KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
SEKRETARIAT JENDERAL

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP. : (021) 3811308,3505006
FAX. : (021) 3522338
SMS center : +62.813-111111-05

TLX : 46116 Menhub IA
email : pusdatin@dephub.go.id
home page : www.dephub.go.id

KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
NOMOR KP-SKJ 31 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025 - 2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

Menimbang :

a. bahwa dengan telah ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, perlu disusun Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029;
b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Sekretaris Jenderal tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembar Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);
3. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194);
4. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
5. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
6. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);

7. Peraturan . . .

7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL TENTANG RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029.

PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang selanjutnya disebut Renstra Sekretariat Jenderal sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Sekretariat Jenderal ini.

KEDUA : Renstra Sekretariat Jenderal sebagaimana dimaksud pada DIKTUM PERTAMA adalah dokumen perencanaan Sekretariat Jenderal untuk periode 5 (lima) tahun, yakni tahun 2025 sampai dengan tahun 2029.

KETIGA : Renstra Sekretariat Jenderal sebagaimana dimaksud pada DIKTUM KEDUA merupakan pedoman bagi setiap unit kerja eselon II dalam penyusunan matrik kinerja dan rencana pendanaan unit Eselon II yang dijabarkan menjadi rencana strategis unit kerja eselon II dan unit kerja mandiri.

KEEMPAT : Ruang lingkup Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA, meliputi:
a. Pendahuluan, yang berisi kondisi umum, potensi dan permasalahan;
b. Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis;
c. Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka, Regulasi Kerangka Kelembagaan, dan Manajeman Risiko;
d. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan; dan
e. Penutup.

KELIMA : Sekretaris Jenderal melakukan pemantauan terhadap pelaksanaan Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029.

KEENAM : Program dukungan manajemen perhubungan di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan pada Tahun Anggaran 2025-2029 mengacu pada Keputusan Sekretaris Jenderal ini.

KETUJUH . . .

KETUJUH : Keputusan Sekretaris Jenderal ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 22 Desember 2025

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

ttd.

ANTONI ARIF PRIADI
NIP. 19661111 199503 1 001

SALINAN Keputusan Sekretaris Jenderal ini disampaikan kepada:
1. Menteri Perhubungan;
2. Wakil Menteri Perhubungan;
3. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Para Kepala Biro dan Kepala Pusat di Lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Ketua Mahkamah Pelayaran; dan
6. Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

F. BUDI PRAYITNO

LAMPIRAN
KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
NOMOR KP-SKJ 31 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Kondisi Umum

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) mengamanatkan kepada Pemerintah untuk menyusun perencanaan pembangunan nasional yang bersifat jangka panjang, menengah, dan tahunan. Perencanaan pembangunan disusun melalui pendekatan teknokratik, politik, partisipatif, atas-bawah (*top-down*), dan bawah-atas (*bottom-up*). Sebagai implementasi pendekatan teknokratik dalam penyusunan dokumen perencanaan jangka menengah, telah disusun Rancangan Teknokratik RPJMN Tahun 2025-2029. Penyusunan Rancangan Teknokratik RPJMN dilakukan dengan metode dan kerangka berpikir ilmiah yang mengacu pada tahap pertama pembangunan dalam Rancangan Akhir RPJPN Tahun 2025-2045.

Dari penyusunan RPJP 2025-2045 dan RPJMN 2025-2029 sebagai turunan maka disusun Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan selanjutnya disusun Renstra Sekretariat Jenderal yang mempunyai peran dan fungsi yang penting dalam melaksanakan manajemen koordinasi dan fungsi teknis lainnya di lingkup Kementerian Perhubungan secara tahunan dalam periode tahun 2025-2029 dengan muatan materi Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 berisi program dan kegiatan yang dilengkapi sasaran, indikator, target dan alokasi anggaran yang akan dilakukan oleh unit kerja pada lingkup Sekretariat Jenderal.

Pada akhirnya nanti, Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029 juga perlu melihat perubahan lingkungan strategis sehingga memungkinkan untuk dilakukan perubahan atau reviu.

1.1.1. Tugas dan Fungsi Sekretariat Jenderal

Sesuai Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Sekretariat Jenderal berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan serta mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Dalam melaksanakan tugasnya, Sekretariat Jenderal menyelenggarakan fungsi:
a. Koordinasi kegiatan Kementerian;
b. Koordinasi dan penyusunan rencana, program dan anggaran Kementerian Perhubungan;

c. Pembinaan dan pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, sumber daya manusia, keuangan, kerumahtanggaan, kerja sama, hubungan masyarakat, arsip dan dokumentasi Kementerian;
d. Pembinaan dan penataan organisasi dan tata laksana;
e. Koordinasi dan penyusunan peraturan perundang-undangan serta pelaksanaan advokasi hukum;
f. Koordinasi dan penyelenggaraan pengelolaan barang milik/kekayaan negara dan pengelolaan pengadaan barang/jasa; dan
g. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

1.1.2. Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2020-2024

1.1.2.1. Evaluasi Indikator Kinerja

Peninjauan terhadap Indikator Kinerja Sekretariat Jenderal dilakukan melalui telaah dokumen dan tinjauan literatur *(literature review).* Sebelum melalui proses analisis secara kualitatif, data atau catatan terkait perbaikan IKP (IKP/IKK) dikelompokkan dalam satu matriks kerja yang berisi informasi tentang: kendala yang dihadapi, penjelasan dan reviu atau catatan penunjang lainnya.

Dari hasil evaluasi indikator kinerja yang telah dijabarkan dalam tabel berikut, secara keseluruhan, ketiga Indikator Kinerja Program dan 25 (dua puluh lima) Indikator Kinerja Kegiatan masih tetap dijalankan sebagaimana diamanatkan dalam Renstra, namun demikian terdapat indikator kinerja yang memerlukan penyempurnaan seperti penyesuaian target, perubahan manual IKU, usulan peleburan indikator kinerja, usulan pencabutan Indikator Kinerja serta usulan penggantian nomenklatur Indikator Kinerja.

Dari tinjauan Indikator Kinerja di atas, dapat disimpulkan rekomendasi untuk penyempurnaan Indikator Kinerja Utama (IKP/IKK) Sekretariat Jenderal 2020 – 2024, yakni:

Tabel 1. 1 Rekomendasi Penyempurnaan Indikator Kinerja Utama (IKP/IKK) Sekretariat Jenderal 2020 – 2024

Indikator Kinerja		**Rekomendasi**
IKP1	Rasio Jumlah Peraturan Menteri Perhubungan Yang Mendapat *Class Action* Oleh Masyarakat Dibandingkan Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Yang Dikeluarkan/ Ditetapkan	Kajian ulang terhadap penetapan target atas Indikator ini.
IKP2	Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Diperlukan penyempurnaan manual IK yang disesuaikan dengan target tahunanannya.
IKP3	Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Penyempurnaan Manual IK apabila kebijakan baru telah ditetapkan.

Indikator Kinerja		Rekomendasi
IKK2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Perlu adanya perubahan target sesuai Masukan dari stakeholder melalui kegiatan uji publik sangat diperlukan dalam rangka meminimalisir gesekan kepentingan pada saat implementasi peraturan perundang-undangan
IKK4	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Penyesuain terkait Penghitungan Meta Indikator
IKK5	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	
IKK11	Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Penyesuaian Penghitungan Manual IKU berdasarkan Surat Edaran Kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 tentang Penjelasan Indeks Tata Kelola Pengadaan Minimal Baik Sebagai Aspek Indikator 'Antara' Dalam Indeks Reformasi Birokrasi tanggal 1 Desember 2021
IKK13	Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan	Dapat direkomendasikan untuk menaikkan target tahunannya sebagai bentuk peningkatan kualitas pengelolaan aset.
IKK14	Indeks Pengelolaan Aset Sekretariat Jenderal	
IKK16	Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan	diusulkan diubah menjadi "Indeks Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan"
IKK17	Indeks Profesionalisme ASN Kementerian Perhubungan	Penyesuaian terhadap IKK Indeks Profesionalisme ASN perlu adanya perubahan target (penurunan nilai target)
IKK18	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Kementerian Perhubungan	Diusulkan dilebur menjadi 1 (satu) IKK yaitu Indeks Tata Kelola Manajemen ASN berbasis Sistem Merit dan diusulkan perubahan targetnya
IKK19	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Sekretariat Jenderal	
IKK20	Indeks Merit System Kementerian Perhubungan	
IKK21	Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Perlu dilakukan penyempurnaan terhadap Manual Indikator meliputi: definisi, sumber data, cara menghitung, satuan, penanggung jawab data dan target kinerja. berdasarkan PM PANRB Nomor 17 Tahun 2017 tentang Pedoman Penilaian Kinerja Unit Penyelenggara Pelayanan Publik Terdapat perubahan manual IKU pada IPP berdasarkan

Indikator Kinerja		Rekomendasi
		Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 17 Tahun 2017 tentang Pedoman Penilaian Kinerja Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.
IKK23	Indeks Kepemimpinan Perubahan Kementerian Perhubungan	Meskipun telah dilakukan beberapa upaya dan koordinasi dengan pihak terkait dalam menyusun formulasi penghitungan manual IKU, namun pada kenyataannya IKP sulit untuk di terapkan dalam lingkup Kemenhub dalam waktu dekat. Atas dasar pertimbangan tersebut, BKIP mengusulkan IKP dihapuskan dari Renstra Setjen 2020-2024 karena sampai dengan saat ini masih belum ada *output* dan *outcome* nya.
IKK24	Indeks SPBE Kementerian Perhubungan	Usulan terhadap penyesuaian nilai target di tahun 2022 s.d 2024 (penurunan nilai target)
IKK25	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	Dapat direkomendasikan untuk menaikkan target tahunannya sebagai bentuk peningkatan kualitas, bisa dengan penetapan target yang mendekati realisasi tahun terakhir atau melebihi realisasi tahun terakhir
IKK26	Tingkat Pemanfaatan rekomendasi hasil putusan sidang Mahkamah Pelayaran	Dilakukan kembali penghitungan reviu manual IK dengan mempertimbangkan kasus yang diputus bebas

1.1.2.2. Evaluasi Anggaran Sekretariat Jenderal 2020-2024

Berdasarkan Renstra Sekretariat Jenderal 2020-2024, Indikator kinerja dan indikasi pendanaan Sekretariat Jenderal tahun 2020-2024 disusun dengan mengacu kepada arah pembangunan nasional yang tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 , dan belum memperhitungkan dampak pandemi global Covid-19 yang terjadi sejak awal tahun 2020. Total indikasi anggaran Sekretariat Jenderal untuk 2020-2024 berdasarkan Renstra Setjen 2020-2024 adalah sebesar Rp4.350,84 Miliar. Adapun perbandingan anggaran antara kerangka pendanaan terhadap Pagu Indikatif dan pagu Alokasi yang lebih lanjut dijelaskan dalam tabel berikut:

Tabel 1. 2 Postur Anggaran Sekretariat Jenderal 2020 - 2024

Program	Tahun	Kerangka Pendanaan Pada Renstra (Rp.)	Pagu Indikatif (Rp.)	Pagu Alokasi (DIPA) (Rp.)	*Gap* Terhadap Pagu Alokasi	
					Renstra Thd Alokasi (Rp.)	Indikatif Thd Alokasi (Rp.)
Dukungan Manajemen	2020	709.300.000.000	831.561.483.000	709.317.971.000	-17.971.000	122.243.512.000
	2021	743.880.000.000	716.034.248.000	716.034.249.000	27.845.751.000	1.000
	2022	844.200.000.000	505.368.588.000	505.368.589.000	338.831.411.000	1.000
	2023	956.350.000.000	541.154.855.000	541.154.856.000	415.195.144.000	1.000
	2024	1.097.110.000.000	669.332.683.000	649.493.173.000	447.616.827.000	19.839.510.000

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa Pagu Alokasi yang ditetapkan setiap tahunnya untuk Sekretariat Jenderal cenderung lebih rendah dari dari kerengka pendanaan yang telah direncanakan maupun pagu Indikatif, nemun demikian, capaian kinerja Sekretariat Jenderal tetap dapat dicapai dengan baik sesuai dengan anggaran yang telah dialokasikan.

1.1.3. Capaian Pelaksanaan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2020-2024

1.1.3.1. Capaian Kinerja Sekretariat Jenderal 2020-2024

Sebagai dokumen perencanaan yang berkelanjutan, maka Rencana Strategis Sekretariat Jenderal tahun 2025-2029 harus memperhatikan berbagai capaian juga permasalahan dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan Rencana Strategis pada periode sebelumnya yaitu Rencana Strategis Sekretariat Jenderal tahun 2020-2024. Pada tahun 2022 Kementerian Perhubungan mengalami perubahan lingkungan strategis sehingga mengakibatkan adanya penyesuaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagaimana yang dituangkan di dalam KP.135 tahun 2023 tentang Reviu Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024. Capaian Kinerja organisasi Sekretariat Jenderal merupakan kinerja secara kolektif dari seluruh biro dan pusat di lingkungan Sekretariat Jenderal. Dengan didasarkan atas Perjanjian Kinerja telah dilakukan pengukuran evaluasi kinerja secara berkala dan secara rinci capaian kinerja Sekretariat Jenderal tahun 2020-2024 sebagaimana terlampir pada tabel di bawah ini.

