiatan 5 (IKK 5) adalah **Prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan.**

IKK 5 merupakan Prosentase penyelenggaraan koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif pada tahun berjalan. Terdapat 3 aspek dalam penilaian presentase perumusan kebijakan IKK 5, 3 aspek di maksud adalah sebagai berikut :

a) Koordinasi perencanaan (a)

Koordinasi perencanaan kebijakan & pemetaan isu strategis; dilakukan minimal 2 kali setahun bersama dengan stakeholder terkait (agenda mapping dilaksanakan per semester).

b) Koordinasi pelaksanaan (b)

Koordinasi pelaksanaan kebijakan, mencakup kegiatan konsultasi publik, harmonisasi rancangan kebijakan & sosialisasi kebijakan, dilakukan minimal 5 kali setahun bersama dengan stakeholder terkait (2x konsultasi publik dan sosialisasi rancangan kebijakan) (3 kali harmonisasi rancangan regulasi per 4 bulan yang telah siap ditetapkan)

c) Koordinasi monitoring evaluasi (c)

Koordinasi monitoring, kendali mutu & evaluasi implementasi kebijakan, dilakukan minimal 2 kali setahun, sebagai monitoring dan evaluasi saat rumusan kebijakan telah di deliver (diawal dan akhir tahun)

Angka realisasi untuk IKK 5 pada Tahun 2024 yaitu sebesar 100 telah sesuai target sebesar 100 sehingga capaian kinerjanya sebesar 100%.

Pada Tahun 2024 telah dilaksanakan 22 Kegiatan pada IKK 5. Kegiatan dimaksud adalah sebagai berikut:

- a) Koordinasi perencanaan (a) dari target kegiatan sebanyak 4 telah tercapai sebanyak 4 kegiatan. Secara lebih lengkap capaian kegiatan, antara lain:
 - (1) Agenda Mapping Strategi Kebijakan Pengelolaan Sarana Transportasi Publik di Kalimantan Selatan Guna Mewujudkan Transportasi Nasional yang Handal, Terjangkau, Berkeadilan dan Berkelanjutan;
 - (2) Agenda Mapping Strategi Kebijakan Konektivitas Sarana Transportasi di Daerah Perbatasan Kalimantan Utara Guna Mewujudkan Transportasi Nasional yang Handal, Terjangkau, Berkeadilan dan Berkelanjutan;
 - (3) Agenda Mapping Optimalisasi Sarana Transportasi Guna Mewujudkan Peranan Sulawesi Selatan Sebagai Sentral Konektivitas di Pulau Sulawesi Melalui Perencanaan Pusat dan Daerah yang Terpadu di Provinsi Sulawesi Selatan;
 - (4) Agenda Mapping Optimalisasi Sarana Transportasi Guna Mewujudkan Peranan Kalimantan Tengah Sebagai Sentral Konektivitas di Pulau Kalimantan Melalui Perencanaan Pusat dan Daerah yang terpadu.
 - b) Koordinasi pelaksanaan (b) dari target kegiatan sebanyak 16 telah tercapai sebanyak 16 kegiatan. Secara lebih lengkap capaian kegiatan, antara lain:
 - (1) Strategi dan Langkah lanjut pencegahan korupsi pengelolaan kawasan wisata konferensi perairan raja ampat (Sorong);
 - (2) Pelaporan hasil Evaluasi Capaian Kinerja Transportasi Laut (ITS);
 - (3) Implementasi Kebijakan Peningkatan Konektivitas Dalam Rangka Menunjang Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) di Toraja Utara;
 - (4) Advokasi 13 Rekomendasi kebijakan Tahun 2024;
 - (5) FGD Meningkatkan Keselamatan Penerbangan Dengan Menumbuhkan Maintenance, Repair And Overhaul (MRO) Yang Kompetitif
 - c) Koordinasi monitoring evaluasi (c) dari target kegiatan sebanyak 3 telah tercapai sebanyak 3 kegiatan, Secara lebih lengkap capaian kegiatan, antara lain:
 - (1) 12 Kegiatan Monitoring Tahun 2024;
 - (2) Bimtek Peningkatan Karakter Pegawai Tahun Anggaran 2024 dengan tema membangun sinergi untuk menjadi *good corporate governance* di Lingkungan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.
- 3) Capaian dari sasaran kinerja ketiga adalah **Meningkatnya Birokrasi BKT yang Akuntabel** yang terdiri dari 7 indikator kinerja kegiatan, secara rinci dapat disampaikan sebagai berikut:
- a) Indikator Kinerja Kegiatan 6 (IKK 6) adalah **Tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP**

Tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP adalah tingkat kematangan/kesempurnaan penyelenggaraan sistem pengendalian intern pemerintah (SPIP) dalam mencapai tujuan pengendalian intern di lingkungan Kementerian. Pedoman tingkat maturitas SPIP ditetapkan melalui peraturan kepala BPKP Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penilaian Maturitas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah Terintegrasi pada Kementerian/Lembaga/ Pemerintah Daerah.

Penilaian maturitas SPIP Terintegrasi tahun 2024 meliputi aspek perencanaan, struktur dan proses, serta pencapaian hasil. Hasil penilaian SPIP terintegrasi terdiri dari Nilai Maturitas SPIP, Manajemen Risiko Indeks (MRI), dan Indeks Efektivitas Pengendalian Korupsi (IEPK).

Penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Terintegrasi terdiri dari Penilaian Mandiri (PM) dan Penjaminan Kualitas (PK). Penilaian mandiri dilakukan oleh masing-masing unit kerja. Setelah dilakukan penilaian mandiri, Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan akan melakukan penjaminan kualitas terhadap nilai PM. Selanjutnya, Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) bertugas untuk melakukan evaluasi atas hasil penilaian mandiri dan penjaminan kualitas. Target realisasi IKK 6 Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan telah melakukan Penjaminan Kualitas maturitas SPIP Tahun 2024 terhadap hasil Penilaian Mandiri Maturitas Penyelenggaraan SPIP Kementerian Perhubungan Tahun 2024. Nilai realisasi tahun 2024 sesuai Surat Kepala Biro Perencanaan tanggal 17 Mei 2024 Nomor UM.006/5/19/STJ/2024 tentang Penyampaian Hasil Penilaian Mandiri (PM) SPIP Terintegrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang kemudian dilakukan penjaminan kualitas penilaian mandiri maturitas SPIP oleh Inspektorat Jenderal dan telah dilakukan verifikasi oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) selaku Quality Assurance (QA) dan Pembina SPIP Kemenhub.

Simpulan hasil penjaminan kualitas oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan sesuai Surat Plt. Inspektur Jenderal Nomor PS.302/4/6/ITJEN/2023 perihal Penyampaian Hasil Penjaminan Kualitas (PK) SPIP Terintegrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan tanggal 14 Juni 2023 Inspektur Jenderal tanggal 21 Juni 2024 Nomor KP.904/3/10/ITJEN/2024 tentang Penyampaian Hasil Penjaminan Kualitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (PK SPIP) terintegrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan TA. 2024 telah memenuhi target tingkat maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) yaitu pada level 3 (terdefinisi). Hasil evaluasi menunjukkan secara umum penilaian mandiri maturitas penyelenggaraan SPIP telah sesuai dengan langkah-langkah proses penilaian sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan BPKP Nomor 05 Tahun 2021 dan hasil evaluasi menunjukkan nilai Maturitas Penyelenggaraan SPIP adalah 3,835 (level 3).

Hasil penilaian mandiri dan penjaminan kualitas selanjutnya dilakukan evaluasi oleh BPK sehingga hasil Evaluasi Penilaian berdasarkan surat Deputi Kepala BPKP Nomor PE.09.03/LHP-194/D103/2/2024 tanggal 23 Desember 2024 tentang Laporan Hasil Evaluasi atas Penilaian Mandiri Maturitas Penyelenggaraan SPIP pada Kementerian Perhubungan Tahun 2024 yang menyatakan nilai Evaluasi atas hasil Penilaian Mandiri Maturitas Penyelenggaraan SPIP sebesar 3,382. Berdasarkan hasil tersebut diperoleh capaian kinerja untuk IKK 6 adalah sebesar 100%.

Beberapa faktor keberhasilan pencapaian target IKK 6 yaitu:

- (1) Badan Kebijakan Transportasi telah mampu mendefinisikan kinerjanya dengan baik dan strategi pencapaian kinerjanya telah relevan dan terintegrasi.
- (2) Telah melaksanakan sertifikasi manajemen risiko dalam rangka meningkatkan kompetensi pada level pimpinan tinggi dan level pegawai terutama dalam menguasai teknik dan proses manajemen risiko secara utuh, rinci, aplikatif dan mandiri, melakukan identifikasi risiko dan membuat Risk Register secara sederhana;
- (3) Badan Kebijakan Transportasi dan setiap unit kerja Eselon II dibawahnya secara berjenjang telah bertanggung jawab penuh terhadap proses penilaian mandiri untuk mendukung penilaian di tingkat Kementerian.
- (4) Melakukan pemanfaatan Aplikasi Sistem Informasi Manajemen Risiko (SIMARKO) sebagai upaya mendukung percepatan implementasi proses manajemen risiko di lingkup Kementerian Perhubungan.

Untuk meningkatkan maturitas penyelenggaraan SPIP terintegrasi, maka hal yang perlu diperbaiki antara lain:

- (1) Menyusun dan menyesuaikan Standard Operating Procedure (SOP) sesuai nomenklatur Badan Kebijakan Transportasi (saat ini masih menggunakan SOP Badan Litbang Perhubungan);
 - (2) Evaluasi dan monitoring secara berkala atas efektifitas prosedur pengendalian yang terintegrasi dalam kegiatan;
 - (3) Melakukan adaptasi terhadap perubahan yang terjadi di lingkungan organisasi, sehingga peluang-peluang yang ada dapat dioptimalkan dalam upaya peningkatan efektivitas pencapaian tujuan organisasi.
- b) Indikator Kinerja Kegiatan 7 (**IKK 7**) adalah **Tingkat kesesuaian dan keterpaduan kebijakan perencanaan dan pemrograman terhadap penganggaran pembangunan bidang perhubungan**

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.

Angka realisasi untuk IKK 7 pada tahun 2024 yaitu sebesar 100 telah melampaui target sebesar 85 sehingga capaian kinerjanya sebesar 117,64%. Berdasarkan hasil perhitungan indeks perencanaan Badan Kebijakan Transportasi tersebut dapat disimpulkan beberapa faktor keberhasilan dalam pencapaian IKK 7 ini adalah sebagai berikut:

- (1) Sasaran Program Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah selaras dengan Sasaran Badan Kebijakan Transportasi dan Sasaran Kementerian Perhubungan, hal ini dikarenakan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 disusun dengan memperhatikan Sasaran Program Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan juga Sasaran Prioritas Nasional dalam dokumen RKP.
 - (2) Dokumen penganggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah disusun dengan memperhatikan dokumen perencanaan dan pemrograman Badan Kebijakan Transportasi, sehingga sasaran program dalam dokumen Renja telah sesuai dengan sasaran yang tercantum pada dokumen Renstra Tahun 2022-2024;
 - (3) Penyusunan dokumen perencanaan, pemrograman, dan penganggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi selalu memperhatikan perubahan lingkungan strategis yang terjadi serta Badan Kebijakan Transportasi selalu berkoordinasi dengan instansi-intansi terkait dalam penyusunan dokumen-dokumen tersebut sehingga dokumen perencanaan terpadu berdasarkan kesesuaian antara perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek;
 - (4) Badan Kebijakan Transportasi telah melakukan penyesuaian Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program pada aplikasi KRISNA RENJA sehingga indikator pada aplikasi tersebut telah sesuai dengan Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program yang tercantum pada dokumen Renstra Tahun 2022-2024.
- c) Indikator Kinerja Kegiatan 8 (IKK 8) adalah **Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi**

Mengadopsi Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi adalah satuan ukuran yang ditetapkan berdasarkan seperangkat dimensi dan indikator untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dalam periode tertentu. Dalam pelaksanaan pengelolaan keuangan, perlu dilakukan evaluasi kinerja anggaran dalam pengelolaan fiskal terhadap perencanaan anggaran dan pelaksanaan anggaran.

Indikator yang digunakan untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, antara lain sebagai berikut:

(1) Nilai kinerja atas Perencanaan Anggaran dengan bobot 50%

Evaluasi kinerja anggaran merupakan suatu proses untuk melakukan, penilaian, dan analisis atas kinerja anggaran tahun anggaran berjalan atau tahun anggaran sebelumnya untuk menyusun rekomendasi dalam rangka peningkatan kinerja anggaran. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 62 Tahun 2023 tentang Perencanaan Anggaran, Pelaksanaan Anggaran, serta Akuntansi dan Pelaporan Keuangan. Evaluasi kinerja anggaran dilakukan setiap tahunnya untuk memperoleh nilai kinerja anggaran dari setiap Kementerian/Lembaga yang dilaksanakan oleh Menteri Keuangan melalui Direktorat Jenderal Anggaran menggunakan aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu (SMART).

(2) Nilai kinerja atas Pelaksanaan Anggaran atau Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) dengan bobot 50%

IKPA adalah Indikator yang ditetapkan Kementerian Keuangan selaku Bendahara Umum Negara (BUN) sebagai alat ukur untuk menentukan kualitas tingkat kinerja dari sisi kesesuaian perencanaan, efektifitas pelaksanaan anggaran, efisiensi pelaksanaan anggaran dan kepatuhan terhadap regulasi. Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) menjadi ukuran evaluasi kinerja pelaksanaan anggaran yang memuat 13 indikator dan mencerminkan aspek kesesuaian perencanaan dan pelaksanaan anggaran, kepatuhan pada regulasi, serta efektifitas dan efisiensi pelaksanaan kegiatan.

Berikut hasil pengukuran Nilai kinerja atas Perencanaan Anggaran dan Nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran atau Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Tahun 2024 yang dapat dilihat pada aplikasi SMART Kementerian Keuangan:

- (1) Pada aplikasi SMART, Nilai Kinerja Anggaran adalah sebesar 90 jika dikalikan dengan bobot 50% maka diperoleh skor untuk nilai kinerja anggaran sebesar 45.
- (2) Nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran atau Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2024 memperoleh nilai sebesar 78,208 jika

dikalikan dengan bobot 50% diperoleh hasil akhir skor untuk nilai IKPA sebesar 39,104.

Berdasarkan hasil pengukuran skor dari tiap indikator untuk menilai Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi diperoleh hasil realisasi tahun 2024 adalah sebesar **85,16** masih dibawah target pada tahun 2024 yaitu sebesar **90,20**. Sehingga nilai capaian kinerjanya sebesar **94,42%**.

d) Indikator Kinerja Kegiatan 9 (IKK 9) adalah **Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi**

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) merupakan rangkaian sistematis dari berbagai aktivitas, alat, dan prosedur yang dirancang untuk tujuan penetapan dan pengukuran, pengumpulan data, pengklasifikasian, pengikhtisaran, dan pelaporan kinerja pada instansi pemerintah dalam rangka pertanggungjawaban dan peningkatan kinerja instansi pemerintah. Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Hasil evaluasi Kementerian PAN dan RB atas implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sesuai Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 88 Tahun 2021 tentang Evaluasi 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

Nilai realisasi Hasil Evaluasi atas Implementasi SAKIP BKT Tahun Anggaran 2024 berdasarkan hasil penilaian Inspektorat Jenderal pada bulan Juni s.d Juli 2024. Nilai realisasi sesuai Surat Itjen Nomor PS.302/7/2/ITJEN/2024 Tanggal 01 Agustus 2024 tentang Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Tahun 2024 pada Badan Kebijakan Transportasi menyatakan bahwa di Lingkungan Badan Kebijakan transportasi dengan nilai 79,14 (Predikat BB) dengan interpretasi "Sangat Baik" yaitu terdapat gambaran bahwa AKIP sangat baik pada 2/3 unit kerja, baik itu unit kerja utama, maupun unit kerja pendukung yang ditandai dengan mulai terwujud efisiensi penggunaan anggaran dalam mencapai kinerja, memiliki system manajemen kinerja

yang andal dan berbasis teknologi informasi, serta pengukuran kinerja telah dilakukan sampai ke level eselon 3/ Koordinator.

Nilai SAKIP BKT merupakan indikator baru sejalan dengan transformasi kelembagaan Badan Litbang menjadi Badan Kebijakan Transportasi sehingga belum ada realisasi pada tahun 2022. Realisasi untuk IKK 9 pada tahun 2024 yaitu sebesar **79,14** belum mencapai target sebesar **81** sehingga capaian kerjanya sebesar **97,70%**.

Faktor penyebab Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi tidak memenuhi target tahun 2024 karena adanya transformasi kelembagaan Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sehingga masih terdapat beberapa dokumen yang menggunakan redaksi Badan Litbang Perhubungan dan mempengaruhi beberapa aspek penilaian. Menindaklanjuti hal tersebut, di tahun 2024 dimana tahun akhir periode Renstra target pada Perjanjian Kinerja untuk IKK 9 Nilai SAKIP BKT disesuaikan menjadi 81%.

Untuk meningkatkan Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi, maka hal yang perlu dilakukan adalah penyesuaian dokumen sesuai redaksi Badan Kebijakan Transportasi, meningkatkan upaya lebih baik lagi dalam pemenuhan data dukung penilaian SAKIP, dan pelaksanaan pemantauan capaian kinerja secara berkala agar sesuai target yang telah ditetapkan.

e) Indikator Kinerja Kegiatan 10 (**IKK 10**) adalah **Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi**

Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi 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 Sarana Transportasi 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 Sarana Transportasi 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 Sarana Transportasi mengacu nilai Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi karena pengelolaan BMN di Kelola oleh Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi.

Angka realisasi untuk IKK 10 pada tahun 2024 yaitu sebesar **100** telah melampaui target tahun 2024 sebesar **77**, sehingga tingkat capaian

kinerjanya sebesar **129,87%**. Realisasi sampai dengan tahun 2024 telah mencapai target di tahun 2024 yang merupakan tahun akhir Renstra.

Beberapa faktor keberhasilan pencapaian target IKK 10, antara lain:

- (1) Badan Kebijakan Transportasi telah mengelola, menatausahakan dan melakukan pencatatan BMN dengan baik dituangkan dalam Catatan atas Laporan BMN yang disusun setiap semester dan tahunan;
- (2) Melakukan rekonsiliasi berkala dengan seluruh satuan kerja dalam hal penggabungan data BMN dalam rangka tertib administrasi.

Langkah strategis yang akan dilakukan sebagai upaya mewujudkan akuntabilitas dan transparansi pengelolaan BMN yang baik yaitu:

- (1) Menginventarisasi BMN yang sudah tidak dapat digunakan lagi dalam mendukung tugas pokok dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi;
 - (2) Mengusulkan penetapan status penggunaan BMN untuk aset yang belum dilakukan penetapan status penggunaannya kepada KPKNL Jakarta I atau Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan sesuai batas kewenangan yang berlaku;
 - (3) Menelaah realisasi capaian di tahun ini untuk dipertimbangkan pada penetapan target indikator periode selanjutnya.
- f) **Indikator Kinerja Kegiatan 11 (IKK 11) adalah Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi**

Perkembangan tantangan dan kendala yang dihadapi sektor transportasi akhir-akhir ini semakin besar ditambah dengan adanya tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, Badan Kebijakan Transportasi sebagai institusi yang membidangi analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi dituntut mampu memberikan solusi yang cepat dan tepat dengan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan mudah diaplikasikan.

Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui kerja sama dengan pihak lain ditunjang dengan sumber daya yang ada, serta pemanfaatan teknologi informasi yang memadai. Peran jejaring kerjasama dengan semua pihak yang terlibat sangat penting dalam proses perumusan agar rekomendasi kebijakan yang dihasilkan implementatif dan mengusung nilai keadilan. Hal ini juga untuk memastikan bahwa usulan rekomendasi kebijakan dapat diterima dan dimanfaatkan lebih lanjut.

Perkembangan tantangan dan kendala yang dihadapi sektor transportasi akhir-akhir ini semakin besar ditambah dengan adanya tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, Badan Kebijakan Transportasi sebagai institusi yang membidangi analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi dituntut mampu

memberikan solusi yang cepat dan tepat dengan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan mudah diaplikasikan.

Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui kerja sama dengan pihak lain ditunjang dengan sumber daya yang ada, serta pemanfaatan teknologi informasi yang memadai. Peran jejaring kerjasama dengan semua pihak yang terlibat sangat penting dalam proses perumusan agar rekomendasi kebijakan yang dihasilkan implementatif dan mengusung nilai keadilan. Hal ini juga untuk memastikan bahwa usulan rekomendasi kebijakan dapat diterima dan dimanfaatkan lebih lanjut.

Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dalam hal ini selaku koordinator kegiatan pengembangan kemitraan dalam negeri dan kerjasama luar negeri di bidang perumusan rekomendasi kebijakan transportasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Di tahun 2024, Badan Kebijakan Transportasi telah melaksanakan penandatanganan MoU dengan beberapa Universitas, antara lain:

(1) Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi antara BKT dengan Institut Teknologi Bandung pada tanggal 6 Maret 2023 sesuai Surat Nomor HK.201/01/08/BKT/2023, 017/IT1.B07/KS.00/2023. Tindak lanjut dari penandatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

- (a) Kerja sama antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dengan Fakultas Teknologi Industri Tentang Swakelola Tipe II Pada Paket Kerja Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Udara dengan Jangka Waktu Selama 9 (Sembilan) bulan;
- (b) Kerja sama antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dengan Fakultas Teknik Mesin dan Dirgantara tentang Swakelola Tipe II Pada Paket Pekerjaan Penentuan Kriteria Bandar Udara Pengumpul dan Pengumpan untuk Optimalisasi dan Penguatan Jaringan Transportasi Udara dengan Jangka waktu selama 9 (Sembilan) bulan.