Tabel 1. 3 Capaian Kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS (SP)		SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	CAPAIAN KINERJA				
						2020	2021	2022	2023	2024*
1.	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai	10	88,33	96,6	76,44	97,76
			1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Nilai	68,62	50,8	50,8	90,63	90,63
2.	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang berkelanjutan	Menurunnya Emisi GRK sektor transportasi	2.1	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi sebesar 5,13 juta ton CO^2 pada tahun 2024	%	95,53	76,80	81,10	101,5	101,17
	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	3.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	74,8	75,53	77,21	78,85	78,85
			3.2	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	79,16	79,19	80,27	80,08	80,15
			3.3	Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan	Nilai	91,51	86,51	83,29	86,43	90,04
			3.4	Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal	Nilai	N/A	86,51	85,09	89,16	82,08

SASARAN STRATEGIS (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	CAPAIAN KINERJA				
					2020	2021	2022	2023	2024*
		3.5	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3	3,693	3,474	3,486	3,382
		3.6	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Nilai	99,33	94,09	101,34	98,07	96,2
		3.7	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Nilai	100	100	100	100	100
		3.8	Indeks tata kelola pengadaan barang dan jasa	Nilai	58,8	76,25	76,80	79,65	79,16
		3.9	Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan	Nilai	98,72	92,96	93,62	94,64	92,31
		3.10	Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan	Nilai	53,33	63,5	80	3,43	3,54
		3.11	Indeks Pengelolaan Aset Sekretariat Jenderal	Nilai	99,98	76	83	3,90	3,98
		3.12	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	N/A	70,6	82,68	80,26	85,3
	Meningkatnya Kapabilitas	3.13	Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan	Nilai	77,5	77,5	77,5	79,698	80,198

SASARAN STRATEGIS (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	CAPAIAN KINERJA				
					2020	2021	2022	2023	2024*
	SDM dan organisasi Kementerian Perhubungan	3.14	Indeks Sistem Merit Kementerian Perhubungan	Nilai	0,65	0,65	0,77	0,73	0,74
		3.15	Indeks Kualitas Penyelenggaraan Pembinaan JF Transportasi	Nilai	-	-	-	96	110,8
	Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	3.16	Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Nilai	4,09	4,29	4,63	4,7	4,74
	Meningkatnya kualitas layanan komunikasi dan informasi publik kementerian perhubungan	3.17	Reputasi Positif Kementerian Perhubungan	Nilai	43,63	84,36	88	84,35	83,71
	Meningkatnya kapabilitas sistem informasi dan teknologi Kementerian Perhubungan	3.18	Indeks SPBE Kementerian Perhubungan	Nilai	4,42	2,84	3,33	3,71	4,6
	Meningkatnya kualitas manajemen keselamatan transportasi	3.19	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	Nilai	48,71	85,54	73,89	71,51	58,79
		3.20	Tingkat Pemanfaatan	%	100	83,33	100	100	100

SASARAN STRATEGIS (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	CAPAIAN KINERJA				
					2020	2021	2022	2023	2024*
			Rekomendasi hasil putusan sidang Mahkamah Pelayaran						
	Meningkatnya kapabilitas kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	3.21	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	Nilai	100	82	85	86	87
		3.22	Tingkat kualitas pelaksanaan investasi/ pembiayaan kreatif penyediaan Infrastruktur Transportasi	Nilai	-	-	-	66,66	75

Reviu Sasaran Program (SP) dan Indikator Kinerja Utama (IKK) Sekretariat Jenderal telah dilakukan sebanyak 1 (satu) kali dikarenakan perubahan susunan organisasi serta penambahan IKU/pengurangan IKK. Dalam kurun waktu 2020-2024 telah dilakukan reviu yang tercantum dalam KP 135 tahun 2023 tentang Reviu Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Berdasarkan tabel 1.1 di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pada IKK 1.1, yaitu Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan, Pada tahun 2020 Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan mencapai nilai 10 dikarenakan Peraturan Menteri yang terkait Undang-Undang Cipta Kerja yang merupakan deregulasi tidak dibahas di tahun 2020 karena menunggu implementasi dari Peraturan Pemerintah Undang-Undang Cipta Kerja tersebut. Selanjutnya, berdasarkan hasil reviu Renstra Setjen 2020-2024, tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada reviu Renstra;
2. Pada IKK 1.2 yaitu Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan, adapun berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024, Indeks ini mengalami penyesuaian target yang semula pada tahun 2023 dengan nilai target 78 menjadi 60 dengan relaisasi melampaui target yaitu 90,3. Sedangkan untuk target IKK 1.2 pada tahun 2024, semula 79 menjadi 60 dikarenakan Biro Hukum harus menentukan target kinerja bersama dengan Badan Kebijakan Transportasi (BKT) agar dapat mencapai target yang ditetapkan;
3. Pada IKK 2,1 yaitu Indeks Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024, terdapat penyesuaian pada target yang mana sebelumnya 89,96% menjadi 89,86% menyesuaikan pada Renstra Kementerian Perhubungan 2020 – 2024 dan telah melampaui target yang ditentukan yaitu 101,50%;
4. Pada IKK 3.1 yaitu Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indikator Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan tidak terdapat perubahan, sehingga target pada Renstra tetap dan pada setiap tahunnya dan terjadi peningkatan terhadap target yang telah ditetapkan yaitu dengan target 78 dan realisasi 78,89;
5. Pada IKK 3.2 yaitu Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal tidak terdapat perubahan, sehingga target pada Renstra tetap yaitu dengan nilai 80 dan telah mencapai target dengan nilai 80,08;
6. Pada IKK 3.3 yaitu Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan tidak terdapat

perubahan. Terjadi penurunan realisasi terhadap target pada tahun 2021-2023 namun ini sudah cukup baik dan perlu perbaikan di masa mendatang;

7. Pada IKK 3.4 yaitu Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal, untuk justifikasi belum adanya pencapaian di tahun 2020 adalah sebagai berikut:
   a. Biro Umum belum memiliki tim penilai kearsipan independen karena kegiatan yang sifatnya pengawasan kearsipan, hingga saat ini dilaksanakan oleh ANRI;
   b. Pelaksanaan pengawasan kearsipan pada Unit Kearsipan II (di Sesban dan Sesdit) di Kementerian Perhubungan, diawasi dan dinilai oleh Unit Kearsipan I (dalam hal ini Biro Umum selaku Pembina Kearsipan Unit Kearsipan I Kementerian Perhubungan) bersama-sama dengan ANRI selaku Lembaga Kearsipan dan programnya baru akan dilaksanakan pada tahun 2021 dan penilaian akan menjadi penilaian 2021 karena belum belum pernah dilakukan sehingga belum ada hasilnya. Instrumen dan nilai pengawasan internal harus mendapat persetujuan dan verifikasi oleh ANRI serta ditetapkan melalui Surat Keputusan Kepala ANRI;
   c. Standardisasi penilaian untuk kegiatan pengawasan kearsipan internal Kemeterian Perhubungan pada usulan IKU Renstra Sekretariat Jenderal juga dinilai terlalu tinggi mengingat kegiatan baru akan dilaksanakan dan setelah berkoordinasi dengan ANRI penentuan nilai target, instrumen penilaian dan hasil penilaian kearsipan. Selanjutnya, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 92. Untuk realisasi terhadap target belum mencapai yang telah ditentukan meskipun sudah cukup baik namun perlu diperbaiki untuk mendatang.

8. Pada IKK 3.5 yaitu Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan tidak mengalami perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 3,5 namun belum mencapai target yaitu dengan realisasi 3,48. Meskipun hal ini sudah cukup baik namun perlu perbaikan ke depan;

9. Pada IKK 3.6 yaitu Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 84 dan realisasi 98,07;
10. Pada IKK 3.7 yaitu Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 84 dan realisasi 100;
11. Pada IKK 3.8 yaitu Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Tata Kelolan Pengadaan Barang dan Jasa Kementerian Perhubungan tidak mengalami perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 75 dan realisasi 79,65;
12. Pada IKK 3.9 yaitu Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap serta target pada PK tahun 2023 telah sesuai dengan target pada Reviu Renstra Setjen Tahun 2020 - 2024 yaitu dengan target 88,2 dan realisasi tiap tahunnya selalu melampaui target yang ditentukan;
13. Pada IKK 3.10 yaitu Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024, IKK ini pada tahun 2023 mengalami penyempurnaan dimana target sebelumnya dengan nilai 65 berubah menjadi 2,90 namun telah mencapai target dengan realisasi sebesar 3,43 per 31 Desember 2023 melalui penghitungan mandiri sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 288/KM.6/2023, apabila mengacu pada Surat Direktur Jenderal Kekayaan Negara Nomor S-22/KN/KN.2/2024 tanggal 16 Februari 2024 tentang Penyampaian Hasil Indeks Pengelolaan Aset (IPA) Kementerian/Lembaga Tahun 2023 didapatkan hasil 3,5 untuk Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan dikarenakan adanya kenaikan realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari pengelolaan barang milik negara dan mutasi tambah kurang barang milik negara rusak berat. Untuk justifikasi perubahan target Indikator Kinerja Kegiatan disebabkan karena terbitnya Keputusan Menteri Keuangan Nomor 288/KM.6/2023 tentang Indikator Kinerja Pengelolaan Barang Milik Negara Tahun 2023 yang mengatur

mengenai acuan perhitungan Indeks Pengelolaan Aset Kementerian/Lembaga;

14. Pada IKK 3.11 yaitu Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 di tahun 2023, Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan mengalami penyempurnaan dari target 77 menjadi 3 dan telah mencapai target tersebut dengan nilai 3,90 serupa dengan Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan, perubahan target tersebut disebabkan karena terbitnya Keputusan Menteri Keuangan Nomor 288/KM.6/2023 tentang Indikator Kinerja Pengelolaan Barang Milik Negara Tahun 2023 yang mengatur mengenai acuan perhitungan Indeks Pengelolaan Aset Kementerian/Lembaga;
15. Pada IKK 3.12 yaitu Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran. Pada tahun 2020, belum terdapat penilaian dikarenakan instrumen penyusunan penghitungan manual IKK masih dalam proses. berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 tidak terdapat perubahan apapun sehingga target pada Renstra tetap dan melampaui target pada setiap tahunnya;
16. Pada IKK 3.13 yaitu Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap. Meskipun pada tahun 2020-2022 belum mencapai target yang ditetapkan namun pada tahun 2023 sudah mencapai realisasi yang memenuhi target tersebut;
17. Pada IKK 3.14 yaitu Indeks Sistem Merit Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024, IKK ini mengalami penyempurnaan target (penurunan) dikarenakan merupakan penggabungan dari Indikator indeks profesionalitas ASN, Indeks Tata Kelola Manajemen ASN dan Indeks Sistem Merit;
18. Pada IKK 3.15 yaitu Indeks Kualitas Penyelenggaraan Pembinaan JF Transportasi, merupakan Indikator Kinerja baru yang muncul seiring dengan terbentuknya Pusbin JFT, sehingga capaian pada tahun 2023 tidak dapat dibandingkan dengan tahun – tahun sebelumnya;
19. Pada IKK 3.16 yaitu Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada IKK ini tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap dan pada tahun 2023 telah mencapai realisasi yang melebihi target yang telah ditetapkan;
20. Pada IKK 3.17 yaitu Indeks Reputasi Positif Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap dan selalu melampaui target pada setiap tahunnya;

21. Pada IKK 3.18 yaitu Indeks SPBE Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 mengalami penyempurnaan dimana target sebelumnya dengan nilai 3,9 menjadi 3,70;
22. Pada IKK 3.19 yaitu Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti *Stakeholder*, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 pada rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti *Stakeholder* tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap dan telah mencapai realisasi melebihi target yang ditetapkan;
23. Pada IKK 3.20 yaitu Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap;
24. Pada IKK 3.21 yaitu Indeks Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan, berdasarkan Reviu Renstra Setjen 2020 – 2024 tidak terdapat perubahan apapun, sehingga target pada Renstra tetap yaitu dengan nilai 86 dan dengan realisasi yang telah mencapai target tersebut;
25. Pada IKK 3.22 yaitu Tingkat Kualitas Pelaksanaan Investasi/Pembiayaan, Pada Indikator ini dilaksanakan oleh PPIT, Tingkat Kualitas Pelaksanaan Investasi/pembiayaan kreatif penyediaan Infrastruktur Transportasi memiliki target 66 pada tahun 2023 dengan realisasi sebesar 66,66. Dapat disampaikan bahwa Indikator Kinerja Indikator Tingkat Kualitas Pelaksanaan Investasi/Pembiayaan Kreatid Penyediaan Infrastruktur Transportasi merupakan Indikator Kinerja baru yang muncul seiring dengan terbentukan PPIT, sehingga capaian pada tahun 2023 tidak dapat dibandingkan dengan tahun – tahun sebelumnya.

1.1.3.2. Capaian Realisasi Anggaran Sekretariat Jenderal 2020-2024

Dalam mencapai visi dan misi Sekretariat Jenderal, sudah disusun langkah-langkah perencanaan yang telah ditetapkan 5 (lima) tahun sebelumnya dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Sekretariat Jenderal Tahun 2020-2024. Selanjutnya, disusun dokumen Rencana Kinerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), serta Rencana Aksi dan Monitoring Rencana Aksi.
Pencapaian kinerja Sekretariat Jenderal selama periode Renstra 2020 – 2024 tentunya didukung oleh anggaran yang sebelumnya telah dirumuskan dalam kerangka pendanaan pada Renstra sampai dengan ditetapkan sebagai DIPA.
Dalam pelaksanaan anggaran Sekretariat Jenderal, terdapat penyesuaian anggaran staehingga terdapat perubahan pada pagu anggaran dan realisasi penggunaan anggaran Sekretariat Jenderal dapat dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 1. 4 Realisasi Anggaran Sekretariat Jenderal 2020 - 2024

Program	Tahun	Pagu Awal (Rp.)	Pagu Akhir (Rp.)	*GAP*	*Capaian*	
					Realisasi (Rp.)	%
Dukungan Manajemen	2020	709.317.971.000	597.504.566.000	111.813.405.000	589.863.661.979	98,72%
	2021	725.806.134.000	552.285.662.000	173.520.472.000	550.354.137.840	99,65%
	2022	505.368.589.000	485.122.849.000	20.245.740.000	482.886.870.598	99,54%
	2023	541.154.856.000	565.881.458.000	24.726.602.000	563.156.449.888	99,52%
	2024	649.493.173.000	662.596.418.000	13.103.245.000	636.991.280.674	96.14%

Sumber: Biro Keuangan, 2024

Secara umum anggaran belanja Sekretariat Jenderal terdiri atas Belanja Modal, Belanja Pegawai dan Belanja Barang. Secara keseluruhan tahun 2020 sampai dengan 2022, penggunaan anggaran pada tingkat Sekretariat Jenderal telah terserap dengan baik dan berada pada posisi diatas 95%.
Adapun rincian perjalanan anggaran Sekretariat Jenderal periode 2020 – 2024 dijelaskan sebagai berikut.