(2) Penyelenggaraan Analisis dan Pemberian Rekomendasi Kebijakan Transportasi antara BKT dengan Universitas Hasanuddin pada tanggal 20 Maret 2023 sesuai Surat Nomor HK.201/01/09/BKT/2023, 6603/UN4.1/HK.07/2023.

Tindak lanjut dari penandatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

- (a) Perumusan Kebijakan terkait Angkutan Massal pada Kawasan Aglomerasi di Indonesia yang akan dilaksanakan dari 27 Februari s.d. 27 Mei 2023;
- (b) Kesepakatan Kerja Sama Nomor LT.606/1/2/PKLLATP/2024, 11692/UN4.7.4/HK.07.00/2024 tanggal 30 Mei 2024 antara Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Perkotaan dengan Pusat Teknologi Center of Technology Universitas

Hasanuddin tentang Perumusan Kebijakan Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan (3TP).

- (3) Kesepakatan Bersama antara BKT dengan Angkasa Pura II pada tanggal 2 Agustus 2023 sesuai Surat Nomor HK.201/01/12/BKT/2023, PJJ.02.06/00/08/2023/0227.

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

Program Magang dalam rangka peningkatan kompetensi dan memperluas insight di PT. Angkasa Pura II Tahun 2023.

- (4) Penyelenggaraan Analisis dan Evaluasi Kebijakan Bidang Transportasi antara Badan Kebijakan Transportasi Kemenhub dengan Kompas Media Nusantara pada tanggal 9 Oktober 2023 sesuai Surat Nomor SOP-Setban 2 Tahun 2023, 202/AE-IKL/KP/X/2023.

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

Perjanjian Kerja Sama Nomor 201/AE-IKL/KP/X/2023 antara Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan dengan PT Kompas Media Nusantara tentang Penyelenggaraan Analisis, Evaluasi Kebijakan, dan Publikasi Potensi Pergerakan Selama Masa Natal 2023 dan Tahun Baru 2024.

- (5) Kesepakatan bersama antara Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dengan Sekretariat Utama Perpustakaan Nasional pada tanggal 16 November 2023 sesuai Surat Nomor PJ.1529 Tahun 2023, 222/PKS/XI.2023 tentang Penyelenggaraan Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

- (a) Perjanjian Kerja Sama Nomor HK.201/02/19/BKT/2024, 237/PKS/X/2024 tanggal 8 Oktober 2024 antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Deputi Bidang Pengembangan Bahan Pustaka dan Jasa Informasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan (berlaku 3 tahun);
- (b) Perjanjian Kerja Sama Nomor HK.201/02/20/BKT/2024, 238/PKS/X/2024 tanggal 8 Oktober 2024 antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Deputi Bidang Pengembangan Sumber Daya Perpustakaan Nasional tentang Pengembangan Sumber Daya Perpustakaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (berlaku 3 tahun);
- (6) Penandatanganan MoU antara BKT dengan Universitas Padjajaran melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 25 Januari 2024 dengan nomor HK.201/01/03/BKT/2024, 62/UN6.RKT/HK.07.00/2024-MoU tentang Penyelenggaraan Analisis dan Rekomendasi Kebijakan Bidang Transportasi antara Badan Kebijakan transportasi dengan Universitas Padjajaran.

Tindak lanjut dari pendaftaranaan nota kesepahaman ini yaitu:

- (a) Kesepakatan Kerja Sama Nomor HK.201/01/24/BKT/2024, 011/SK-PKS/MM/VI/2024 tanggal 28 Juni 2024 antara Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dengan PT Mahat Masagi Universitas Padjajaran tentang Kajian Indeks Kualitas Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan;
 - (b) Perjanjian Kerja Sama Nomor HK.201/02/03/BKT/2024, 1260/UN6.WR3/HK.07.00/2024-PKS SWA tanggal 31 Juli 2024 antara Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dengan Universitas Padjajaran tentang Kajian Badan Layanan Umum di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- (7) Penandatanganan MoU antara BKT dengan Universitas Airlangga melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 2 Februari 2024 dengan nomor HK.201/01/05/BKT/2024, 31/UN3/HK.07.00/2024 tentang Penyelenggaraan Analisis dan Rekomendasi Kebijakan Bidang transportasi antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Universitas Airlangga.

Tindak lanjut dari pendaftaranaan nota kesepahaman ini yaitu adanya Perjanjian Kerja Sama antara Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dengan Badan Kerja Sama dan Manajemen Pengembangan Universitas Airlangga Nomor HK.201/1/2/PKST/2024 dan 80/UN3/HK.07.00/2024 tentang Swakelola Tipe II Paket Pekerjaan Review Regulasi terkait Pelanggaran Pesawat Udara Tanpa Awak dibawah 25Kg di Indonesia yang berlaku selama 5 bulan.

- (8) Penandatanganan MoU antara BKT dengan Universitas Andalas melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 5 Maret 2024 dengan Nomor HK.201/01/010/BKT/2024, B/11/UN16.R/HK.10.00/2024 tentang Penyelenggaraan Analisis dan Rekomendasi Kebijakan Bidang transportasi antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Universitas Andalas.
- (9) Penandatanganan MoU antara Kementerian Perhubungan dengan Universitas Universitas Gadjah Mada melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 5 Maret 2024 dengan Nomor PJ.22 tahun 2014, 3418/P/HT/2014 tentang Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat serta Pengembangan Sumber Daya Manusia, Teknologi dan Manajemen di Bidang Transportasi antara Kementerian Perhubungan dengan Universitas Gadjah Mada.

Tindak lanjut dari pendaftaranaan nota kesepahaman ini yaitu:

- (a) Kesepakatan Kerja Sama Nomor HK.201/1/6/PKPTIM/2024, 83/UN1/PUSTRAL/PT/2024 tanggal 12 Februari 2024 antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Badan Kebijakan Transportasi dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada tentang

- Swakelola Tipe II pada Paket Pekerjaan Evaluasi Peran Program Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan jembatan Kargo Udara dalam Mendukung Pembangunan Prioritas Nasional di Pulau Papua;
- (b) Kesepakatan Kerja Sama Nomor HK.201/1/5/PKPTIM/2024, 84/UN1/PUSTRAL/PT/2024 tanggal 12 Februari 2024 antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Badan Kebijakan Transportasi dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada tentang Swakelola Tipe II pada Paket Pekerjaan Analisis Standar Fasilitas Integrasi Moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintah IKN;
 - (c) Kesepakatan Kerja Sama Nomor HK.201/1/4/PKPTIM/2024, 85/UN1/PUSTRAL/PT/2024 tanggal 12 Februari 2024 antara Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Badan Kebijakan Transportasi dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada tentang Swakelola Tipe II pada Paket Pekerjaan Evaluasi dan Optimalisasi Skema Kerja Sama dalam Peningkatan Infrastruktur Bandar Udara;
 - (d) Perjanjian Kerja Sama Nomor HK.201/01/18/BKT/2024, 409/UN1/PUSTRAL/PT/2024 tanggal 3 Mei 2024 antara Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada tentang Penyusunan National Transport Policy;
 - (e) Kesepakatan Kerja Sama Nomor LT.606/1/4/PKLLATP/2024 tanggal 8 Juli 2024 antara Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan dengan Direktorat Pengembangan Usaha Universitas Gadjah Mada tentang Swakelola Tipe II pada Paket Pekerjaan Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi Last Mile dan First Mile dalam Mendukung Tol Laut dan layanan Moda Utama dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan.
- (10) Penandatanganan MoU antara BKT dengan Universitas Indonesia melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 13 Maret 2024 dengan Nomor PJ-MHB 2 Tahun 2024, 13/NKB/R/III/2024 tentang Penyusunan Kebijakan Bidang Transportasi dan Pengembangan Sumber Daya Manusia.
- (11) Penandatanganan MoU antara BKT dengan Universitas Diponegoro melalui nota kesepahaman Bersama pada tanggal 7 Juni 2024 dengan Nomor HK.201/01/19/BKT/2024, 114/UN7.A/KS/2024 tentang Perumusan Kebijakan dalam Pengembangan di Bidang Transportasi.
- Tindak lanjut dari penandatanganan nota kesepahaman ini yaitu adanya penandatanganan Kesepakatan Kerja Sama Nomor HK.201/01/20/BKT/2024, 164/UN7.F3/KS/VI/2024 antara Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dengan Fakultas Teknik

Universitas Diponegoro tentang Perumusan Tata Kelola Organisasi Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan.

(12) Penandatanganan Perjanjian Kerja Sama antara BKT dengan PT BANK MANDIRI (PERSERO) Tbk. Pada tanggal 12 Agustus 2024 sesuai Surat Nomor HK.201/02/05/BKT/2024, R04.Ar.JK5/1225/2024 tentang Fasilitas Pembayaran Penghasilan Pegawai.

(13) Nota Kesepahaman antara Kementerian Perhubungan dengan Badan Riset dan Inovasi Nasional Pada tanggal 8 Oktober 2024 sesuai Surat Nomor PJ-MHB 5 Tahun 2024, 85/II/KS/10/2024 tentang Sinergi Penyelenggaraan Riset dan Inovasi di Bidang Transportasi.

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

Perjanjian Kerja Sama Nomor HK.201/02/22/BKT/2024, 410/V/KS/10/2024 tanggal 8 Oktober 2024 antara Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dengan Kepala Pusat Ristek Elektronika dan Informatika Badan Riset dan Inovasi Nasional tentang Riset dan Implementasi Sistem Cerdas Terintegrasi berbasis Pengetahuan untuk Mendukung Kebijakan Transportasi (berlaku 3 Tahun).

(14) Kesepakatan Bersama antara BKT dengan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) sesuai Surat Nomor HK.201/02/16/BKT/2024, S-458/KU-MTI/IX/2024 tanggal 8 Oktober 2024 tentang Penyelenggaraan Analisis dan Rekomendasi Kebijakan Bidang Transportasi.

(15) Perjanjian Kerja Sama antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Sekretariat Utama Badan Pusat Statistik sesuai Surat Nomor HK.201/02/23/BKT/2024, 19/HK.610/PKS/10/2024 pada tanggal 22 Oktober 2024 tentang Survei Potensi Pergerakan Masyarakat yang Melakukan Perjalanan untuk Penyusunan Rencana Operasi Angkutan Lebaran dan Angkutan Natal Tahun Baru dengan Memanfaatkan Aplikasi Flexible and Authentic Survey Instrument Harmony dan Dashboard.

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini yaitu:

Menindaklanjuti Nota Kesepahaman antara Kementerian Perhubungan dan Badan Statistik tentang Penyediaan, Pemanfaatan, serta Pengembangan Data dan Informasi Statistik Bidang Perhubungan Nomor PJ-159 Tahun 2022, 15/HK.610/12/2022 Tanggal 28 Desember 2022.

Angka realisasi untuk IKK 11 pada tahun 2024 yaitu sebesar **92,86%** telah melampaui target sebesar **87%** sehingga capaian kinerjanya sebesar **106,73%**.

Faktor keberhasilan pencapaian pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT dengan melakukan komunikasi proaktif dan

melaksanakan kunjungan langsung ke beberapa universitas di Indonesia untuk melakukan peninjauan potensi kajian yang bisa dikerjasamakan. Dalam pencapaian target indikator ini kedepannya perlu konsistensi dalam komunikasi dengan universitas dan instansi lain untuk menjangkau rencana kerja sama lainnya.

g) Indikator Kinerja Kegiatan 12 (IKK 12) adalah **Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi**

Penyelenggaraan perkantoran ditujukan untuk meningkatkan kemampuan dalam kegiatan penyelenggaraan perkantoran sehingga dapat berdayaguna, berhasil guna, dan dapat memberikan pelayanan terhadap Pimpinan serta setiap pegawai Badan Kebijakan Transportasi. Pelaksanaan penyelenggaraan perkantoran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi merupakan ujung tombak dalam pelayanan prima pada stakeholders (Pimpinan dan pegawai) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Sesuai dengan tugas dan fungsi, lingkup penyelenggaraan perkantoran meliputi aspek K3 (Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan Kerja).

Indikator ini bertujuan untuk mengukur tingkat pelayanan pengguna sarana dan prasarana perkantoran di gedung Kantor Badan Kebijakan Transportasi yang meliputi aspek sarana, prasarana, SDM, keselamatan dan keamanan gedung serta fasilitas lainnya yang tersedia di lingkungan kantor Badan Kebijakan Transportasi. Pelaksanaan penyelenggaraan perkantoran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi merupakan ujung tombak dalam pelayanan prima pada stakeholders (Pimpinan dan pegawai) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Kualitas pelayanan dinilai dari tingkat kenyamanan, keamanan, kemudahan dan keterjangkauan berbagai sarana dan prasarana yang tersedia. Pengukuran indeks penyelenggaraan perkantoran dihitung dengan melalui survei yang dilakukan dengan pengisian kuesioner yang nantinya nilai kuesioner akan dikonversi ke dalam bentuk persentase (%). Kuesioner yang digunakan untuk penilaian IKK 12 terdiri dari 3 aspek yaitu Aspek Sarana dan Prasarana, Aspek Sumber Daya Manusia, dan Aspek Keselamatan dan Keamanan Gedung dengan jumlah total pertanyaan sebanyak 88 pertanyaan.

Teknik pengambilan sampel responden menggunakan Rumus Slovin dengan rumus perhitungan sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

n = Sampel, N = Populasi, d = nilai presisi 90% atau sig.0,10

Responden dalam pengisian kuesioner ini terdiri dari dua kategori yaitu kategori internal yang merupakan pegawai Kementerian Perhubungan (termasuk pegawai Sekretariat Badan Pengembangan SDM

Perhubungan, Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Laut dan pengunjung lainnya) dan kategori eksternal yang pengunjung lainnya yang berkunjung ke kantor Badan Kebijakan Transportasi. Berikut dijelaskan perhitungan pengambilan sampel responden:

- (1) Responden dari Pegawai Kementerian Perhubungan sebanyak 14 terdiri dari Badan Kebijakan Transportasi 3 Responden, BPSDM Perhubungan 2 Responden, dan Unit Kerja Eselon 1 lainnya 9 Responden;
- (2) Responden Non Pegawai Kementerian Perhubungan sebanyak 101 Responden.
- (3) Analisis hasil survei dilakukan dengan menggunakan analisis Skala Likert yang merupakan salah satu bentuk skala yang digunakan untuk mengumpulkan data demi mengetahui atau mengukur data yang bersifat kualitatif. Data tersebut diperoleh untuk mengetahui pendapat, persepsi, ataupun sikap seseorang terhadap sebuah fenomena yang terjadi. Skor Skala Likert dalam pengukuran IKK 12 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2. Skala Likert

SKOR	JAWABAN
1	Tidak Baik
2	Kurang Baik
3	Cukup Baik
4	Baik
5	Sangat Baik

- (4) Dari seluruh data yang terkumpul, maka dilakukan pengklasifikasian berdasarkan jenis jawaban yang diperoleh setelah itu dilakukan pengukuran dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Rumus = T \times P_n$$

T = Total jumlah responden yang memilih, P_n = Pilihan angka skor Likert

Setelah itu dilakukan pengukuran Skor Interpretasi yang harus terlebih dahulu diketahui skor tertinggi (Y) dan skor terendah (X) dengan rumus sebagai berikut:

$$Y = \text{Skor Tertinggi Likert} \times \text{Jumlah Responden} \quad X = \text{Skor Terendah} \times \text{Jumlah Responden}$$

Langkah terakhir, untuk mengetahui kesimpulan dari hasil survei adalah dengan menghitung Skor Interpretasi responden yang

dikonversi ke dalam bentuk persentase (%), dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Indeks (\%)} = \frac{\text{Total Skor}}{Y} \times 100\%$$

Tabel 3.3. Hasil Perhitungan Indeks

SKOR	JAWABAN	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH SKOR LIKERT	SKOR TERTINGGI (Y)	SKOR TERENDAH (X)
(1)	(2)	(3)	(4) = (1) x (3)	(5)	(6)
1	Tidak Baik	232	232	Y = 5 x 7.733	X = JUMLAH SKOR LIKERT x Y
2	Kurang Baik	313	626		
3	Cukup Baik	1.254	3.762		
4	Baik	3.182	12.728		
5	Sangat Baik	2.752	13.760		
TOTAL SKOR			31.108	38.665	80,46%

Setelah dilakukan perhitungan indeks, perlu dilakukan pengukuran interval (rentang jarak) dan interpretasi persentase dengan metode mencari Interval Skor Persen (I) dengan rumus sebagai berikut :

$$I = \frac{100}{\text{jumlah Skor (Likert)}}$$

Berdasarkan rumus diatas maka diperoleh hasil Interval Skor Persen yaitu sebesar 20 yang interval jaraknya dari terendah sebesar 0% hingga tertinggi sebesar 100%, dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$I = \frac{100}{5} = 20$$

Dari pengukuran interpretasi skor di atas, diperoleh hasil berdasarkan interval adalah sebagai berikut:

Tabel 3.4. Skor Interval

SKOR	JAWABAN
0% - 19,99%	Tidak Baik
20% - 39,99%	Kurang Baik
40% - 59,99%	Cukup Baik
60% - 79,99%	Baik
80% - 100%	Sangat Baik

Berdasarkan tabel perhitungan di atas diperoleh realisasi untuk IKK 12 sebesar **78,94** dengan interpretasi skor "**Baik**", telah melampaui target di tahun 2024 sebesar **73** sehingga diperoleh capaian kinerja untuk indikator indeks penyelenggaraan perkantoran sebesar **108,14%**.

Secara rinci penilaian indeks penyelenggaraan perkantoran dari tiap aspek penilaian dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.5. Penilaian Indeks Penyelenggaraan Perkantoran

NO.	ASPEK	JUMLAH SKOR LIKERT	SKOR TERTINGGI	INDEKS (%)	INTERPRETASI
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)/(4)	(6)
1	Aspek Sarana dan Prasarana Perkantoran	19.117	23.730	80,5605%	Baik
2	Aspek Sumber Daya Manusia (SDM)	9.220	11.485	80,2786%	Baik
3	Aspek Keselamatan dan Keamanan Gedung	2.771	3.450	80,3188%	Baik
TOTAL SKOR		31.108	38.665	80,46%	80,46%

Nilai angka realisasi untuk IKK 12 pada tahun 2024 yaitu sebesar 80,46% telah melampaui target sebesar 74% sehingga capaian kinerjanya sebesar 108,73%. Keberhasilan pencapaian indikator ini disebabkan beberapa faktor antara lain:

- (a) Komitmen tinggi dalam memberikan pelayanan penyelenggaraan perkantoran dengan tersedianya sarana dan prasarana yang memadai dan secara berkala rutin dilakukan pemeliharaan setiap tahunnya, sehingga sarana dan prasarana dapat digunakan dengan semestinya. Selain itu, selalu melakukan *update* sarana dan prasarana yang sesuai dengan kebutuhan para pengguna dan perubahan teknologi;
- (b) Secara rutin melakukan pengarahan dan evaluasi kinerja kepada SDM pelaksana penyelenggaraan perkantoran, serta mengadakan peningkatan kapasitas SDM sehingga dapat memberikan pelayanan yang prima;
- (c) Tersedianya sarana dan prasarana yang mendukung keselamatan dan keamanan para pengguna.

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi akan terus melakukan upaya-upaya perbaikan dalam penyelenggaraan perkantoran sesuai dengan saran-saran yang telah diberikan oleh para responden dalam pengisian kuesioner survei indeks penyelenggaraan perkantoran.

2. Membandingkan antara Realisasi Kinerja serta Capaian Kinerja Tahun Ini dengan Tahun Lalu

Tahun 2024 merupakan tahun terakhir periode Rencana Strategis tahun 2020-2024, sehingga dalam periode ini telah terdapat pembandingan realisasi kinerja dengan tahun sebelumnya. Pada terakhir periode Renstra yaitu tahun 2024 capaian kinerja dari masing-masing indikator kinerja telah tercapai dengan baik dan rata-rata tingkat capaian kinerja jika dibandingkan dengan tahun 2023 mengalami kenaikan dimana pada tahun 2023 tingkat capaian kinerja kegiatan sebesar 111,86% dan pada tahun 2024 tingkat capaian kinerja sebesar 116,03%. Secara lebih rinci capaian kinerja tahun 2024 dibandingkan tahun sebelumnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.6. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2023 dengan Tahun 2024

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET		REALISASI		CAPAIAN KINERJA	
					2023	2024	2023	2024	2023	2024
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	%	85	90	100	100	117,65	111,11
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	38	39	40	76,92	105,26	197,23
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	%	85	90	100	100	117,65	111,11
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	NA	32	NA	NA	NA	NA
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang diselaraskan pada tahun berjalan	%	100	100	100	100	100	100
SK 3	Meningkatnya Birokrasi BKT	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	3	3	100	100

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET		REALISASI		CAPAIAN KINERJA	
					2023	2024	2023	2024	2023	2024
yang Akuntabel	IKK 7	Indeks Perencanaan BKT	Indeks	84	85	100	100	119,05	117,64	
	IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan BKT	Indeks	88,2	90,2	100	85,164	113,28	94,42	
	IKK 9	Nilai SAKIP BKT	Nilai	81	81	80,8	80,61	99,75	99,52	
	IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN BKT	Indeks	76	77	100	100	131,58	129,87	
	IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT	%	86	87	100	92,86	116,28	106,74	
	IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	73	74	80,3	80,46	110	108,73	
RATA-RATA CAPAIAN KINERJA								111,86	116,03	

Perbandingan target, realisasi dan capaian kinerja tahun 2023 dan 2024 adalah sebagai berikut:

- a. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 1) *initial outcome* terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)** menunjukkan terjadi kenaikan target kinerja dari 85% menjadi 90%. Capaian kinerja pada tahun 2023 dan tahun 2024 telah terealisasi sebesar 100%, hal ini menunjukkan bahwa tingkat capaian seluruh studi dapat tercapai secara maksimal dan kendala dalam pelaksanaan kegiatan dapat teratasi dengan adanya pemantauan kegiatan secara kontinyu sehingga kegiatan dapat terlaksana sesuai rencana.
- b. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 2) *intermediate outcome* terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)** menunjukkan bahwa pada tahun 2023 dan 2024 terdapat kenaikan target kinerja dari 38% menjadi 39%. Tingkat capaian kinerja kegiatan terjadi kenaikan dari 105,26% menjadi 197,23%. Kenaikan capaian kinerja menunjukkan bahwa rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah sesuai dengan kebutuhan stakeholder terkait sehingga pemanfaatannya menunjukkan peningkatan.
- c. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 3) *initial outcome* terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)** menunjukkan tingkat capaian yang sama pada tahun 2023 dan tahun 2024 dengan target sebesar 85% pada tahun 2023 dan 90 % pada tahun 2024. Capaian kinerja pada tahun 2023 dan tahun 2024 telah terealisasi sesuai

target yang diharapkan, hal ini menunjukkan bahwa tingkat capaian seluruh studi dapat tercapai secara maksimal dan kendala dalam pelaksanaan kegiatan dapat teratasi dengan adanya pemantauan kegiatan secara kontinyu sehingga kegiatan dapat terlaksana sesuai rencana.