Perjalanan Anggaran Setjen Tahun 2020

Pada tahun 2020 pagu awal Setjen adalah sebesar Rp. 709.317.971.000,- (tujuh ratus sembilan miliar tiga ratus tujuh belas juta sembilan ratus tujuh puluh satu ribu rupiah) telah mengalami perubahan anggaran sehingga pagu akhir menjadi Rp.597.504.566.000,- (lima ratus sembilan puluh tujuh miliar lima ratus empat juta lima ratus enam puluh enam ribur rupiah) terealisasi sebesar Rp.589.863.661.979,- (lima ratus delapan puluh sembilan miliar delapan ratus enam puluh tiga juta enam ratus enam puluh satu ribu sembilan ratus tujuh puluh sembilan rupiah) atau 98,72% (sembilan puluh delapan koma tujuh puluh dua persen). Perubahan anggaran tersebut dilakukan berdasarkan:

1. Surat Menteri Keuangan Nomor S-302/MK.02/2020 tanggal 15 April 2020 perihal Langkah Lengkah Penyesuaian Belanja Kementerian/Lembaga TA;
2. Surat Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor KU.002/9/5/Phb 2020 tanggal 22 April 2020 perihal Usulan Revisi Anggaran Dalam Rangka Penyesuaian Belanja TA.2020 di Lingkungan Sekretariat Jenderal.

Perjalanan Anggaran Setjen Tahun 2021

Sementara itu, pada tahun 2021, pagu anggaran awal Sekretariat Jenderal dialokasikan sebesar Rp.725.806.134.000 (tujuh ratus dua puluh lima miliar delapan ratus enam juta seratus tiga puluh empat ribu rupiah) dan terdapat perubahan anggaran, sehingga pagu akhir menjadi Rp.552.285.662.000,- (lima ratus lima puluh dua miliar dua ratus delapan puluh lima juta enam ratus enam puluh dua ribu rupiah) terealisasi sebesar Rp.550.354.137.840,-

(lima ratus lima puluh miliar tiga ratus lima puluh empat juta seratus tiga puluh tujuh ribu delapan ratus empat puluh rupiah) atau sebesar 99,65% (sembilan puluh sembilan koma enam puluh lima persen). Perubahan anggaran pada tahun 2021 dilakukan berdasarkan:

1. Surat Menteri Keuangan Nomor S-30/MK.02/2021 tanggal 12 Januari 2021 perihal Refocusing dan Realokasi Belanja Kementerian/Lembaga TA 2021;
2. Surat Sekretariat Jenderal Nomor KU.003/1/2/ Phb 2021 tanggal 21 Januari 2021 perihal Perubahan APBN di Lingkungan Sekretariat Jenderal TA 2021;
3. Surat Menteri Keuangan Nomor S-408/MK.02/2021 tanggal 18 Mei 2021 perihal Penghematan Belanja Kementerian/Lembaga TA 2021;
4. Surat Direktur Jenderal Anggaran Kementerian keuangan Nomor S-453/AG/AG.3/2021 tanggal 14 Juli 2021 perihal Pengesahaan Revisi Anggaran Lingkup Sekretariat Jenderal Kementerian perhubungan TA 2021.

Perlunya perubahan pagu di dasarkan karena beberapa alasan yaitu :

1. Dalam rangka mengamankan pelaksanaan pengadaan vaksin dan program vaksinasi nasional, penanganan pandem COVID-19, dukungan anggaran perlindungan sosial kepada masyarakat serta percepatan pemulihan ekonomi nasional diperlukan langkah strategis berupa penghematan belanja K/L TA 2021;
2. Untuk memenuhi kebutuhan belanja Program Pemulihan Ekonomi Nasional tersebut perlu dilakukan kembali refocusing anggaran belanja K/L TA 2021 dalam rangka menjaga defisit APBN TA 2021 sesuai dengan proyeksi agar tersipta APBN yang prudent dan sustainable dan berasal dari alokasi tunjangan kinerja (tukin) THR dan Gaji ke-13 sebagai tindak lanjut dari PP No.63 Tahun 2021.

Perjalanan Anggaran Setjen Tahun 2022

Dalam Pelaksanaan tahun anggaran 2022 terdapat kebijakan *Automatic Adjustment* (pencadangan Anggaran) yang di alami oleh Sekretariat Jenderal. Kebijakan *Automatic Adjustment* (pencadangan Anggaran) sendiri telah diatur di dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 202 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja negara Tahun Anggaran 2022, tepatnya dalam pasal 28 ayat 2 huruf e, dimana yang dimaksud dengan “penyesuaian Belanja Negara” adalah melakukan Pengutamaan penggunaan anggaran yang disesuaikan secara otomatis *(automatic adjustment),* realokasi anggaran, pemotongan anggaran Belanja Negara, dan/ atau pergeseran anggaran antar program.

Selama periode Tahun Anggaran 2022, Sekretariat Jenderal telah mengalami 2 (dua) kali *Automatic Adjustment* , 2 (dua) kali buka blokir yang disetujui serta 1 (satu) kali penambahan anggaran diantaranya:

1. Sekretariat Jenderal mengalami 2 (dua) kali kebijakan *Automatic* Adjustment dengan total Rp37.241.358.000,- (tiga puluh tujuh miliar dua ratus empat puluh satu juta tiga ratus lima puluh delapan ribu rupiah);
2. Sekretariat Jenderal mendapat persetujuan buka blokir AA sebanyak 2 (dua) kali dengan total Rp16.548.470.000,- (enam belas miliar lima ratus empat puluh delapan juta empat ratus tujuh puluh ribu rupiah);
3. Setelah mengalami AA dan buka blokir, pergeseran anggaran Sekretariat Jenderal ke BA BUN menjadi Rp20.692.888.000,- (dua puluh miliar enam ratus sembilan puluh dua juta delapan ratus delapan puluh delapan rupiah);
4. Selanjutnya pada bulan November Sekretariat Jenderal mendapat penambahan anggaran sebesar Rp447.148.000 (empat ratus empat puluh tujuh juta seratus empat puluh delapan ribu rupiah);
5. Setelah mengalami pergerakan anggaran, didapati pagu akhir Sekretariat Jenderal adalah Rp485.122.849.000,- (empat ratus delapan puluh lima miliar seratus dua puluh dua juta delapan ratus empat puluh sembilan ribu rupiah).

Perjalanan Anggaran Setjen Tahun 2023

Dalam Pelaksanaan Anggaran Setjen Tahun 2023 didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor DIPA-022.01-0/2023 tanggal 30 November 2022 sebesar Rp541.154.856.000,- (lima ratus empat puluh satu miliar seratus lima puluh empat juta delapan ratus lima puluh enam ribu rupiah).

Adapun dalam perjalanannya, anggaran Sekretariat Jenderal mengalami beberapa kali penyesuaian baik melalui *Automatic Adjustment,* Buka blokir AA, serta penambahan dan realokasi anggaran, sehingga sampai dengan 31 Desember 2023, pagu Efektif Sekretariat Jenderal menjadi Rp565.881.458.000,- (lima ratus enam puluh lima miliar delapan ratus delapan puluh satu juta empat ratus lima puluh delapan ribu rupiah). Berikut adalah rincian perjalanan anggaran Sekretariat Jenderal sampai dengan bulan Desember 2023:

Tabel 1. 5 Pergerakan Anggaran Setjen Tahun 2023

No.	Keterangan	Jumlah (Rp)
1.	Pagu Awal (DIPA)	Rp541.154.856.000
2.	Pagu Tanpa AA Bulan Juni	Rp531.921.129.000
3.	Buka Blokir AA Tahap 1	Rp5.503.114.000
4.	Buka Blokir AA	Rp531.020.000
5.	Realokasi Blokir AA ke BA BUN	-Rp531.020.000
6.	Penambahan Belanja Pegawai Biro Umum	Rp12.000.000.000
7.	Buka Blokit AA Tahap 2	Rp1.310.707.000
8.	Penambahan anggaran Komunikasi Publik	Rp6.200.000.000
9.	Buka Blokir AA	Rp1.888.886.000
10.	Realokasi Blokir AA ke BA BUN	-Rp1.888.886.000
11.	Realokasi Anggaran Antar Unit E1	Rp6.200.000.000
12.	Penambahan Anggaran Belpeg Dari BA BUN	Rp2.746.508.000
Pagu Efektif per Desember		**Rp565.881.458.000**

Sumber: Biro Keuangan, 2023

Sampai akhir bulan Desember tahun 2023, realisasi kinerja Sekretariat Jenderal secara umum telah berhasil dicapai dengan baik, dapat dijelaskan bahwa dari total alokasi pagu Efektif Sekretariat Jenderal sebesar Rp565.881.458.000,- (lima ratus enam puluh lima miliar delapan ratus delapan puluh satu juta empat ratus lima puluh delapan ribu rupiah) realisasi anggaran sampai dengan akhir bulan Desember sebesar Rp563.156.449.888,- (lima ratus enam puluh tiga miliar seratus lima puluh enam juta empat ratus empat puluh sembilan ribu delapan ratus delapan puluh delapan rupiah) atau 99,52% (sembilan puluh sembilan koma lima puluh dua persen).

Perjalanan Anggaran Setjen Tahun 2024

Pencapaian kinerja Sekretariat Jenderal Tahun 2024 yang targetnya tercantum di dalam dokumen Perjanjian Kinerja (PK) Sekretariat Jenderal Tahun 2024 terdiri dari 3 Indikator Kinerja Program serta didukung dengan 25 (dua puluh lima) Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Unit Eselon II Setjen didukung dengan alokasi anggaran berdasarkan DIPA Nomor SP DIPA-022.01-0/2023 yaitu sebesar **Rp649.493.173.000,- (enam ratus empat puluh sembilan miliar empat ratus sembilan puluh tiga juta seratus tujuh puluh tiga ribu rupiah).**

Adapun dalam perjalanannya, anggaran Sekretariat Jenderal mengalami beberapa kali penyesuaian dimana pagu awal Sekretariat Jenderal berdasarkan DIPA nomor SP DIPA-022.01-0/2024 tahun 23 November 2023 sebesar **Rp649.493.173.000,- (enam ratus empat puluh sembilan miliar empat ratus sembilan puluh tiga juta seratus tujuh puluh tiga ribu rupiah)**

mengalami pergeseran anggaran untuk kekurangan belanja operasional sebesar Rp5.302.432.000,- (lima miliar tiga ratus dua juta empat ratus tiga puluh dua ribu rupiah) sehingga pagu efektif Sekretariat Jenderal berdasarkan surat DJA Kementerian Keuangan nomor S-218/AG-3/2024 tanggal 14 Maret 2024 menjadi **Rp654.795.605.000,- (enam ratus lima puluh empat miliar tujuh ratus sembilan puluh lima juta enam ratus lima ribu rupiah)**, kemudian terjadi pergeseran anggaran untuk memenuhi kebutuhan belanja operasional sebesar Rp7.800.813.000,- (tujuh miliar delapan ratus juta delapan ratus tiga belas ribu rupiah) sehingga pagu efektif Sekretariat Jenderal sampai dengan bulan Desember 2024 berdasarkan surat DJA Kementerian Keuangan nomor S-648/AG/AG.3/2024 tanggal 9 Oktober 2024 dan nomor S-712/AG/AG.3/2024 tanggal 30 Oktober 2024 menjadi **Rp662.596.418.000,- (enam ratus enam puluh dua miliar lima ratus sembilan puluh enam juta empat ratus delapan belas ribu rupiah).** Berikut adalah rincian perjalanan anggaran Sekretariat Jenderal sampai dengan bulan Desember 2024:

Tabel 1. 6 Postur Anggaran Setjen Tahun 2024

No.	Keterangan	Jumlah (Rp)
1.	Pagu Awal (DIPA)	**649.493.173.000**
2.	Pergeseran Anggaran Pertama (14 Maret 2024)	+ 5.302.432.000
3.	Pergeseran Anggaran Kedua (9 Oktober 2024)	+1.174.220.000
4.	Pergeseran Anggaran Ketiga (30 Oktober 2024)	+6.626.593.000
Pagu Efektif per Desember		**Rp.662.596.418.000,-**

Sumber: Biro Keuangan, 2024

Sampai akhir bulan Desember tahun 2024, realisasi kinerja Sekretariat Jenderal secara umum telah berhasil dicapai dengan baik, dapat dijelaskan bahwa dari total alokasi pagu Efektif Sekretariat Jenderal sebesar dapat dijelaskan bahwa dari total alokasi pagu Efektif Sekretariat Jenderal sebesar **Rp662.596.418.000,-** (enam ratus enam puluh dua miliar lima ratus sembilan puluh enam juta empat ratus delapan belas ribu rupiah) telah terserap sebesar **Rp636.991.280.674**,- (enam ratus tiga puluh enam miliar sembilan ratus sembilan puluh satu juta dua ratus delapan puluh ribu enam ratus tujuh puluh empat rupiah) atau 96,14% (sembilan puluh enam koma empat belas persen) sementara itu, sisa dana belum terserap sebesar **Rp25.605.137.326,-** (dua puluh lima miliar enam ratus lima juta seratus tiga puluh tujuh ribu tiga ratus dua puluh enam rupiah) atau 3,86% (tiga koma delapan puluh enam persen) dari total alokasi anggaran.