- d. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 4) *intermediate* outcome terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)** menunjukkan bahwa pada tahun 2023 dan tahun 2024 belum dapat dilakukan penilaian dikarenakan Renstra Pusat Kebijakan Sarana Transportasi baru disahkan pada akhir tahun 2022, sehingga belum terdapat data terkait perumusan rekomendasi kebijakan NSPK.
- e. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 5) adalah **Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan pada Tahun Berjalan** telah tercapai sebesar 100%. Hal ini menunjukkan bahwa semua kegiatan telah sesuai dengan target yang diharapkan, baik pada saat perencanaan, pelaksanaan, maupun monitoring dan evaluasi telah berjalan dengan baik sesuai rencana.
- f. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 6) adalah **Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi** pada tahun 2023 dan 2024 target kinerja ditetapkan nilai pada level 3. Realisasi kinerja untuk IKK 6 sesuai target yang diharapkan. Keberhasilan dari capaian maturitas SPIP terpadu, dimana pada tahun 2024 masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan telah mengikuti bimtek untuk meningkatkan pemahaman dalam penyusunan SPIP. Selain itu di masing-masing unit kerja telah terdapat tim penilaian mandiri yang didampingi oleh APIP sebagai penjamin kualitas di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- g. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 7) adalah **Indeks Perencanaan BKT** pada tahun 2023 ditargetkan sebesar 84% dan target pada tahun 2024 sebesar 85% dengan realisasi sebesar 100% pada tahun 2023 dan tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa sasaran Program di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi telah selaras dengan Sasaran Kementerian Perhubungan, hal ini dikarenakan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 disusun dengan memperhatikan Sasaran Program Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan juga Sasaran Prioritas Nasional dalam dokumen RKP. Selain itu, penyusunan dokumen perencanaan, pemrograman, dan penganggaran Badan Kebijakan Transportasi selalu memperhatikan perubahan lingkungan strategis yang terjadi serta Badan Kebijakan Transportasi selalu berkoordinasi dengan instansi-intansi terkait dalam penyusunan dokumen-dokumen tersebut sehingga dokumen perencanaan terpadu berdasarkan kesesuaian antara perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek.
- h. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 8) adalah **Indeks Pengelolaan Keuangan BKT** terdapat kenaikan target kinerja pada tahun 2023 dibandingkan dengan tahun 2024 dari 88,2% menjadi 90,2%. Namun, berdasarkan hasil pengukuran Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi diperoleh hasil realisasi tahun 2024 terjadi penurunan dibandingkan tahun 2023 dimana pada tahun 2023 target telah terealisasi

100% dengan tingkat capaian kinerja sebesar 113,28%, sedangkan pada tahun 2024 target kinerja hanya terealisasi 85,164% dengan capaian kinerja sebesar 94,42%.

- i. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 9) adalah **Nilai SAKIP BKT** pada tahun 2024 menunjukkan penurunan dibandingkan tahun 2023. Realisasi kinerja pada tahun 2023 sebesar 80,8% dengan capaian kinerja sebesar 99,75, sedangkan pada tahun 2024 realisasi sebesar 80,61% dengan tingkat capaian kinerja sebesar 99,55%. Faktor penyebab Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi tidak memenuhi target tahun 2024 karena adanya transformasi kelembagaan Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi sesuai Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sehingga masih terdapat beberapa dokumen yang menggunakan redaksi Badan Litbang Perhubungan dan mempengaruhi beberapa aspek penilaian. Menindaklanjuti hal tersebut, di tahun 2024 dimana tahun akhir periode Renstra target pada Perjanjian Kinerja untuk IKK 9 Nilai SAKIP di lingkungan BKT disesuaikan menjadi 81%.
- j. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 10) adalah **Indeks Pengelolaan BMN BKT** menunjukkan adanya kenaikan target pada tahun 2023 dan tahun 2024 dari 76% menjadi 77%. Realisasi kinerja sebesar 100%, sedangkan tingkat capaian kinerja terjadi penurunan dari 131,58% pada tahun 2023 menjadi 129,87% pada tahun 2024.
- k. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 11) adalah **Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT** menunjukkan adanya kenaikan target pada tahun 2023 dan tahun 2024 dari 86% menjadi 87%. Realisasi kinerja sebesar 100%, sedangkan tingkat capaian kinerja terjadi penurunan dari 116,28% pada tahun 2023 menjadi 106,74% pada tahun 2024. Faktor yang mendukung pencapaian pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT dengan melakukan komunikasi proaktif dan melaksanakan kunjungan langsung ke beberapa universitas di Indonesia untuk melakukan peninjauan potensi kajian yang bisa dikerjasamakan. Dalam pencapaian target indikator ini kedepannya perlu konsistensi dalam komunikasi dengan universitas dan instansi lain untuk menjangkau rencana kerja sama lainnya.
- l. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 12) adalah **Indeks Penyelenggaraan Perkantoran** menunjukkan adanya kenaikan target pada tahun 2023 dan tahun 2024 dari 73% menjadi 74%. Namun realisasi kinerja terjadi penurunan dari 80,3% pada tahun 2023 menjadi 80,46% pada tahun 2024, begitupula dengan tingkat capaian kinerja juga terjadi penurunan dari 110% pada tahun 2023 menjadi 108,73% pada tahun 2024. Dalam upaya peningkatan capaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi akan terus melakukan upaya-upaya perbaikan dalam penyelenggaraan perkantoran sesuai dengan saran-saran yang telah diberikan oleh para responden dalam pengisian kuesioner survei indeks penyelenggaraan perkantoran.

3. Membandingkan Realisasi Kinerja Sampai Dengan Tahun Ini dengan Target Jangka Menengah Yang Terdapat Dalam Dokumen Perencanaan Strategis Organisasi

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebagai bagian yang tak terpisahkan dari Badan Kebijakan Transportasi, dimana Pusat Kebijakan Sarana Transportasi baru berdiri sejak tahun 2022 sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Diharapkan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat merepresentasikan kinerja organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi secara menyeluruh. Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tidak hanya dari keberhasilan pemenuhan kebutuhan stakeholder tetapi juga dalam pengembangan proses bisnis yang efektif dan efisien melalui peningkatan kinerja penelitian itu sendiri, kapasitas SDM, tata kelola dan manajemen organisasi serta anggaran.

Tahun 2024 merupakan tahun akhir periode Rencana Strategis tahun 2020-2024, dimana dalam dalam periode Renstra yang ini terdapat perubahan indikator kinerja kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang mengarah pada transformasi kelembagaan Badan Litbang Perhubungan sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) yang dapat memberikan dampak positif dengan konsep mirroring dimana informasi hasil perumusan rekomendasi kebijakan yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan di sektor transportasi.

Hasil Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Dibandingkan dengan Target Jangka Menengah (periode Renstra Badan Kebijakan Transportasi) menunjukkan bahwa pada tahun 2022 indikator kinerja masih dilakukan penyesuaian dari Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi, sehingga pada tahun 2022 belum dapat diperbandingkan dengan tahun 2023 dan 2024.

Capaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tahun 2024 dibandingkan dengan tahun 2023 menunjukkan bahwa terdapat indikator yang telah terealisasi sesuai rencana seperti pada IKK 1, IKK 3, IKK 5, IKK 6, IKK 7 dan IKK 10. Sedangkan untuk IKK 2 dan 12 terjadi kenaikan, namun untuk IKK 8, IKK 9, dan IKK 11 terjadi penurunan. Untuk IKK 4 belum dapat dilakukan penilaian dikarenakan pada tahun 2022 sebagai target pemantauan belum terdapat datanya dikarenakan pada tahun 2022, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi baru bertransformasi dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Angkutan Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Badan Penelitian dan pengembangan Perhubungan. Gambaran secara lengkap terkait perbandingan target dan realisasi kinerja tahun 2024 dibandingkan dengan target jangka menengah dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

4. Analisis atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Secara keseluruhan kegiatan yang diprogramkan dapat dilaksanakan dengan baik. Sumber daya manusia (SDM) yang ada di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi memiliki kompetensi dari berbagai bidang ilmu sehingga dapat tercapai target perumusan kebijakan sesuai yang diharapkan secara efektif dan efisien serta menghasilkan rekomendasi kebijakan yang dapat memberikan manfaat baik di Lingkungan Kementerian Perhubungan maupun *stakeholder* terkait lainnya.

Sarana yang tersedia, dapat dimanfaatkan dengan baik untuk mendukung kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan yang dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Secara umum, pelaksanaan anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dikatakan cukup efisien. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya daya serap pada akhir tahun anggaran sebesar 99,64%.

Pengukuran efisiensi sumberdaya dilaksanakan sesuai Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia (PMK) Tahun 2021 Nomor 22/PMK.02/2021 tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja Anggaran atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga.

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

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

Keterangan:

E : Efisiensi

PAK_i : Pagu Anggaran Keluaran i

RAK_i : Realisasi Anggaran Keluaran i

CK_i : Capaian Keluaran i

Berdasarkan Aplikasi Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu kementerian Keuangan (Aplikasi SMART) nilai SMART sebesar 86,38% dengan nilai kinerja anggaran kategori baik, sedangkan tingkat efisiensi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menunjukkan capaian sebesar 0% atau tidak ada efisiensi. Hal ini menunjukkan bahwa alokasi anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi terserap maksimal sesuai indeks SBK. Gambaran efisiensi capaian nilai SMART Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

3.2 Realisasi Anggaran Tahun 2024

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2024 sebesar Rp. 20.075.322.000,00 (Dua Puluh Milyar Tujuh Puluh Lima Juta Tiga Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah) yang terbagi menjadi belanja barang sebesar Rp 19.026.322.000,00 dan belanja modal sebesar Rp 1.049.000.000,00. Realisasi anggaran secara keseluruhan sampai akhir tahun 2024 sebesar Rp 20.002.601.094,00 atau 99,64%.

Gambaran Target dan Realisasi Penyerapan Anggaran Tahun 2021 Puslitbang Transportasi Antarmoda dapat dilihat pada gambar kurva S di bawah ini.

Tabel 3.8. Rencana dan Realisasi Anggaran

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	19.026.322.000,00	18.956.151.094,00	99,63
Belanja Modal	1.049.000.000,00	1.046.450.000,00	99,75
Total	20.075.322.000,00	20.002.601.094,00	99,64

Sumber: Aplikasi SMART (<http://manev.anggaran.depkeu.go.id>)

Daya serap anggaran cukup baik, hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan penyerapan anggaran sudah berjalan dengan baik. Output secara fisik yang dihasilkan rata-rata sebesar 100% untuk semua kegiatan. Jika dilihat dari output fisik yang dihasilkan, penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dikatakan baik, dengan tingkat efisiensi 0% atau tidak ada efisiensi. Hal ini menunjukkan bahwa alokasi anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi terserap maksimal sesuai indeks SBK.

Beberapa penyebab tidak terserap anggaran Puslitbang Transportasi Antarmoda, adalah:

- Tidak terdapat belanja pegawai di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dikarenakan belanja pegawai telah dialihkan kedalam anggaran Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi.
- Belanja barang telah terserap secara maksimal, meskipun terdapat sisa anggaran namun tingkat capaian cukup tinggi yaitu sebesar 99,63%. Sisa anggaran sebesar 0,37% dikarenakan adanya selisih pembayaran akomodasi pada kegiatan perjalanan dinas.
- Belanja modal telah terserap secara maksimal, meskipun terdapat sisa anggaran namun tingkat capaian cukup tinggi yaitu sebesar sebesar 99,75%. Sisa anggaran sebesar 0,25% dikarenakan adanya selisih pembayaran kontrak pada belanja modal.

Sedangkan capaian anggaran per kegiatan sesuai indikator kinerja menunjukkan progres yang cukup baik untuk setiap indikator kegiatan, gambaran secara keseluruhan capaian anggaran Puslitbang Transportasi antarmoda perkegiatan sesuai IKK dapat digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.9.

**Capaian Kinerja Anggaran Kegiatan Tahun 2024
Sesuai Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)**

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		PAGU	Volume	TARGET		Realisasi Anggaran TA 2024 (Rp)
				Kinerja	Anggaran (Rp)	
IKK 1	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi	6.331.967.000	12 RK	90%	6.331.967.000	6.283.865.451
IKK 2	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi (t-2)	0	2 RK	39%	0	0
IKK 3	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK	1.909.166.000	3 RK	90%	1.909.166.000	1.907.323.060
IKK 4	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK (t-2)	0	0	0	0	0
IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang di selaraskan pada tahun berjalan	8.071.375.000	32	100%	8.071.375.000	8.068.283.396
IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	142.294.000	1	Nilai 3	142.294.000	142.292.303
IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	736.788.000	6	Indeks 85	736.788.000	736.682.284
IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	112.148.000	12	Indeks 90,2	112.148.000	111.876.594
IKK 9	Nilai SAKIP BKT	287.857.000	20	Nilai 81	287.857.000	283.544.665
IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	123.438.000	18	Indeks 77	123.438.000	114.223.525
IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	202.684.000	1	87%	202.684.000	202.618.858

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		PAGU	Volume	TARGET		Realisasi Anggaran TA 2024 (Rp)
				Kinerja	Anggaran (Rp)	
IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	2.157.605.000	53	Indeks 74	2.157.605.000	2.151.890.958

Sumber: data diolah

Capaian kinerja anggaran dari masing-masing kegiatan sesuai indikator kinerja kegiatan (IKK), saat ini masih dalam proses pelaksanaan untuk mendukung pelaksanaan kegiatan riset dan rekomendasi kebijakan transportasi serta program dukungan manajemen. Capaian anggaran sesuai indikator kinerja kegiatan dapat terlihat bahwa:

1. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 1 *Initial Outcome* terkait Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi, anggaran telah terealisasi sebesar 99,24%.
2. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 2 *Intermediate Outcome* terkait Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2), tidak tersedia anggaran pada IKK 2 .
3. Indikator Kinerja Kegiatan pada IKK 3 *Initial Outcome* terkait Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK, anggaran telah terealisasi sebesar 99,75%.
4. Indikator Kinerja Kegiatan IKK 4 *Intermediate Outcome* terkait Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2), tidak tersedia anggaran pada IKK 2.
5. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 5 initial terkait Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan pada Tahun Berjalan, anggaran telah terealisasi sebesar 99,96%.
6. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 6 terkait Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi, anggaran telah terealisasi sebesar 100%.
7. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 7 terkait Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi, anggaran telah terealisasi sebesar 99,99%.
8. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 8 terkait Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi, anggaran telah terealisasi sebesar 99,76%.
9. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 9 terkait Nilai SAKIP BKT, anggaran telah terealisasi sebesar 98,50%.
10. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 10 terkait Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi, anggaran telah terealisasi sebesar 92,54%.
11. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 11 terkait Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi, anggaran telah terealisasi sebesar 99,97%.
12. Indikator kinerja kegiatan pada IKK 12 terkait Indeks Penyelenggaraan Perkantoran, anggaran telah terealisasi sebesar 99,74%.



BAB IV PENUTUP



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024

BAB IV PENUTUP

4.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis capaian kinerja Puslitbang Transportasi Antarmoda dapat diambil kesimpulan, sebagai berikut:

1. Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2024 sebesar Rp. 20.075.322.000,00 (Dua Puluh Milyar Tujuh Puluh Lima Juta Tiga Ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah) yang terbagi menjadi belanja barang sebesar Rp 19.026.322.000,00 dan belanja modal sebesar Rp 1.049.000.000,00. Realisasi anggaran secara keseluruhan sampai akhir tahun 2024 sebesar Rp 20.002.601.094,00 atau 99,64%.
2. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 116,03%. Selama tahun anggaran 2024, capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:
 - a. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 1) terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi** (tahun berjalan) target kinerja kegiatan sebesar 90%. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,11%.
 - b. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 2) terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)** target kinerja kegiatan sebesar 39%. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 76,92%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 197,23%.
 - c. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 3) terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)** target kinerja kegiatan sebesar 90%. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 111,11%.
 - d. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 4) terkait **Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)**, capaian IKK 4 pada Tahun 2024 belum dapat dilakukan perhitungan karena Pusat Kebijakan Sarana Transportasi baru terbentuk pada Tahun 2022, sehingga belum terdapat rekomendasi rumusan NSPK yang dihasilkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada t-2 atau Tahun 2022.
 - e. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 5) adalah **Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan pada Tahun Berjalan** target kinerja kegiatan sebesar 100%. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 100%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 100%.
 - f. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 6) adalah **Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi** target kinerja kegiatan adalah level 3. Capaian kinerja telah terealisasi dengan level 3, dan tingkat capaian kinerja sebesar 100%.

- g. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 7) adalah **Indeks Perencanaan BKT** target kinerja kegiatan sebesar 85. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 100, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 117,64%.
- h. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 8) adalah **Indeks Pengelolaan Keuangan BKT** target kinerja kegiatan sebesar 90,2. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 85,614, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 94,42%.
- i. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 9) adalah **Nilai SAKIP BKT** target kinerja kegiatan sebesar 81. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 80,61, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 99,52%.
- j. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 10) adalah **Indeks Pengelolaan BMN BKT** target kinerja kegiatan sebesar 77. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 100, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 129,87%.
- k. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 11) adalah **Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan BKT** target kinerja kegiatan sebesar 87%. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 92,86%, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 106,74%.
- l. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK 12) adalah **Indeks Penyelenggaraan Perkantoran** target kinerja kegiatan sebesar 74. Capaian kinerja telah terealisasi sebesar 80,46, dengan tingkat capaian kinerja sebesar 108,73%.

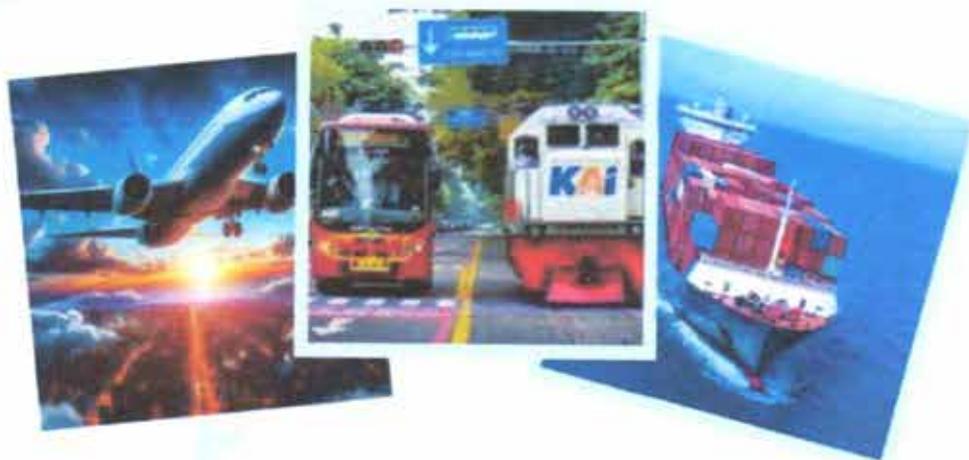
4.2. SARAN TINDAK LANJUT

Hal-hal yang perlu dilakukan untuk mempertahankan/meningkatkan pencapaian kinerja di Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan komunikasi secara efektif untuk menerapkan dengan menjalin hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Litbang Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta *stakeholder* terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang sarana transportasi. Hal ini dilakukan agar hasil rekomendasi kebijakan Pusat Sarana Transportasi dapat termanfaatkan secara optimal
2. Penyiapan Sumber Daya Manusia (SDM) khususnya jabatan fungsional analis kebijakan agar dapat memberikan peran secara maksimal dalam merumuskan masalah dan melakukan evaluasi kebijakan. Peran kolaborasi dengan jabatan fungsional lainnya baik di lingkungan internal maupun eksternal Badan Kebijakan Transportasi, menjadi hal penting agar dapat menciptakan ekosistem baru yang saling melengkapi dalam menunjang upaya memecahkan masalah lintas sektor.
3. Peningkatan kerjasama dalam penyusunan rekomendasi kebijakan dengan perguruan tinggi, kementerian/lembaga, dan *stakeholder* yang terkait agar hasil rekomendasi kebijakan dapat termanfaatkan dan terimplementasi dengan baik.