Dari data di atas, dapat di ambil kesimpulan anggaran Sekretariat Jenderal telah terserap dengan baik dan berada pada posisi rata - rata diatas 95%, hal ini juga sejalan dengan capain kinerja Sekretariat Jenderal yang juga telah

dicapai dengan baik meskipun dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali penyesuaian anggaran.

1.2. Potensi dan Permasalahan Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029

1.2.1. Perkembangan Lingkungan Strategis

Identifikasi potensi dan permasalahan yang menjadi faktor penentu dalam penyelenggaraan bidang transportasi nasional dalam 5 tahun ke depan, dilakukan melalui 2 (dua) pengelompokan, yakni: (1) perkembangan faktor eksternal (di luar sektor transportasi, misalnya: sosial, ekonomi, politik, dlsb) yang menjadi lingkungan strategis (strategic environment) yang akan mempengaruhi kebutuhan dan arah pengembangan transportasi ke depan, dan (2) perkembangan faktor internal (di dalam sektor transportasi, misalnya: penyediaan jaringan dan kinerja pelayanannya) yang menjadi isu strategis (*strategic issues*) di bidang transportasi yang harus diselesaikan dalam perioda 5 tahun ke depan.

Potensi dan permasalahan Sekretariat Jenderal yaitu:

a. Indeks Keterbukaan Informasi Publik

   Untuk menjamin keterbukaan informasi publik, membuka ketersediaan dan akses informasi dari penyelenggara pemerintah kepada masyarakat luas, telah dikeluarkan Undang-Undang No. 14 tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (UU KIP). Dengan hadirnya UU KIP, negara menjamin setiap warganya untuk berpartisipasi dan berperan aktif dalam proses perumusan kebijakan publik dan pengelolaan Badan Publik.

   Pengukuran Indeks Keterbukaan Informasi Publik (IKIP) merupakan salah satu program Prioritas Nasional yang diamanatkan oleh Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik (UU KIP) dan diatur dalam Undang-Undang No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045 serta Peraturan Presiden No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029.

   IKIP disusun guna mendapatkan gambaran indeks tingkat Provinsi dan Nasional di Indonesia berdasarkan data, fakta dan informasi terkait implementasi UU KIP di 34 provinsi dalam dimensi Politik, Hukum, dan Ekonomi. Penyusunan IKIP memotret 3 kewajiban generik negara untuk menghormati (*to respect*), melindungi (*to protect*), dan memenuhi (*to fulfil*) hak setiap warga negara dalam mendapatkan informasi publik.

   Komisi Informasi Pusat pertama kali menyelenggarakan IKIP tahun 2021 dengan Skor Nasional 71,37, Tahun 2022 dengan Skor Nasional 74,43, Tahun 2023 dengan Skor Nasional 75,40 dan Tahun 2024 dengan Skor Nasional 75,65.

Cakupan keterbukaan informasi baru 32% provinsi yang tergolong baik, 68% lain dalam kondisi sedang dan buruk. perlu ada perhatian serius terhadap dua provinsi yang masih berada pada situasi buruk yaitu Maluku dan Papua Barat.

Nilai IKIP di 15 provinsi masuk ke dalam kategori di atas rerata nasional, sedangkan 19 provinsi masuk ke dalam kategori di bawah rerata nasional Hasil IKIP 2024 menunjukkan adanya upaya dari Badan Publik untuk mengakselerasi ketersediaan informasi publik dan menyebarluaskannya kepada masyarakat dengan memanfaatkan berbagai kanal informasi yang tersedia.

b. Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi

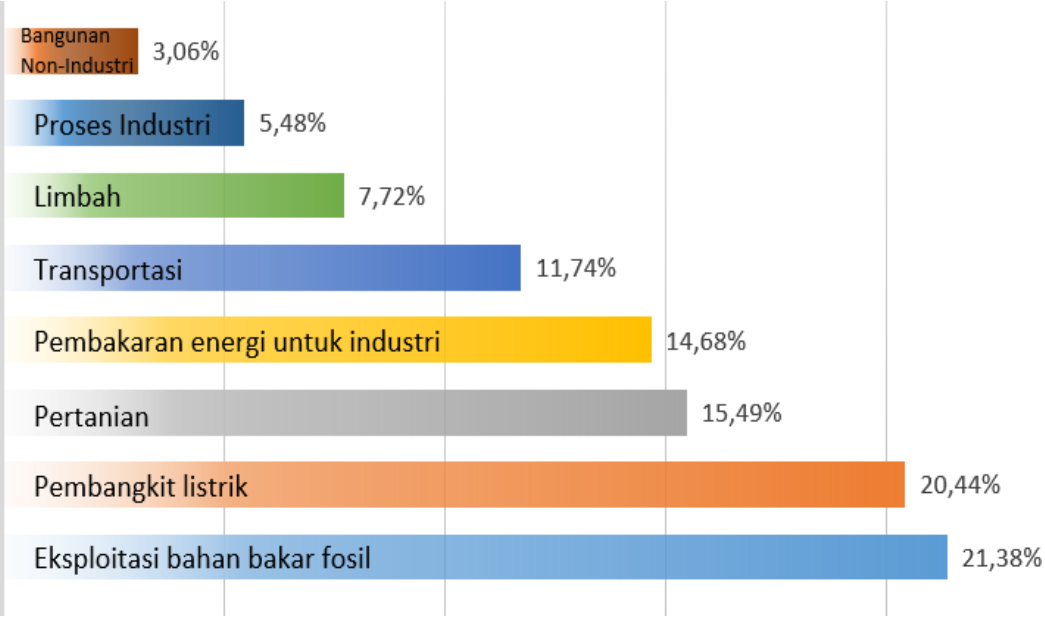
Penurunan intensitas emisi GRK menuju *net zero emission* sebagai salah satu sasaran utama visi Indonesia Emas 2045.

Gambar 1. 1 Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045



1) lndonesia memiliki cita-cita besar menjadikan Indonesia Emas 2045 sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Bcrdaulat, Maju, dan Berkelanjutan**;**
2) Indonesia akan menjadi negara dengan pendapaten per kapita setara negara-negara maju yang disertai kemiskinan menurun dan ketimpangan bcrkurang, negara yang berdaulat dan berperan penting di dunia Intemasional, negara yang memiliki Sumber Daya Manusia yang unggul, serta ncgara yang berkomitmcn menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan;
3) Transportasi Menyumbang sekitar 11,74% dari emisi GRK di Tahun 2022, di mana bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengambil porsi sekitar 79% dari total.

Gambar 1. 2 Sektor Penyumbang emisi GRK di Tahun 2022



Moda Transportasi	% GRK
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	79%
Transportasi Laut	10%
Transportasi Udara	11%
Kereta Api	1%

Source: European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report

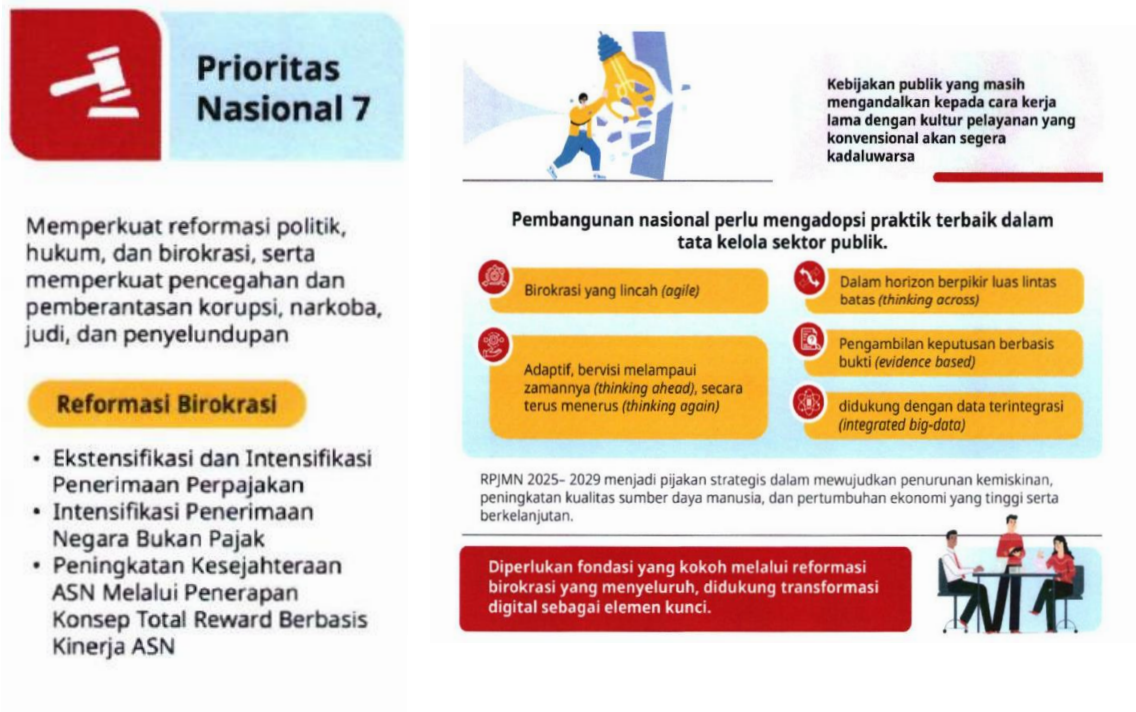
c. Reformasi Birokrasi dalam RPJMN 2025-2029

Transformasi sektor publik sebagai pengungkit mewujudkan strategi penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi serta berkelanjutan. Untuk dapat

mcnjadi pengungkit kuat pencapaian sasaran pembangunan diperlukan reformasi birokrasi yang menyeluruh.

Transformasi digital merupalan elemen kunci mendorong birokrasi yang transparan, inklusif, efisien, dan akuntabel termasuk mengurangi kebocoran anggaran melalui pendekatan yang berbasis data dan bukti.

Gambar 1. 3 Prioritas Nasional 7



d. Transformasi Digital Pemerintah

Terwujudnya kelembagaan yang lincah, kolaboratif, dan akuntabel bagi terwujudnya kolaborasi, penyelenggaraan agenda pembangunan nasional dan percepatan transformasi digital.

Menteri Koordinator dan Menteri dalam memimpin pelaksanaan tugas dan fungsinya menerapkan sistem akuntabilitas kinerja pemerintah, manajemen risiko pembangunan nasional, dan transformasi digital nasional.

Dukungan terhadap pelaksanaan transformasi digital dilakukan melalui pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Koordinator atau Kementerian, dan lintas sektor dalam mendukung keterpaduan layanan digital nasional sesuai bidang tugasnya.

Dampak efisiensi belanja dalam pelaksanaan APBN dan APBD 2025 terhadap pelaksanaan reformasi birokrasi. Bagian dari strategi efisiensi:

a. Optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam sistem kerja;
b. Penghematan penggunaan sarana dan prasarana kantor;
c. Memperkuat kolaborasi antar unit kerja (*share outcome, share output dan share activities)*;
d. Bekerja lebih cerdas dan inovatif.

Dengan pendekatan yang tepat, reformasi birokrasi, pembangunan zona integritas dan penguatan akuntabilitas akan tetap berjalan dengan hasil yang optimal, mendukung terwujudnya biroktasi yang lebih transpparan, efisien dan berorientasi pada hasil.

Transformasi digital Pemerintah dilakukan dengan memanfaatkan fondasi yang sudah ada melalui Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE).

Capaian yang sudah dihasilkan penerapan Pemerintah Digital di Indonesia terus meningkat, baik pada indeks nasional maupun internasional, berbagai inisiatif digital, seperti SatuSehat, *Platform* Merdeka Mengajar, Kartu Prakerja, SIASN, *Platform* Pengadaan Nasional, OSS, serta Unit digital inovatif, seperti Kemenkeu – CTO, Kemenkes – DTO, PMO – Prakerja, LKPP – *Govtech Procurement*, Kemendikbud – Govtech Edu dan lain-lain.

Upaya selanjutnya melalui pemanfaatan fondasi kebijakan dan tata kelola untuk menjamin keberlanjutan transformasi digital Pemerintah *(Business Continuity Management)* yakni: penguatan kebijakan transformasi digital Pemerintah, meningkatkan kualitas tata lelola dan manajemen Pemerintah Digital, membangun kemampuan implementasi Pemerintah melalui Integrasi/ interoperabilitas Layanan digital dan *emerging technology*.

e. Indeks Pengelolaan Informasi dan Komunikasi Publik

Tata Kelola informasi dan komunikasi publik (IKP) memiliki peran strategis dalam mendukung transparansi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan. Penguatan tata kelola IKP menjadi salah satu sasaran bidang komunikasi dalam RPJMN 2025-2029.

Transparasi informasi publik dan pengelolaan komunikasi publik yang efektif tidak hanya dilaksanakan melalui penyebaran masif informasi tentang program-program prioritas pemerintah melalui media elektronik dan media digital, tetapi juga dimaksudkan untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan dan program pemerintah serta pembangunan nasional, yang diharapkan mampu mendukung pencapaian visi dan misi pemerintah serta berkontribusi pada penguatan demokrasi di Indonesia.

Evaluasi terhadap kinerja Pengelolaan Informasi dan Komunikasi Publik (PIKP) memerlukan alat ukur yang terstandar, sistematis dan objektif. Sejak tahun 2019, Kementerian Komunikasi dan Informatika (sekarang Komdigi) telah melaksanakan survei nasional dengan topik: “Indeks Pengelolaan Informasi dan Komunikasi Publik (PIKP)” yang bertujuan mengukur kinerja PIKP dari sisi pemerintah pusat dan daerah sebagai pengelola, dan dari sisi masyarakat sebagai penerima layanan IKP.

Skor indeks PIKP berfungsi menunjukkan tingkat kinerja PIKP pemerintah terutama dalam hal ketersediaan, penyediaan dan penggunaan sumber daya pendukung pelaksanaan PIKP (masukan/*input*), manajemen informasi dan komunikasi (proses), penerimaan dan penilaian masyarakat terhadap informasi dan pelayanan informasi yang diterima (keluaran/*output*) serta pengaruh dan dampak PIKP terhadap masyarakat (*outcome*).

Pengukuran Indeks dimaksudkan untuk menghasilkan estimasi tingkat kinerja PIKP secara nasional. Sebagai alat ukur yang objektif, Indeks PIKP diharapkan dapat membantu dan memberikan data sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan dan perbaikan kebijakan dan program-program pelayanan informasi dan komunikasi publik serta dalam peningkatan koordinasi PIKP, baik diantara maupun antar instansi pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan sektor.

Sebagaimana diatur dalam Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2015 tentang Pengelolaan Komunikasi Publik, salah satu kegiatan yang harus dilakukan oleh instansi pemerintah pusat dan daerah yaitu menyebarluaskan informasi tentang kebijakan dan program pembangunan, khususnya informasi tentang Program Prioritas Nasional yang telah ditetapkan oleh Presiden dan disahkan melalui Peraturan Presiden setiap tahun.

f. Pengarusutamaan Pembangunan

RPJMN Tahun 2025-20'29 menggunakan lima pengarusutamaan pembangunan. Esensi dari pengarusutamaan pembangunan adalah memperluas kemanfaatan dari hasil pembangunan dan mengurangi dampak yang tidak diinginkan, sehingga tercipta pemerataan dan keadilan untuk seluruh masyarakat dengan tetap menjaga kualitas lingkungan. Pengarusutamaan dilakukan melalui pengintegrasian secara konsisten pendekatan (i) Gender dan Inklusi Sosial, (iil Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, (iii) Transformasi Digital, (iv) Pembangunan Rendah Karbon, dan (v) Pembangunan Berketahanan Iklim ke dalam seluruh kebijakan, program, dan kegiatan pemerintah (pusat-daerah), serta inisiatif pembangunan lainnya yang dilakukan oleh *non state actors*.

Pengarusutamaan gender dan inklusif adalah upaya peningkatan kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas dilaksanatan melalui strategi pengarusutarnaan gender dan inklusi sosial (PUG dan inklusi sosial) dengan memberikan kesempatan yang sama kepada perempuan dan laki-laki, pemuda, anak. penyandang disabilitas, lanjut usia, masyarakat adat, dan kelompok rentan lainnya. Kesempatan ini ditujukan untuk rneningkatkan akses seluruh kelompok terhadap sumber daya, mendoronq mereka berpartisipasi aktif dan bermakna dalam menyuarakan aspirasi dan

kebutuhan, terta terlibat dalam proses pengambilan keputusan, sehingga dapat merperoleh manfaat dari hasil pembangunan.

Strategi PUG dan lnklusi Sosial harus dilaksanakan secara menyeluruh di semua prionitas Nasional (PN) maupun non PN untuk mewujudkan pembangunan yang responsif gender dan inklusif, yang didahului dengan proses (a) analisis situasi ketimpangan gender dan identifikasi isu gender strategi di berbagai bidang dari aspek Akses, Partisipasi, Kontrol, dan Manfaat (APKM) dan aspek ketidakadilan gender (kekerasan, beban ganda, subordinasi, marginalisasi dan *stereotipe*) menggunakan data terpilah berdasarkan jenis kelamin, usia dan data lainnya yang relevan baik kuantitatif maupun kuallitatlf: (b) analisis faktor penyebab terjadinya ketimpangan gender di ranah keluarga, nmasyarakat dan pemerintah dan (c) penyusunan rencana aksi/intervensi beserta identifikasi institusi yang relevan untuk melaksanakan rencana aksi/intervensi tersebut. Selanjutnya dalam rangka memastikan konvergensi upaya pencapaian target kesetaraan gender, disusun straegi nasional/rencana aksi/dokumen kebijakan strategi lainnya di tingkat pusat dan daerah.

g. Bahaya *Over Dimension Over Loading*

Over Dimension adalah perubahan dimensi fisik truk, seperti menambah panjang bak, menambah sumbu roda, atau meninggikan ruang muatan. Sedangkan *Over Loading* adalah muatan yang dibawa truk melebihi batas Muatan Sumbu Terberat (MST) yang ditetapkan.

Bahaya Truk ODOL:

1) Mengganggu stabilitas kendaraan;
2) Merusak jalan dan jembatan;
3) Meningkatkan jarak pengereman;
4) Rawan pecah ban dan kecelakaan terguling;
5) Mengancam keselamatan pengendara lain.

Kecelakaan yang melibatkan truk ODOL tidak sepenuhnya kesalahan pengemudi, masih ada banyak pengusaha truk atau pemilik barang memodifikasi kendaraan melebihi batas dimensi dan batas muatan dengan alasan efisiensi dan menekan biaya produksi. Untuk itu diperlukan penanganan serius terhadap kendaraan bermuatan berlebih untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas.

Penguatan sistem transportasi dan penegakan hukum yang lebih konsisten untuk menjaga keselamatan publik, seperti uji tipe, uji berkala, uji kelayakan kendaraan, pemeriksaan beban angkut dan cara pengangkutan, serta pengecekan sistem manajemen keselamatan perlu diterapkan secara rutin untuk memastikan kondisi kendaraan dan sistem operasional yang aman (kebutuhan peningkatan kompetensi SDM Perhubungan terkait pengujian kendaraan bermotor).

Perlu juga diperhatikan pengaturan jam kerja pengemudi maksimal delapan jam per hari.

h. Berbagai Kecelakaan Transportasi
Penyebab kecelakaan transportasi salah satunya faktor manusia (*human error*), sumber daya manusia transportasi yang belum professional.
Pemerintah sebagai regulator memiliki peran sentral dalam mewujudkan sistem transportasi yang efektif, efisien, aman, selamat dan berkelanjutan.
Kebutuhan peningkatan pemangku Jabatan Fungsional Transportasi yang handal, kompeten dan profesional.

1.2.2. Isu Stratetgis Tata Kelola Penyelenggaraan Transportasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Permenpan RB Nomor 3 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 25 Tahun 2020 tentang *Roadmap* Reformasi Birokrasi Tahun 2020-2024. kegiatan yang dilakukan diarahkan pada perbaikan berbagai aspek pemerintahan yang dikenal dengan 8 (delapan) area perubahan, yang meliputi Manajemen Perubahan, Deregulasi Kebijakan, Penataan Organisasi, Penataan Tata laksana, Penataan SDM Aparatur, Penguatan Akuntabilitas, Penguatan Pengawasan, dan Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.
Pada *roadmap* Reformasi Birokrasi (RB) 2020–2024 setelah penajaman, kegiatan reformasi birokrasi tidak akan dikaitkan dengan 8 (delapan) area perubahan melainkan akan berfokus pada pelaksanaan Kegiatan Percepatan (*acceleration*). Kegiatan percepatan adalah kegiatan yang dimaksudkan untuk mempercepat terwujudnya birokrasi digital serta kegiatan reformasi birokrasi lain yang sudah dilaksanakan pada tahun sebelumnya yang perlu dipastikan keberlanjutannya. Beberapa perbaikan aspek pemerintahan yaitu:

a. Manajemen perubahan
Pada area ini dengan indikator hasil dalam roadmap RB sebelum penajaman adalah Indeks Kepemimpinan Perubahan dan setelah dilakukan penajaman indikator ini tidak dilanjutkan;
b. Penataan Peraturan Perundangan/Deregulasi Kebijakan
Deregulasi kebijakan dimaksudkan untuk penyederhanaan peraturan. Setiap Kementerian/Lembaga/Pemerintah daerah diminta untuk mengelimasi berbagai kebijakan/peraturan yang akan menghambat perkembangan birokrasi dan kecepatan pemberian pelayanan. Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh Presiden untuk melakukan deregulasi terhadap berbagai kebijakan yang menghambat kinerja dan investasi di Indonesia. Pada area perubahan penataan peraturan perundangan/deregulasi kebijakan terbagi menjadi 2 indikator yaitu:

1) Indeks Reformasi Hukum (IRH);
   a) Melakukan identifikasi dan pemetaan regulasi lingkup instansi pemerintah (menghilangkan *overlapping* peraturan);
   b) Deregulasi aturan yang menghambat birokrasi;
   c) Penguatan system regulasi nasional lingkup instasi pemerintah.
2) Indeks Kualitas Kebijakan (IKK);
   a) Melakukan perencanaan kebijakan yang meliputi agenda setting dan formulasi kebijakan;
   b) Melakukan evaluasi kemanfaatan kebijakan yang telah disusun.

c. Penataan Organisasi/Kelembagaan
   Dalam rangka menciptakan organisasi yang lebih sederhana untuk menunjang kinerja dengan lebih efektif dan efisien upaya lain yang telah dilakukan adalah merampingkan struktur organisasi pemerintah dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 28 tahun 2019 tentang Penyetaraan Jabatan Administrasi ke dalam Jabatan Fungsional. Dengan adanya penyederhanaan birokrasi, maka diharapkan disposisi/komunikasi lebih fleksibel dan langsung ke fungsional. Indikator dari Penataan Organisasi/Kelembagaan indikator hasil sebelum penajaman adalah Indeks Kelembagaan dan setelah dilakukan penajaman indikator ini agar disinergikan dengan Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE).

d. Penataan Tatalaksana
   Telah diterbitkan Perpres Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) yang bertujuan untuk mewujudkan sistem pemerintahan berbasis elektronik yang terpadu baik di instansi pusat maupun pemerintah daerah. Arsitektur SPBE Nasional akan digunakan sebagai acuan dalam pelaksanaan integrasi proses bisnis, data, infrastruktur, aplikasi dan keamanan SPBE untuk menghasilkan keterpaduan secara nasional. Berdasarkan kebijakan tersebut, seluruh Kementerian/Lembaga/ Pemerintah daerah wajib menerapkan SPBE. Dengan melakukan penerapan SPBE yang terpadu, instansi pusat dan pemerintah daerah dapat memanfaatkan bagi pakai data, aplikasi, dan infrastruktur SPBE sehingga dapat meminimalisir duplikasi pengembangan/pembangunan SPBE dan mengurangi pemborosan dalam pembelanjaan TIK. Hal ini akan berdampak pada peningkatan kualitas layanan pemerintah berbasis elektronik, peningkatan penerapan tata laksana berbasis elektronik, dan terwujudnya tata kelola pemerintahan yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel. Beberapa indikator hasil sebelum penajaman pada area ini adalah Indeks SPBE, Indeks Pengawasan Kearsipan, Indeks Pengelolaan Keuangan, dan indeks pengelolaan aset dan setelah

dilakukan penajaman indikator Indeks Pengawasan Kearsipan, Indeks Pengelolaan Keuangan, dan indeks pengelolaan aset agar dilanjutkan, disederhanakan dan disinergikan ke dengan Indikator Indeks SPBE.

e. Sistem Manajemen SDM
Kementerian/Lembaga/Pemerintah daerah dituntut untuk melaksanakan Sistem Merit sehingga tercipta ASN yang profesional, berintegritas dan berdaya saing tinggi. Perencanaan kebutuhan/formasi jabatan didasarkan atas kebutuhan organisasi yang sesuai dengan peta jabatan instansi/organisasi yang telah ditetapkan oleh Pejabat Pembina Kepegawaian. Penataan sumber daya manusia aparatur juga diarahkan agar kinerja kinerja setiap pegawai selaras dengan pencapaian kinerja organisasi. Untuk itu, penerapan manajemen kinerja yang efektif melalui perencanaan kinerja pegawai, bimbingan kinerja, penilaian kinerja, serta pemberian penghargaan dan sanksi berdasarkan hasil penilaian kinerja pegawai menjadi kata kunci didalamnya. Beberapa indikator hasil sebelum penajaman adalah Indeks Profesionalitas ASN, Indeks Sistem Merit, Indeks Tata Kelola Manajemen ASN dan setelah dilakukan penajaman indikator Indeks Profesionalitas ASN dan Indeks Tata Kelola Manajemen ASN agar diintegrasikan ke dalam Indeks Sistem Merit.

f. Penguatan Akuntabilitas
Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi masih terus mendorong penguatan Akuntabilitas Kinerja melalui implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di seluruh Kementerian/ Lembaga/pemerintah daerah. Hal ini sesuai dengan perintah presiden dalam berbagai kesempatan yaitu peningkatan efektivitas dan efisiensi pemerintah, dengan menjamin APBN yang fokus dan tepat sasaran. Beberapa indikator hasil sebelum penajaman pada area ini adalah Nilai SAKIP dan Indeks Perencanaan dan setelah dilakukan penajaman indikator dilanjutkan, disederhanakan dan disinergikan.

g. Pengawasan
Penguatan Pengawasan ini dilakukan oleh berbagai unsur, yaitu pengawasan manajerial secara berjenjang oleh internal instansi, pengawasan fungsional oleh internal dan eksternal instansi, pengawasan oleh masyarakat melalui pengaduan masyarakat, serta optimalisasi tindak lanjut hasil pengawasan untuk perbaikan berkelanjutan. Keempat unsur ini perlu kolaborasi dengan baik mulai dari perencanaan, pelaksanaan dan monev. tindak lanjut hasil pengawasan dengan memanfaatkan teknologi informasi yang terintegrasi. Beberapa indikator hasil sebelum penajaman adalah Maturitas SPIP dan Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang/Jasa dan setelah dilakukan penajaman indikator Maturitas SPIP dilanjutkan, disinergikan dengan Indikator yang ada di

area penguatan akuntabilitas (IK Nilai SAKIP dan Indeks Perencanaan) sedangkan Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang/Jasa dilanjutkan, disederhanakan dan disinergikan ke dengan Indikator Indeks SPBE.

h. Pelayanan Publik
Undang-Undang Republik Indonesia 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik mengamanatkan agar semua penyelenggara pelayanan publik dapat menyediakan pelayanan yang berkualitas bagi pengguna layanan atau yang disebut dengan pelayanan prima. Salah satu indikatornya adalah indeks pelayanan publik dan dan setelah dilakukan penajaman indikator ini dilanjutkan, dan disinergikan.
Road map Reformasi Birokrasi 2020-2024 setelah dilakukan penajaman mengarahkan pelaksanaan reformasi birokrasi kedalam dua fokus yang disebut dengan "*double track*", yaitu fokus penyelesaian isu hulu yang disebut dengan reformasi birokrasi general, serta fokus penyelesaian isu hilir yang disebut dengan reformasi birokrasi tematik.