Lampiran
**RENCANA KINERJA
TAHUNAN**



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024



RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2024

PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

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



**RENCANA KINERJA TAHUNAN
PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI
TAHUN 2024**

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi	%	90
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi (t-2)	%	39
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi	%	90
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (t-2)	%	32
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi Yang Efektif	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100
SK 3	Meningkatnya Birokrasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3
		IKK 7	Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	85
		IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	90,2
		IKK 9	Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Nilai	82

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target
		IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	77
		IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	%	87
		IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	74

Jakarta, 9 Januari 2024

Kepala Pusat
Kebijakan Sarana Transportasi



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

Rencana strategis dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan. Rencana kinerja ini merupakan tolok ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan/kegagalan penyelenggaraan pemerintahan untuk periode satu tahun kedepan. Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, sejalan dengan tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2020 - 2024, maka setiap tahun disusun program dan kegiatan yang dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Berdasarkan Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Kementerian Perhubungan Tahun 2024, program kerja dan kegiatan yang direncanakan akan dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi selama tahun 2024 sebanyak sepuluh kegiatan terkait pembuatan dokumen kebijakan sarana transportasi yang rencananya akan dilaksanakan sengan skema swakelola dan jasa konsultansi serta kegiatan penyusunan kebijakan yang berkaitan dengan pembahasan isu - isu strategis bidang sarana transportasi.

Berdasarkan Surat Pengesahan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Petikan Tahun Anggaran 2024 Nomor: SP DIPA-022.11.1.288944/2024 tanggal 24 November 2023 anggaran total Pusat Kebijakan Sarana Transportasi adalah sebesar Rp. 22.274.863.000 (dua puluh dua miliar dua ratus tujuh puluh empat juta delapan ratus enam puluh tiga ribu rupiah). Kegiatan yang didanai dari anggaran berdasarkan DIPA TA. 2024 diuraikan sebagai berikut:

A. Target Kinerja Tahun 2024

Berdasarkan target kinerja dalam Renstra Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dijabarkan melalui rencana kerja yang akan dicapai pada tahun 2024 adalah sebagai berikut:

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi	%	90
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi (t-2)	%	39
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi	%	90
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK Bidang Sarana Transportasi (t-2)	%	32

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi Yang Efektif	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100
SK 3	Meningkatnya Birokrasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3
		IKK 7	Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	85
		IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	90,2
		IKK 9	Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Nilai	82
		IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	77
		IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	%	87
		IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	Indeks	74

B. Program dan Kegiatan Tahun 2024

Sesuai dengan redesain sistem perencanaan dan penganggaran, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2024 melaksanakan 2 (dua) program, yaitu Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen. Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan dalam melaksanakan program-program tersebut yang telah tertera dalam DIPA tahun anggaran 2024 adalah sebagai berikut:

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/Rincia Belanja
022.11.GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
6091	FORMULASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI
609 LABF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA
6091.ABF.051	RUMUSAN NSPK TRANSPORTASI
101	RUMUSAN NSPK TRANSPORTASI BIDANG JALAN DAN INTEGRASI MODA
A	Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan
B	Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/Rincia Belanja
102	RUMUSAN NSPK TRANSPORTASI BIDANG PERKERETAAPLAN
A	Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan
6091.ABF.052	KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI
101	KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI BIDANG SARANA TRANSPORTASI
A	Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara
B	Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia
C	Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata
D	Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni
E	Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS)
F	Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut
H	Perumusan Kebijakan Isu Strategis
I	Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi
6091.PBF	KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA
6091.PBF.051	SISTEM TRANSPORTASI IBUKOTA NUSANTARA
101	SISTEM TRANSPORTASI IBUKOTA NUSANTARA BIDANG SARANA TRANSPORTASI
A	Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN
6091.AEA	KOORDINASI
6091.AEA.051	RANCANGAN KEBIJAKAN YANG DIKONSOLIDASIKAN
101	RANCANGAN KEBIJAKAN YANG DIKONSOLIDASIKAN BIDANG SARANA TRANSPORTASI
A	lebaran
B	Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan
C	Dukungan Harmonisasi Rancangan Kebijakan
D	Pendampingan Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/Rincia Belanja
E	Peningkatan Mutu SDM dan Analisa Kebijakan
F	Perangkat Pengolah Data dan Analisis informasi
022.11.WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN
4652	PENGLOLAAN ORGANISASI DAN SDM PERUMUS KEBIJAKAN
4652.EBA	LAYANAN DUKUNGAN MANAJEMEN INTERNAL.
4652.EBA.960	LAYANAN ORGANISASI DAN TATA KELOLA INTERNAL.
101	ADMINISTRASI PENGELOLAAN SDM
A	Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SDM Penunjang Teknis
4653	PERENCANAAN KEUANGAN, BMN DAN UMUM PERUMUS KEBIJAKAN
4653.EBA	LAYANAN DUKUNGAN MANAJEMEN INTERNAL
4653.EBA.956	LAYANAN BMN
101	ADMINISTRASI BMN
A	Administrasi Satuan Kerja dan Keuangan
B	Pengelolaan Barang Milik Negara
4653.EBA.994	LAYANAN PERKANTORAN
002	OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN KANTOR
A	Kebutuhan Perkantoran
B	Langganan Daya dan Jasa
C	Pemeliharaan Kantor
D	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor
4653.EBD	LAYANAN MANAJEMEN KINERJA INTERNAL.
4653.EBD.952	LAYANAN PERENCANAAN DAN PENGANGGARAN
103	ADMINISTRASI PENYUSUNAN PROGRAM
A	Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran dan Rencana Kinerja Tahunan
B	Rencana Strategis Transportasi Bidang Sarana
C	Kerjasama Kebijakan Bidang Sarana Transportasi
4653.EBD.953	LAYANAN PEMANTAUAN DAN EVALUASI
101	ADMINISTRASI PENYUSUNAN EVALUASI DAN PELAPORAN
A	Koordinasi Penyelenggaraan SAKIP
B	Koordinasi Penyelenggaraan SPIP

C. Program Infrastruktur Konektivitas

Program Infrastruktur Konektivitas merupakan program yang berisikan kegiatan utama dan penunjang yang dilaksanakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Kegiatan utama Pusat Kebijakan Sarana Transportasi adalah melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan yang sudah sesuai dengan PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Serta kegiatan penunjang berisikan kegiatan penunjang penyusunan kebijakan dan pendukung administrasi.

Pada tahun anggaran 2024, kegiatan penyusunan kebijakan yang telah ditetapkan dalam DIPA adalah sebagai berikut:

1. Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan;
2. Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus;
3. Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan;
4. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara;
5. Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia
6. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata;
7. Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni;
8. Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS);
9. Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut;
10. Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN;

Selain pelaksanaan dari sepuluh kegiatan penyusunan kebijakan bidang sarana transportasi, pada tahun anggaran 2024 akan dilaksanakan penyusunan kebijakan dengan lingkup yang berfokus pada pembahasan isu - isu strategis bidang sarana transportasi dan perlu rekomendasi yang cepat untuk disampaikan kepada pimpinan di Kementerian Perhubungan. Isu - isu strategis tersebut meliputi kerangka pembangunan infrastruktur dalam RPJMN tahun 2020 - 2024, fokus dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan, dan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan Tahun 2022 - 2024.

Selanjutnya dalam menunjang tugas utama Pusat Kebijakan Sarana Transportasi untuk merumuskan sebuah kebijakan diperlukan fungsi koordinasi. Fungsi koordinasi tersebut

dimaksudkan untuk menambah wawasan, pengetahuan dan informasi mengenai kebijakan sarana transportasi dan memperdalam hasil rumusan kebijakan yang telah dilaksanakan menggunakan anggaran DIPA TA. 2024.

D. Program Dukungan Manajemen

Program dukungan manajemen Pusat Kebijakan Sarana Transportasi terdiri dari administrasi pengelolaan SDM, Administrasi BMN dan Operasional dan Pemeliharaan Kantor.

E. Alokasi Anggaran Tahun 2024

Anggaran yang dibutuhkan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024 dalam upaya mencapai target dari rencana kerja meliputi belanja barang yang mengikat dan tidak mengikat, serta belanja modal. DIPA TA.2024 terdiri dari belanja barang sebesar Rp. 21.225.863.000 dan belanja modal sebesar Rp. 1.049.000.000, sehingga jumlah total keseluruhan alokasi anggaran tahun 2024 sebesar Rp. 22.274.863.000.

F. Rincian Kegiatan Berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	OUTPUT	ANGGARAN (RP-)	PIC BIDANG
IKK 1	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi			Rp. 7.547.782.000,00	
	1. Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKK	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 759.550.000,00	1. Arman Mardiko 2. Wahyu Hidayat
	2. Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 658.000.000,00	1. Achmad Andhika Kharisma 2. Sabrina
	3. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara	1 Laporan	Laporan Fitrel, Policy Brief & Rekomendasi Kebijakan	Rp. 540.700.000,00	1. Ni Luh Wayan Rita Kurniati 2. Nuraini
	4. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 558.250.000,00	1. Lisantari 2. Rendra
	5. Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Perseberangan Merak Bekauheni	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 535.200.000,00	1. Teufen Dyusanda 2. Dara
	6. Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS)	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 545.500.000,00	1. Teguh Patrunan Putra 2. Dewinta

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	OUTPUT	ANGGARAN (RP-)	PIC BIDANG
	7. Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 550.250.000,00	1. Abdy Irawan 2. Muhammad Iqbal
	8. Perumusan Kebijakan Isu Strategis	2 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 2.250.000.000,00	Ketua Tim Perumusan Kebijakan Kepala Bidang Jalan KA
	9. Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi	2 Laporan	(Laporan Anggutan Lebaran dan Laporan Natal & Tahun Baru)	Rp. 1.150.332.000,00	Ketua Tim Evaluasi Pelaporan Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
IKK 2	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi (t-2)				
IKK 3	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK bidang sarana transportasi				
	1. Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 650.900.000,00	1. Kedek Irma Peramita Yasadhi 2. Indah
	2. Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UN ECE Pada Bus	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 625.800.000,00	1. Yessi Guslenni 2. Julia
	3. Perumusan Kebijakan Sistem Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan	1 Laporan	(NSPK ada 9 tahapan output, Swakelola ada 8 tahapan output)	Rp. 660.200.000,00	1. Susanti 2. Tri Reza
IKK 4	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK bidang sarana transportasi (t-2)				
IKK 5	Presentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang di selaraskan pada tahun berjalan				
	1. Koordinasi Perencanaan Strategi dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping	4 Kegiatan	4 kegiatan di 4 lokasi yang berbeda	Rp. 1.864.345.000,00	Ketua Tim Rencana dan Program Bidang Jalan KA
	2. Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan	14 Laporan	Sosialisasi kebijakan = 2 kegiatan Advokasi kebijakan = 12 kegiatan	Rp. 1.275.900.000,00	Ketua Tim Manajemen Pengetahuan Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
	3. Dukungan Harmonisasi Rancangan Kebijakan	1 Kegiatan	1 kegiatan	Rp. 750.580.000,00	Ketua Tim Manajemen Pengetahuan Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
	4. Pendampingan Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan	12 Laporan	12 laporan kegiatan Kapusjak Sarana	Rp. 1.975.800.000,00	Koordinator TU Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
	5. Peningkatan Mutu SDM dan Analisa Kebijakan	1 Laporan	1 laporan kegiatan bimtek	Rp. 2.050.750.000,00	Koordinator TU Kepala Bidang Jalan dan KA