1.2.2.1. Ketersediaan Sumber Daya

Untuk dapat menjalakan tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi yang lebih produktif dan menghasilkan stok infrastruktur dan jaringan pelayanan yang memadai untuk menghasilkan konektivitas, pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi nasional yang mampu mendukung pembangunan nasional di segala bidang diperlukan penyediaan sumber daya (khususnya SDM, pendanaan, dan sistem pendukung) yang berkualitas dan memadai. Pada beberapa butir berikut ini disampaikan isu strategis dalam penyediaan sumber daya bagi penyelenggaraan bidang transportasi.

a. Kecukupan jumlah dan kompetensi SDM transportasi
Isu mengenai kecukupan jumlah dan kompetensi SDM masih menjadi latar belakang dari berbagai permasalahan di bidang transportasi.
Sampai dengan Desember 2025, Kementerian Perhubungan memiliki jumlah pegawai sebanyak 57.509 (lima puluh tujuh ribu lima ratus sembilan) orang yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan dengan komposisi sebagai berikut: (i) menurut jenis kelamin (74,93% laki-laki dan 25,07% perempuan, (ii) menurut pendidikan (S1/S2/S3/setara 39,21%, D1/2/3/4/setara 35,27%, SD/SMP/SMA/ sederajat 25,52%), (iii) menurut golongan (Gol IV 6,21%, Gol III 60,48%, Gol II 33,25%, Gol I 0,06%), (iv) menurut jabatan (JFT 13,07%, struktural 2,93%, Lainnya 84,01%).

Distribusi pegawai antar Unit Eselon I sangat tergantung dari jumlah UPT dan jumlah Eselon II yang dimiliki, dalam hal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki jumlah pegawai terbesar 20621 orang

(35,86%), disusul oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebanyak 14833 orang (25,79%), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebanyak 11519 (20,03%), dan BPSDM sebanyak 4971 orang (8,64%). Adapun Ditjen Perkeretaapian, Sekjen, dan Pegawai yang Diperbantukan masing-masing berkisar antara 2-4% terhadap total (sekitar 1000 orang), sedangkan Itjen, BKT, dan BPTJ jumlah pegawainya hanya kurang dari 400 orang (sekitar 1% total).

Memperhatikan trend kebutuhan SDM Kementerian Perhubungan sesuai tantangan ke depan diperlukan upaya untuk (i) memenuhi kebutuhan SDM sesuai jumlah dan kompetensi berdasarkan Analisis Beban Kerja (ABK), (ii) menambah proporsi jumlah SDM yang memiliki sertifikat Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sesuai kebutuhan teknis operasional di lapangan maupun skenario perampingan organisasi, (iii) meningkatkan profesionalitas dan kompetensi SDM Kementerian Perhubungan melalui diklat maupun bentuk peningkatan pengetahuan dan pengalaman lainnya.

b. Pendanaan dan Pembiayaan Sektor Transportasi

Sebagaimana telah dibahas realisasi anggaran pemerintah melalui APBN Kementerian Perhubungan rata-rata hanya sekitar Rp 35-40 Triliun per tahun (66,40% dari kebutuhan yang direncanakan dalam Renstra 2020-2024). Kebijakan efisiensi anggaran dari Presiden untuk Tahun Anggaran 2025 dan 2026 juga berdampak signifikan terhadap ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan strategis yang telah direncanakan maupun diarahkan.

Data PPP *Book* Bappenas 2024 menyatakan bahwa kemajuan pelaksanaan proyek KPBU selama 2020-2024 dari rencana sebanyak 14 proyek dengan total nilai investasi sekitar USD 6504,6 Juta (Rp 97,57 Triliun) hanya 4 proyek yang sudah berhasil masuk tahap konstruksi dengan total nilai investasi sekitar USD 1017,9 Juta (Rp 15,27 Triliun) atau hanya 15,65%, sedangkan untuk 10 proyek lainnya masih dalam tahap transaksi maupun penyiapan.

Dengan skenario pendanaan RPJMN 2025-2029 antara Pemerintah : BUMN: swasta adalah 7,22% : 6,13% : 86,65%, maka idealnya rasio investasi melalui KPBU setidaknya mencapai 15-20 % dari total, dan melalui PINA minimal 70-75% dari total. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi jajaran Kementerian Perhubungan untuk dapat menyusun daftar (*long/sort list*), melakukan kajian kelayakan, serta menawarkan proyek-proyek infrastruktur maupun pengembangan jaringan layanan baru yang prospektif melibatkan pendanaan swasta.

Peran pemerintah Daerah juga diharapkan lebih besar dalam penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi sesuai kewenangannya masing-masing, dimana sesuai ketentuan pada Undang-Undang No 1 Tahun 2022

tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah diwajibkan mengalokasikan APBD minimal 40% (*nett* setelah dikurangi transfer dan pembiayaan) untuk menyediakan infrastruktur pelayanan publik.

Sumber pendanaan dari *endowment fund* maupun *carbon trading* perlu mulai diidentifikasi potensinya untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur transportasi yang relevan. Selain itu, sesuai amanat Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan penerapan dana preservasi jalan maupun upaya untuk menerapkan *User Service Obligation* (USO) pada moda selain jalan perlu juga diperjuangkan penerapannya di masa datang.

c. Penerapan Teknologi di Bidang Transportasi

Menghadapi era Industri 4.0 serta dampak perubahan iklim, perlu dilakukan pembaruan terhadap penerapan teknologi di bidang transportasi, baik pada teknologi sarana prasarana maupun sistem pendukungnya.

Perubahan teknologi dapat dimulai dari transisi untuk mengurangi penggunaan BBM dengan memperbarui teknologi permesinan, yang dilanjutkan dengan pemanfaatan otomatisasi untuk pengendalian dan pengoperasian sarana, serta penerapan secara utuh teknologi dalam pengelolaan jaringan menuju *Intelligence Transport System* (ITS). Perlu disusun *Grand* Desain Transformasi Teknologi di Bidang Transportasi untuk mengawal proses perubahan tersebut secara efektif dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial, lingkungan, serta kemandirian dan ketahanan nasional.

Pemanfaatan teknologi dalam mendukung tugas-tugas Kementerian Perhubungan sebagai regulator di sektor transportasi juga perlu mendapat perhatian tersendiri. Penggunaan teknologi *surveillance* akan membantu proses akuisisi data, teknologi IoT (*Big Data* dan *Cloud Computing*) akan sangat membantu mentransformasikan data menjadi informasi bagi proses perumusan kebijakan. Kementerian Perhubungan perlu mengembangkan dan mengintegrasikan sistem TIK yang ada saat ini menjadi *Decision Support System* (DSS) yang handal dan akurat dalam menyediakan informasi kebijakan.

1.2.3. Isu Prioritas

Dari berbagai isu strategis transportasi nasional yang disampaikan sebelumnya, terdapat beberapa isu prioritas atau permasalahan utama (*main issues*) yang akan menjadi fokus Kementerian Perhubungan pada perioda 2025-2029. Pemilihan permasalahan utama didasarkan pada 3 (tiga) kriteria berikut:

a. *Responsive*, merupakan respon terhadap permasalahan transportasi yang sudah menjadi perhatian masyarakat (*public concern*);
b. *Relevant*, mendukung kebijakan, janji kampanye, dan prioritas Presiden/ Wakil Presiden khususnya yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029;
c. *Impactive*, memberikan dampak yang signifikan terhadap peningkatan kinerja *core business* transportasi (konektivitas, pelayanan, keselamatan) dan/atau manfaat kepada publik (ekonomi, sosial, lingkungan).

Berdasarkan kriteria tersebut dari sebanyak 25 (dua puluh lima) isu strategis yang dimunculkan dalam RPJMN 2025-2029 dan dilengkapi pada Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka terpilih sebanyak 3 (tiga) isu prioritas yang akan ditangani Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan, yakni:

a. Peningkatan Integrasi Transportasi

Permasalahan transportasi perkotaan dan logistik barang semuanya berpangkal dari integrasi antarmoda transportasi yang belum paripurna, sehingga menyebabkan ekonomi biaya tinggi pada perjalanan rutin masyarakat perkotaan dan distribusi barang pokok penting ke seluruh wilayah NKRI.

Berdasarkan data Bappenas (2022) biaya transportasi merupakan komponen dominan dari total biaya logistik nasional (jika di Tahun 2022 total biaya logistik sebesar 14,29% PDB, maka komponen biaya transportasi sekitar 8,79% (61,55%). In-efisiensi integrasi pada simpul transportasi berdampak pada penambahan biaya transportasi sekitar 20-50%.

Di sisi lain, hasil survei BPS (2020) rata-rata biaya transportasi masyarakat perkotaan mencapai 12,56% dari total biaya hidup (idealnya menurut World Bank < 10%). Hal ini selain akibat kurangnya sediaan angkutan kapasitas angkutan umum, juga disebabkan tingginya biaya first-last mile (35-64% total) yang bisa lebih mahal dari angkutan utamanya.

Diharapkan dengan peningkatan integrasi transportasi, biaya logistik dapat diturunkan 2-3% dari PDB dan biaya transportasi publik dapat ditekan hingga < 10%. Hal ini relevan dengan agenda RPJMN 2025-2029 untuk mendukung pertumbuhan ekonomi menuju 8% dan penurunan kemiskinan menuju 0%.

b. Penanganan Kemacetan Lalu Lintas Perkotaan

Dalam 20 tahun ke depan jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di wilayah perkotaan menjadi 70%, hal ini akan berdampak terhadap tingginya permintaan perjalanan di sejumlah kawasan perkotaan di Indonesia. Sebagaimana diketahui, saat ini kemacetan lalu lintas yang terjadi di kawasan perkotaan sangat tinggi (Bandung masuk ke dalam 10

kota termacet di dunia versi Tomtom Traffic 2025, dan Medan, Surabaya, Palembang, dan Jakarta masuk 100 besar kota termacet di dunia).

Kemacetan lalu lintas tersebut umumnya disebabkan oleh masih rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum perkotaan (*mode share* kurang dari 20%), sementara penyediaan kapasitas jaringan jalan belum memadai (karena ruang jalan terbatas dan pemanfaatannya tidak optimal).

Upaya pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan di Indonesia akan menjadi solusi utama dalam penyelesaian permasalahan kemacetan yang harus didukung oleh kebijakan push and pull, khususnya MRLL dan MKT yang tepat sasaran.

c. Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL)

Permasalahan ODOL pada kendaraan barang sudah menahun. Indonesia dengan ketergantungan pada ekonomi ekstraktif dan pertanian yang masih tinggi, cenderung menghasilkan pergerakan barang *high-volume and low-value* dalam skala besar sebagai faktor pendorong utama terjadinya ODOL selain belum baiknya integrasi antarmoda transportasi dan belum berkembangnya transportasi multimoda.

Dampak negatif ODOL sangat signifikan terhadap (i) percepatan laju perusakan jalan (kerugiannya mencapai Rp 43,4 Triliun/tahun), (ii) peningkatan potensi terjadinya kecelakaan (30-40% kecelakaan di jalan melibatkan truk ODOL), serta (iii) peningkatan kemacetan lalulintas di sejumlah lokasi.

Penanganan ODOL sangat relevan dengan salah satu prioritas Presiden/Wakil Presiden dalam penegakan hukum, serta diharapkan mampu mendorong terciptanya efisiensi dalam sistem distribusi dalam mendukung swasembada pangan dan energi, hilirasi sumber daya alam, dan industrialisasi.

d. Pengaturan Transportasi *Online*

Fenomena transportasi *online* yang mulai berkembang di Indonesia satu dekade lalu dan *booming* semenjak pandemi *Covid-19*, menyisakan permasalahan terkait hubungan bisnis antara aplikator dengan mitra *online* dengan sering munculnya keluhan tingginya potongan tarif yang menyebabkan berkurangnya pendapatan.

Meskipun pengaturannya sebagai angkutan umum masih kontroversial, namun Kementerian Perhubungan akan mengambil inisiatif untuk membantu memberikan referensi pengaturan terkait batasan tarif, jumlah armada, dan kelaikan sarana. Pengaturan transportasi online ini relevan dengan janji Presiden/Wakil Presiden untuk memberikan kepastian hukum untuk jenis layanan ini.

Permasalahan terkait pengelolaan layanan transportasi berbasis aplikasi/*online* akan semakin besar dalam beberapa tahun ke depan dengan semakin dalamnya penerapan teknologi di bidang transportasi pada era ekosistem baru penyediaan layanan transportasi.

1.2.4. Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko

Efektivitas dampak, permasalahan kinerja, maupun kondisi infrastruktur dan jaringan transportasi yang masih belum sepenuhnya optimal, sebagaimana disampaikan pada Sub Bab sebelumnya, pada dasarnya merupakan resultan dari belum optimalnya kualitas tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi di Indonesia, dengan Kementerian Perhubungan sebagai pengampu (sesuai amanat Perpres No 173 Tahun 2024) dengan melibatkan Pemerintah Daerah, K/L terkait, serta pihak swasta dan masyarakat.

Berikut ini disampaikan beberapa permasalahan dalam tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi di Indonesia.

a. Belum Terpadunya Sistem Penyelenggaraan Transportasi Nasional

   Sampai dengan saat ini, usulan Undang-Undang (UU) mengenai Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) belum ditetapkan. Diharapkan UU Sistranas tersebut dapat menjadi rujukan dalam penyelenggaraan setiap moda transportasi secara terpadu, mulai dari aspek pengaturan, pembinaan, pembangunan/pengembangan jaringan, pengoperasian dan pengendalian, hingga pengusahaan.

   Pada saat ini UU setiap moda transportasi memandatkan disusunnya Rencana Induk yang saling merujuk satu dengan yang lainnya, namun belum pernah dilakukan *overlay* antar masing-masing rencana. Selain UU Sistranas, pemaduan pada level jaringan juga diperlukan untuk memastikan terjadinya keterpaduan antarmoda dan efisiensi secara keseluruhan, sehingga diperlukan adanya Rencana Induk Transportasi Nasional (RITN).

   Pengembangan jaringan transportasi perkotaan saat ini masih dilakukan secara individual di setiap kawasan metropolitan, yang dimulai dengan penyusunan dokumen *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) dan dilanjutkan dengan pengembangan jaringan angkutan massal perkotaan sesuai skenario yang disepakati. Diperlukan adanya dokumen Rencana Umum Nasional Transportasi Perkotaan (RUNTP) yang diharapkan dapat mensinergikan penerapan strategi, skenario, teknologi dan ujungnya pada sinergi investasi untuk optimalisasi pemanfaatan *resource* nasional.

b. Fokus Peran Pemerintah sebagai Regulator di Bidang Transformasi

   Kementerian Perhubungan sebagai instansi pemerintah tertinggi dalam penyelenggaraan bidang transportasi, berdasarkan UU diberikan mandat

untuk berperan sebagai regulator dalam menjaga agar interaksi antara Operator dengan *User* dalam sistem transportasi tetap saling menguntungkan secara berkelanjutan dengan mengedepankan efisiensi konektivitas, kualitas pelayanan, dan jaminan keselamatan dan keamanan serta memberikan dampak positif bagi kemaslahatan publik (termasuk non user), berkeadilan, menjaga kelestarian lingkungan, dan mendukung agenda pembangunan nasional di segala bidang.

Pelaksanaan fungsi Kementerian Perhubungan sebagai regulator seringkali berbenturan dengan penyediaan sarana, prasarana, dan layanan transportasi yang saat ini masih bergantung pada pendanaan pemerintah. Dengan sistem penganggaran pemerintahan yang sangat kompleks dan berresiko saat ini, alokasi sumberdaya Kementerian Perhubungan cenderung lebih difokuskan dalam penyediaan barang dan jasa, sedangkan aktivitas untuk merumuskan regulasi dan kebijakan serta mengendalikan pelaksanaannya di lapangan seringkali kurang optimal.

Penanganan ODOL, OJOL/*ojek online*, biaya logistik, keselamatan jalan, tarif angkutan, transisi energi, disrupsi teknologi, dampak perubahan iklim, dll, saat ini masih terkesan kalah cepat dibandingkan perkembangan permasalahan di lapangan. Hal ini menuntut, agar jajaran Kementerian Perhubungan kembali kepada khittah-nya sebagai regulator dimana penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi lebih banyak diserahkan kepada Swasta. Hal ini sejalan dengan kebijakan efisiensi dari Presiden RI 2025-2029 di mana porsi investasi pemerintah di bidang infrastruktur akan dikurangi dan pelibatan swasta ditingkatkan. Tentu saja kebijakan ini membutuhkan dukungan regulasi dan kebijakan yang tepat untuk memperbaiki iklim usaha di bidang transportasi.

RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) telah mencanangkan perioda pembangunan pertama (2025-2029) sebagai fondasi transformasi nasional, di mana semua bidang pembangunan (termasuk transportasi) harus melakukan perbaikan dalam tata kelola interaksi antar aktor (*regulator-operator-user-public*) yang efisien dan efektif. Tantangan penyelenggaraan bidang transportasi di tahun-tahun ke depan akan lebih sulit dengan adanya kelangkaan energi, dampak perubahan iklim, persaingan ekonomi, perubahan geopolitik, serta perubahan struktural dalam bidang ekonomi yang didorong oleh perkembangan teknologi. Tatakelola bidang transportasi harus mentransformasikan diri sehingga lebih adaptif, agile, dan terbuka dalam menyongsong era digitalisasi.

c. Perluasan Sumber Pendanaan dan Pembiayaan

Skenario Pendanaan RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) telah ditetapkan dengan proporsi pendanaan antara Pemerintah : BUMN : swasta sebagai berikut 7,22% : 6,13% : 86,65%.

Beban pendanaan Pemerintah Pusat diharapkan semakin berkurang dengan adanya peningkatan alokasi pendanaan dari Pemerintah Daerah sesuai UU No 1 Tahun 2022 tentang HKPD yang mengamanatkan agar minimal 40% dari nett APBD dialokasikan untuk penyediaan infrastruktur pelayanan publik (termasuk transportasi). Selain itu, UU HKPD juga membuka peluang bagi adanya kerjasama investasi pusat dan daerah, daerah-daerah, serta PHLN dan penerbitan obligasi untuk daerah. Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) melalui berbagai variannya (diantaranya: BOT/BOO, *Availability Payment* (AP), kerjasama pemanfaatan (KSP), kontrak O&M, dlsb) perlu digali sedalam-dalamnya dengan tetap memegang teguh prinsip *Value for Money* diukur dari segi ekonomi, efisiensi, dan efektivitas.

Peran BUMN dan swasta juga sangat diharapkan melalui skema PINA (Pembiayaan Investasi Nonanggaran Pemerintah) di mana jalur masuk investasi swasta umumnya melalui perizinan di bidang transportasi. Setiap direktorat jenderal diharapkan dapat mengidentifikasi adanya peluang investasi swasta dalam penyediaan prasarana, sarana, maupun penyediaan layanan transportasi sesuai skema jaringan yang telah direncanakan ataupun melalui inisiatif swasta murni yang dianggap sejalan.

d. Penguatan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Penguatan organisasi dan tata kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan sangat diperlukan untuk dapat melaksanakan tugas dan fungsi pada ekosistem global yang terus berubah cepat dan penuh tantangan di masa datang.

Peran Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (DJITM) yang dibentuk di Tahun 2025 (sesuai Perpres No 173 Tahun 2024 dan PM 4 Tahun 2025) perlu segera dioptimalkan dengan pembentukan sejumlah Unit Pelaksana Teknis (UPT) agar dapat melaksanakan tugas teknis operasional di lapangan. Adapun UPT-UPT eksisting di Unit Eselon I lainnya perlu dimaksimalkan perannya dalam penyediaan layanan publik dan diupayakan agar dapat bertransformasi menjadi BLU (Badan Layanan Umum) atau bahkan menjadi BUMN (berbentuk Perum ataupun PT).

Proses bisnis di setiap unit kerja maupun koordinasi antar organisasi perlu disusun dan disesuaikan dengan kebutuhan dan tantangan, di mana proses pengambilan keputusan harus dilakukan secara cepat dan akurat dibantu teknologi. Integrasi sistem database, SOP/perizinan berbasis aplikasi, dan pemanfaatan secara ekstensif teknologi dalam setiap tahapan kegiatan harus menjadi agenda utama dalam transformasi proses bisnis dalam penyelenggaraan bidang transportasi.

e. Peningkatan Kemajuan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan
Sesuai RPJPN 2025-245 dari transformasi tata kelola, tema tahap 1 (2025-2029) adalah penguatan fondasi kelembagaan pemerintahan diantaranya melalui peningkatan capaian kemajuan reformasi birokrasi di semua K/L termasuk Kementerian Perhubungan.
Diperlukan peningkatan kualitas pengelolaan di bidang keuangan dan aset, manajemen kinerja dan pengelolaan risiko, peningkatan kepatuhan internal,

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS

2.1. Visi

2.1.1. Visi Indonesia Emas 2045

Sesuai amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD) 1945 dalam alinea kedua disampaikan bahwa Visi Bernegara Indonesia adalah: "**Negara Indonesia yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur**", dengan Misi Negara: (1) Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, (2) Memajukan kesejahteraan umum, (3) Mencerdaskan kehidupan bangsa dan (4) Ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Gambar 2. 1 Visi Indonesia Emas 2025-2045



Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan

(**Sumber:** UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

a. **Negara Kesatuan Republik Indonesia** yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia;
b. **Bersatu:** Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhineka Tunggal Ika;
c. **Berdaulat:** Indonesia yang berdaulat adalah Indonesia sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya;
d. **Maju:** Indonesia sebagai negara maji, ekonominya mencapai pisisi nomor lima terbesar dunia, berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya Nusantara Indonesia menjadi negara berdaya, modern, tangguh, inovatif dan adil.

e. **Berkelanjutan:** sebagai negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup serta tata kelola yang baik.

2.1.2. Visi Presiden 2025-2029

Dalam rangka melaksanakan dan mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yang tercantum dalam RPJPN Tahun 2025-2045, Presiden dan Wakil Presiden Periode 2025-2029 menetapkan Visi Presiden 2025-2029.

Gambar 2. 2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029



(**Sumber:** Perpres No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029)

Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

a. Bersama: Prabowo dan Gibran mengajak putra putri terbaik bangsa dari semua latar belakang yang memiliki kesamaan tekad untuk bekerja sama;
b. Indonesia Maju: Membangun bangsa dengan dasar fondasi kuat yang dibangun oleh kepemimpinan Presiden Joko Widodo;
c. Menuju: Dengan tujuan yang jelas, yaitu Indonesia Emas;
d. Indonesia Emas: Negara yang setara dengan negara maju di tahun 2045 atau lebih cepat.

Visi tersebut mengandung arti pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra-putri terbaik bangsa dengan kesamaan tekad berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045.

2.1.3. Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029

Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional dan visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029, Kementerian Perhubungan memiliki peranan penting dan strategis dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara sesuai Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Untuk menyelenggarakan pembangunan nasional sektor transportasi selama 5 tahun ke depan dalam rangka mewujudkan Visi Presiden dan Wakil Presiden menuju Indonesia Emas 2045 ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yakni:

Gambar 2. 3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029



(**Sumber:** Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029)

Penjelasan:

a. **Transportasi maju** merupakan pengejawantahan dari Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025) yakni "Bersama **Indonesia Maju** menuju Indonesia Emas 2045". Transportasi maju artinya tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.
   1) Handal: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
   2) Inklusif: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat;
   3) Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global;
   4) Memberikan nilai tambah: penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

b. **Indonesia Emas 2045** merupakan bentuk dukungan sektor transportasi terhadap visi pembangunan nasional jangka panjang dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59/2024).

2.1.4. Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Dengan memperhatikan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang telah disesuaikan dengan Visi RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025), maka ditetapkan Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal yang tercantum dalam PM 4 Tahun 2025 yaitu:

Gambar 2. 4 Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029



(**Sumber:** Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029)

Penjelasan mengenai Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 yakni:

a. **Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik** merupakan tujuan hasil yang sesuai dari penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (PM 4/2025).
b. **Transportasi maju** mengambil dari Visi Kementerian Perhubungan merupakan pengejawantahan dari Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025) yakni "Bersama **Indonesia Maju** menuju Indonesia Emas 2045". **Transportasi maju** artinya **tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan**.
c. **Indonesia Emas 2045** merupakan bentuk dukungan sektor transportasi terhadap visi pembangunan nasional jangka panjang dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59/2024).

2.2. Misi

2.2.1. Misi (Agenda) Pembangunan 2045

Misi bernegara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1045 adalah:

a. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia;
b. Memajukan kesejahteraan umum;
c. Mencerdaskan kehidupan bangsa;
d. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Dalam rangka mengejawantahkan misi bernegara tersebut untuk mencapai Indonesia Emas 2045, RPJPN 2025-2024 menetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan 2045.

Untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 dilaksanakan delapan misi (agenda) pembangunan. Delapan agenda ini pada dasarnya terdiri dari 3 (tiga) kelompok yaitu:

a. Transformasi Indonesia dengan 3 (tiga) Agenda yaitu:
    1) Transformasi Sosial, mewujudkan transformasi sosial untuk mmbangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing;
    2) Transformasi Ekonomi, mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan profuktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi profuktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi biru, pertanian, parwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan konektivitas global, serta pembangunan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan;
    3) Transformasi Tata Kelola, mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
b. Landasan Transformasi dengan 2 (dua) Agenda yaitu:
    1) Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepeminpinan Indonesia, memantapkan agenda supremasi hukum, stabilitas, dan kepeminpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan;
    2) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi, memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial

budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.

c. Implementasi secara menyeluruh melalui 3 (tiga) Agenda Kerangka Implementasi Tranformasi yaitu:
   1) Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan, pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepeminpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakterisitik masing-masing wilayah
   2) Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan, dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi
   3) Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan, kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.

Gambar 2. 5 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045



(**Sumber:** UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

2.2.2. Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden akan dicapai dengan 8 misi yang disebut ASTA CITA. Perumusan ASTA CITA didasarkan pada semangat nasionalisme, patriotisme, dan kebangsaan yang tinggi, serta komitmen untuk melayani rakyat dengan sepenuh hati. ASTA CITA mencerminkan visi dan misi PRABOWO dan GIBRAN sebagai pemimpin bangsa yang ingin membawa Indonesia ke arah kemajuan, kesejahteraan dan kejayaan. Filosofi ASTA CITA mengajak seluruh rakyat Indonesia untuk bersatu, berjuang dan berkontribusi untuk mewujudkan ASTA CITA demi kemajuan Indoensia :

Gambar 2. 6 Delapan Misi (Asta Cita) Presiden 2025-2029



(**Sumber**: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Gambar 2. 7 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)



Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Lebih lanjut, RPJMN 2025-2029 menjadikan Astacita Presiden dan Wakil Presdien 2025-2029 sebagai Prioritas Nasional (PN) pembangunan jangka menengah untuk Tahun 2025-2029. Prioritas Nasional (PN) tersebut merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita, dimana setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode 2025-2029. Pengejawantahan Astacita Presiden 2025-2029 menjadi Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.7**.