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	OUTPUT	ANGGARAN (RP-)	PIC BIDANG
IKK 6	Tingkat maturitas SPIP yang terintegrasi				
	1. Koordinasi Penyelenggaraan SPIP	1 Laporan	1 laporan	Rp.147.000.000,00	Ketua Tim Evaluasi Pelaporan Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
IKK 7	Indeks Perencanaan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi			Rp. 727.990.000,00	
	1. Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran, Dan Rencana Kinerja Tahunan	5 Laporan	5 laporan kegiatan yaitu kegiatan penyusunan pagu kebutuhan, pagu indikatif, alokasi anggaran, pagu anggaran dan RKT	Rp. 550.750.000,00	Ketua Tim Rencana dan Program Kepala Bidang Jalan KA
	2. Rencana Strategi Transportasi Bidang Sarana	1 Laporan	1 dokumen renstra	Rp. 177.240.000,00	Ketua Tim Rencana dan Program Kepala Bidang Jalan KA
IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi				
	1. Administrasi Satuan Kerja dan Keuangan	1 Laporan	1 Laporan Keuangan	Rp. 290.750.000,00	Bendahara
IKK 9	Nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi				
	1. Koordinasi Penyelenggaraan SAKIP	20 Laporan	Perjanjian Kinerja = 1 dokumen LKIP = 5 dokumen Reaksi Tahunan = 1 dokumen Reaksi Bulanan = 12 dokumen Laporan Tahunan = 1 dokumen	Rp. 215.000.000,00	Ketua Tim Evaluasi Pelaporan Kepala Bidang Pelayaran dan Penerbangan
IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi				
	1. Pengelolaan Barang Milik Negara	8 Laporan	1. Stok Opname semester 1 (Jul) 2. Stok Opname Tahunan (Jan) 3. LBMN Semester 1 (Jul) 4. LBMN Tahunan (Jan) 5. Wasdal Sem 1 (Jul) 6. Wasdal Sem 2 (Jan) 7. Wasdal Tahunan (Jan) 8. RKBMN Tahun 2024 (okt)	Rp. 115.000.000,00	AIH Koordinator TU

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	OUTPUT	ANGGARAN (RP-)	PIC BIDANG
IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi				
	1. Kerjasama Kebijakan Bidang Sarana Transportasi	1 Laporan	1 Laporan	Rp. 170.461.000,00	Ketua Tim Rencana dan Program Kepala Bidang Jalan KA
IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi			Rp. 3.206.605.000,00	
	1. Perangkat Pengolah Data dan Analisis Informasi	1 Laporan	1 dokumen berupa BAST dan Dokumentasi Berang	Rp. 1.049.000.000,00	Pejabat Pengadaan
	2. Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SDM Penunjang Teknis	4 Laporan	4 Dokumen UKI per triwulan	Rp. 175.250.000,00	Koordinator TU Kapus
	3. Kebutuhan Perkantoran	12 Laporan	12 Laporan / Dokumen Realisasi Anggaran	Rp. 1.176.364.000,00	Bendahara Koordinator TU
	4. Langgan Daya dan Jasa	12 Laporan	12 Laporan / Dokumen Realisasi Anggaran	Rp. 121.024.000,00	Bendahara Koordinator TU
	5. Pemeliharaan Kantor	12 Laporan	12 Laporan / Dokumen Realisasi Anggaran	Rp. 472.876.000,00	Bendahara Koordinator TU
	6. Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor	12 Laporan	12 Laporan / Dokumen Realisasi Anggaran	Rp. 212.091.000,00	Bendahara Koordinator TU



Lampiran

PERJANJIAN KINERJA



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

LAKIP TAHUN 2024



PERJANJIAN KINERJA

PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI
REVISI 1
TAHUN 2024

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

KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Revisi 1 Tahun 2024. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024 disusun dengan memperhatikan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Revisi Tahun 2024 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2024. Dokumen ini memuat sasaran program/ kegiatan utama beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan program tahun 2024 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan dan khususnya pada Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Jakarta, Juli 2024

Kepala Pusat Kebijakan Sarana
Transportasi


Ir. Suranto, A.T.D., M.T.
Pembina Utama Muda (N/c)
NIP. 19680425 190103 1 002

	PERSETUJUAN	TANGGAL	PARAF
1	Kabid Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	22/7/24	
2	Kabid Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan	29/7/24	

KATA PENGANTAR

Sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil, maka disusunlah dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Revisi 1 Tahun 2024. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024 disusun dengan memperhatikan Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Revisi Tahun 2024 ini merupakan dokumen pernyataan kesepakatan kinerja antara Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan sebagai upaya dalam membangun manajemen pemerintahan yang transparan, partisipatif, akuntabel dan berorientasi hasil untuk mewujudkan target kinerja di tahun 2024. Dokumen ini memuat sasaran program/ kegiatan utama beserta target kinerja dan anggaran.

Diharapkan perjanjian kinerja ini dapat menjadi pedoman untuk pelaksanaan kegiatan program tahun 2024 di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan dan khususnya pada Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Jakarta, Juli 2024

Kepala Pusat Kebijakan Sarana
Transportasi



A. Suranto, A.TD, M.T.
Pembina Utama Muda (W/c)
NIP. 19680425 199103 1 002



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

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

Nama : Ir. Suranto, A.TD., M.T.

Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

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

Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

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

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

Jakarta, Juli 2024

Pihak Kedua

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

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

Pihak Pertama

Kepala
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Ir. Suranto, A.TD., M.T

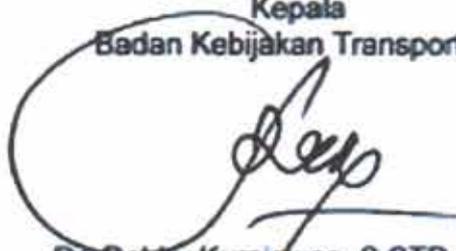
PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024
PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya pemanfaatan rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi	IKK 1	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi	%	90
		IKK 2	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi (1-2)	%	39
		IKK 3	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK	%	90
		IKK 4	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK (1-2)	%	32
SK 2	Optimalnya Koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK 5	Perumusan Persentase Kebijakan Transportasi yang di selaraskan pada tahun berjalan	%	100
SK3	Meningkatnya Birokrasi Badan Kebijakan Transportasi yang Akuntabel	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 BKT	Nilai	81
		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

KEGIATAN	ANGGARAN
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp17.206.057.000,00
2. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp175.250.000,00
3. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp3.648.556.000,00

Jakarta, Juli 2024

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



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

Kepala
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi



Ir. Suranto, A.TD., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19680425 199103 1 002

LAMPIRAN

Perjanjian Kinerja
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
Tahun 2024

Kegiatan		Anggaran
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp17.206.057.000,00
2.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp175.250.000,00
3.	Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp3.648.556.000,00
TOTAL		Rp21.029.863.000,00

Anggaran Kegiatan Tahun 2024 :
Rp21.029.863.000,00

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	ANGGARAN (RP-)
	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi		Rp7.197.782.000,00
IKK 1	1 Perumusan Kebijakan Pengoperasian Sepeda Motor Pada Jalan dengan Alinyemen Vertikal yang Melebihi Standar Untuk Mendukung Keselamatan Berkendara	1 Laporan	Rp540.700.000,00
	2 Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia	1 Laporan	Rp658.000.000,00
	3 Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Berpenumpang Untuk Tujuan Wisata	1 Laporan	Rp558.250.000,00
	4 Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni	1 Laporan	Rp535.200.000,00
	5 Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS)	1 Laporan	Rp545.500.000,00
	6 Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut	1 Laporan	Rp550.250.000,00
	7 Perumusan Kebijakan Isu Strategis	3 Laporan	Rp2.250.000.000,00
	8 Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi	2 Laporan	Rp900.332.000,00
	9 Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Mode untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKK	1 Laporan	Rp759.550.000,00
IKK 2	Persentase pemanfaatan rekomendasi kebijakan pembangunan transportasi (t-2)		
	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK		Rp1.936.900.000,00
IKK 3	1 Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan	1 Laporan	Rp650.900.000,00
	2 Perumusan Kebijakan Penerapan Standar UIN ECE Pada Bus	1 Laporan	Rp625.800.000,00
	3 Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan	1 Laporan	Rp660.200.000,00
IKK 4	Persentase pemanfaatan rekomendasi rumusan NSPK (t-2)		
	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang di selaraskan pada tahun berjalan		Rp7.022.375.000,00
IKK 5	1 Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping	4 Laporan	Rp2.109.345.000,00
	2 Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan	14 Laporan	Rp625.900.000,00

NO.	KEGIATAN	VOLUME KEGIATAN	ANGGARAN (RP.-)
	3. Dukungan Harmonisasi Rancangan Kebijakan	1 Laporan	Rp400.580.000,00
	4. Pendampingan Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan	12 Laporan	Rp1.985.800.000,00
	5. Peningkatan Mutu SOM dan Analisa Kebijakan	1 Laporan	Rp1.900.750.000,00
BKK 6	Tingkat maturitas SPIP yang terintegrasi		
	1. Penyusunan Laporan Sistem Pengendalian Internal Pemerintah (SPIP)	1 Laporan	Rp181.044.000,00
BKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi		Rp796.030.000,00
	1. Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran, Dan Rencana Kinerja Tahunan Bidang Kebijakan Sarana Transportasi	5 Laporan	Rp584.790.000,00
	2. Rencana Strategis Transportasi Bidang Sarana	1 Laporan	Rp211.240.000,00
BKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi		
	1. Administrasi Sahas Kerja dan Keuangan	1 Laporan	Rp120.588.000,00
BKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi		
	1. Penyelenggaraan SAKIP Bidang Sarana Transportasi	20 Laporan	Rp249.080.000,00
BKK 10	Indeks Pengelolaan BUNN Badan Kebijakan Transportasi		
	1. Pengelolaan Barang Milik Negara	18 Laporan	Rp115.000.000,00
BKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi		
	1. Kerjasama Kebijakan Bidang Sarana Transportasi	1 Laporan	Rp204.481.000,00
BKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran		Rp3.206.605.000,00
	1. Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SOM Penunjang Teknis	4 Laporan	Rp175.250.000,00
	2. Perangkat Pengolah Data dan Analisis Informasi	1 Laporan	Rp1.049.000.000,00
	3. Kebutuhan Perkantoran	12 Laporan	Rp1.176.354.000,00
	4. Langgaran daya dan jasa	12 Laporan	Rp121.024.000,00
	5. Pemeliharaan Kantor	12 Laporan	Rp472.876.000,00
	6. Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor	12 Laporan	Rp212.091.000,00