2.2.3. Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilakukan untuk mewujudkan dukungan bidang transportasi terhadap Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 serta Visi Indonesia Emas 2045.

Dalam hal ini ditetapkan sebanyak 8 (delapan) Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang berkesesuaian secara langsung satu per satu dengan 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita), yakni:

a. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standarpelayanan dan keselamatan;

b. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
d. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
e. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama;
f. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
h. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.2.4. Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Dengan memperhatikan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang telah disesuaikan dengan Misi RPJMN 2025-2029, maka ditetapkan Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 yakni:
Misi 1 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.
Misi 2 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan di internal Sekrateriat Jenderal dalam rangka mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfatakan kemajuan teknologi).
Penjelasan mengenai Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2024-2029 yakni:
a. **Misi 1** berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.
b. **Misi 2** berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan di internal Sekrateriat Jenderal dalam rangka mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfatakan kemajuan teknologi).

Transformasi Tata Kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN

berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi. Transformasi Tata Kelola bertujuan untuk menciptakan lingkungan kelembagaan yang memungkinkan tercapainya regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif. Terkait hal tersebut, terdapat 11 (sebelas) isu strategis dalam upaya transformasi tata kelola, yaitu (i) regulasi (ii) kelembagaan yang efektif, (iii) proses bisnis yang adaptif, (iv) manajemen talenta, (v) meritokrasi dan integritas, (vi) manajemen ASN Strategis, (vii) pelayanan publik yang berkualitas, (viii) pelayanan bidang strategis, (ix) digitalisasi (Sumber: UU 59/2024 RPJPN 2025-2045)

2.3. Tujuan

2.3.1. Tujuan Pembangunan Nasional 2045

Kedelapan misi (agenda) Pembangunan 2045 dalam RPJPN 2025-2045 dilaksanakan melalui 17 (tujuh belas) arah (tujuan) Pembangunan seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.1**. Dalam proses pencapaian misi, dibutuhkan nilai-nilai ideal yang mendasari bagaimana misi tersebut dilaksanakan. Hal utama yang harus diperhatikan adalah kesesuaian dalam mewujudkan transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola yang inovatif, ditopang oleh supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Mewujudkan misi juga harus didampingi dengan nilai proporsional yang berkaitan dengan karakter dan akar budaya yang terus dipegang sebagai identitas nasional.

Tabel 2. 1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045

Misi (8 Agenda) Pembangunan 2045		17 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 (Indonesia Emas 2045)
Transformasi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1 Kesehatan untuk Semua IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau IE6 Transformasi Digital IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

Misi (8 Agenda) Pembangunan 2045		17 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 (Indonesia Emas 2045)
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11 Stabilitas Ekonom Makro IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Bekualitas dan Ramah Lingkungan Misi 8 Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan	

Sumber: ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

2.3.2. Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 seperti pada **Gambar 2.8**.

Gambar 2. 8 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025 2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045



(**Sumber**: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis (seperti proyek strategis nasional). Asta Cita sebagai Prioritas Nasional selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045. Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

2.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

a. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)
   Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (*SP*) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

b. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)
   Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (*CP*) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

c. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)
   Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasionalkan oleh SDM transportasi yang kompeten.

d. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)
   Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (*LG*) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support)* yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Untuk mengukur tingkat keberhasilan Kementerian Perhubungan 2025-2025 dalam mencapai tujuan akan digunakan Indikator Tujuan seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.2** berikut ini.

Tabel 2. 2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Level *Perspective*	**Tujuan**	**Indikator dan Formulasi Perhitungan**
Stakeholder Perpective	**Tujuan 0 (T.0):** Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level *Stakehoder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
Customer Perspective	**Tujuan 1 (T.1):** Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	**IKT.1** Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional (satuan %) Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (*CKLTN*) ***CKLTN = (RRKTN/TRKTN + RTITN/TTITN + RIKMTN/TIKMTN + RTKTN/TTKTN)/4*** • *RRKTN* = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi • Nasional • *TRKTN* = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • *RTITN* = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • *TTITN* = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • *RIKMTN* = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor • transportasi • *TIKMTN* = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor • transportasi • *RTKTN* = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional • *TTKTN* = Target Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional
Internal Business Perspectives	**Tujuan 2 (T.2)** Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi (satuan %) Capaian Kineja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (*CKKSTN*) ***CKKSTN = (RIKRKT/TIKRKT + RCtransportasi/ TCtransportasi))/2***

Level *Perspective*	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		• *RIKRKT* = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • *TIKRKT* = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • *RCtransportasi* = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten • *TCtransportasi* = Target Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten
Learning and Growth Perspectives	**Tujuan 3 (T.3)** Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (satuan %) Capaian Kineja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (*CKRBKP*) ***CKRBKP = (RIRBKP/TIRBKP)*** • *RIRBKP* = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan • *TIRBKP* = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan

2.3.4. Tujuan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 dan pencapaian Kementerian Perhubungan, ditetapkan 3 (tiga) tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

a. Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0)

Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (*SP*) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan transformasi tata kelola nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 termasuk sasaran strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.

b. Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (T.1)

Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (*CP*) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam upaya mendukung transformasi tata kelola, dukungan teknis dan peningkatan kinerja Kementerian Perhubungan.

c. Terwujudnya *Good Goverment* di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (T.2)

Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (*IBP)* dan *Learning and Growth Perspectives* (*LG*) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support)* yang mampu disediakan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak yang besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfatakan kemajuan teknologi).

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Level *Perspective*	**Tujuan**	**Indikator dan Formulasi Perhitungan**
Stakeholder Perpective	**Tujuan 0 (T.0):** Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0)	Kinerja pada level *Stakehoder Perspective* diukur pada tingkatan Kementerian Perhubungan yaitu dukungan secara langsung terhadap indikator Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dan dukungan secara tidak langsung pada indikator konektivtas dan integasi, pelayanan, keselamatan, kualitas rekomendasi kebijakan dan kompetensi SDM transportasi
Customer Perspective	**Tujuan 1 (T.1):** Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	**IKT.1** Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan **Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan = (TCK-IKP1 + TCK-IKP2 + TCK-IKP3/3** • TCK-IKP1 = Tingkat Pencapaian Kinerja Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan • TCK-IKP2 = Tingkat Pencapaian Kinerja Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan • TCK-IKP3 = Tingkat Pencapaian Kinerja Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi
Internal Business Perspectives	**Tujuan 2 (T.2):** Terwujudnya Good Goverment di	**IKT.2** Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal

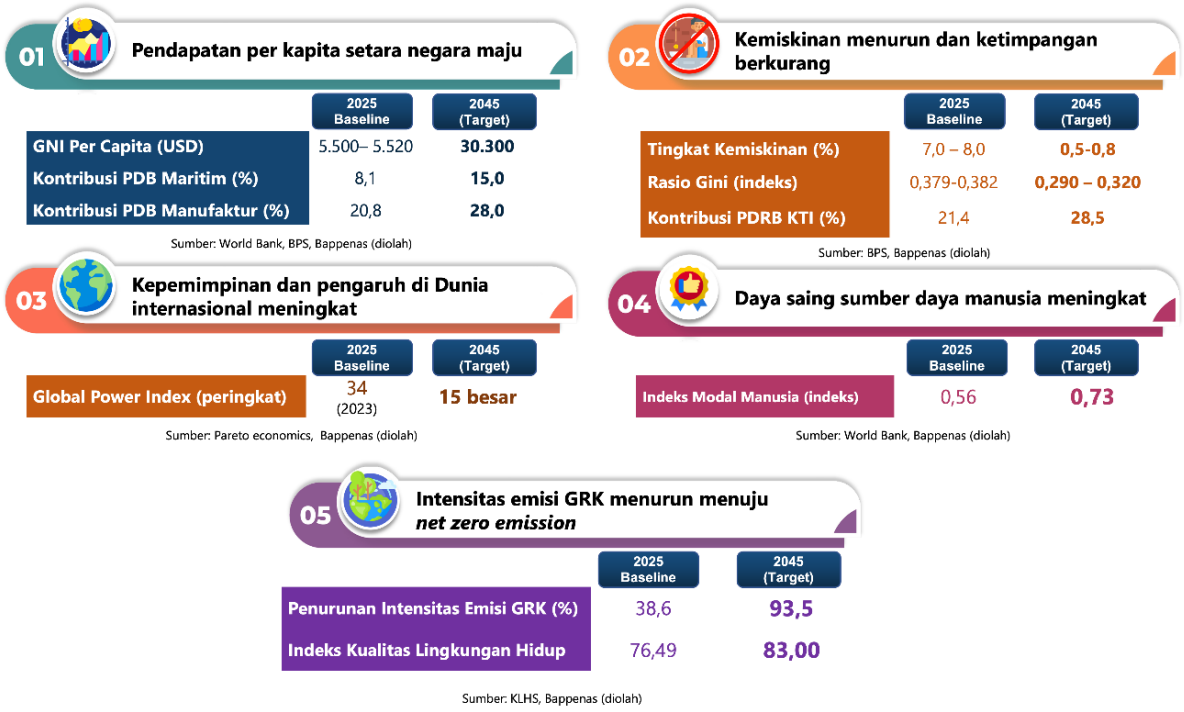
Level *Perspective*	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
	lingkungan Sekretariat Kementerian Perhubungan	**Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal = Dukman-Setjen** • Dukman-Setjen = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Sekretariat Jenderal

2.4. Sasaran

2.4.1. Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada **Gambar 2.9**, dimana:

Gambar 2. 9 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045



(**Sumber**: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045)

a. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
b. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;

c. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi *Global Power Index* (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
d. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045;
e. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju *net zero emission*, dimana komitmen lndonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.4**.

Tabel 2. 4 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
		b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
c. Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c, d, dan e Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.4.2. Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada **Gambar 2.10**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029 (lihat **Gambar 2.9**).

Gambar 2. 10 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029



Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.5**. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029.

Tabel 2. 5 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan lndustri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhuungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum pada **Tabel 2.6**.

Tabel 2. 6 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan

Level	Indikator	Satuan	*Baseline* 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	Jumlah perjalanan kereta api	juta perjalanan	0,86	0,92	1,03
PP 03.01	*On time performance* penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
PP 03.01	Peningkatan volume angkutan laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	persen (kumulatif)	5,6 (2023)	10	24
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan kereta api	juta penumpang	501	519	601
PP 03.01	Volume angkutan penyeberangan	juta kendaraan	11,5 (2023)	11,60	12,20
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	juta penumpang	685 (2023)	850	950
PP 03.01	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	persen	53,68 (2023)	65	73
PP 03.01	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	persen	85,5 (2023)	85,0	87,0
Pengampu Pencapaian lndikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.02	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	6.928	6.985
KP 03.01.02	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	65	70
KP 03.01.02	Kondisi jalur KA sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	94	98
KP 03.01.03	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	72	86	142

Level	Indikator	Satuan	*Baseline* 2024	Target	
				2025	2029
KP 03.01.03	Penumpang angkutan laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	1.637	2.022
KP 03.01.03	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	720.124	839.043
KP 03.01.03	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	94,84	95,57
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04	Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 03.01.05	Pelabuhan penyeberangan yang beroperasi	lokasi (kumulatif)	230 (2023)	235	242
KP 03.01.05	Terminal penumpang Tipe A yang beroperasi	lokasi (kumulatif)	119 (2024)	121	124
KP 03.01.05	Lokasi rawan kecelakaan yang ditangani	lokasi	179 (2023)	534	574
KP 03.01.06	Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan (kumulatif angka dasar tahun (2020)*	Kota (kumulatif)	6 (2023)	10	20
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan**	juta penum-pang/ hari	1,4 (2023)	1,42	1,56
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel**	juta penum-pang/ hari	2,989 (2023)	2,825	2,836
KP 03.01.07	Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi	persen	92 (2023)	95,00	97,00
KP 03.01.07	Tingkat penyerapan lulusan pembentukan SDM transportasi	persen	85,1 (2023)	70	72
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan darat selain angkutan rel terhadap PDB***	persen	2,66	2,5	2,29
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan laut terhadap PDB***	persen	1,02	0,96	0,87
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB***	persen	0,89	0,84	0,77
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan rel terhadap PDB***	persen	0,04	0,03	0,03
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap PDB***	persen	0,1	0,09	0,08
KP 05.03.01	Jumlah pelabuhan utama yang memenuhi standar	lokasi (kumulatif)	6	7	12/ 07'

Level	Indikator	Satuan	*Baseline* 2024	Target	
				2025	2029
KP 05.03.01	Kinerja bongkar muat pada pelabuhan utama petikemas	box/ship/ jam	21 (2023)	31 / 27,92	50 / 30,82
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536
KP 05.03.03	lndeks peningkatan SDM transportasi	Indeks	110,1	85,00	87,00

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Keterangan:

* Instansi penghasil Kementerian Perhubungan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian) dan Pemda

** Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas, karena melibatkan Pemerintah Daerah untuk SAUM yang sudah handover dan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah sejak awal.

*** Diukur oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kemenko Ekonomi.

Untuk setiap indikator penugasan dari RPJMN 2025-2029 tersebut akan diturunkan ke setiap Unit Kerja Eselon I dan/atau Unit Kerja Eselon II sebagai pelaksana dari kegiatan terkait dengan indikator.

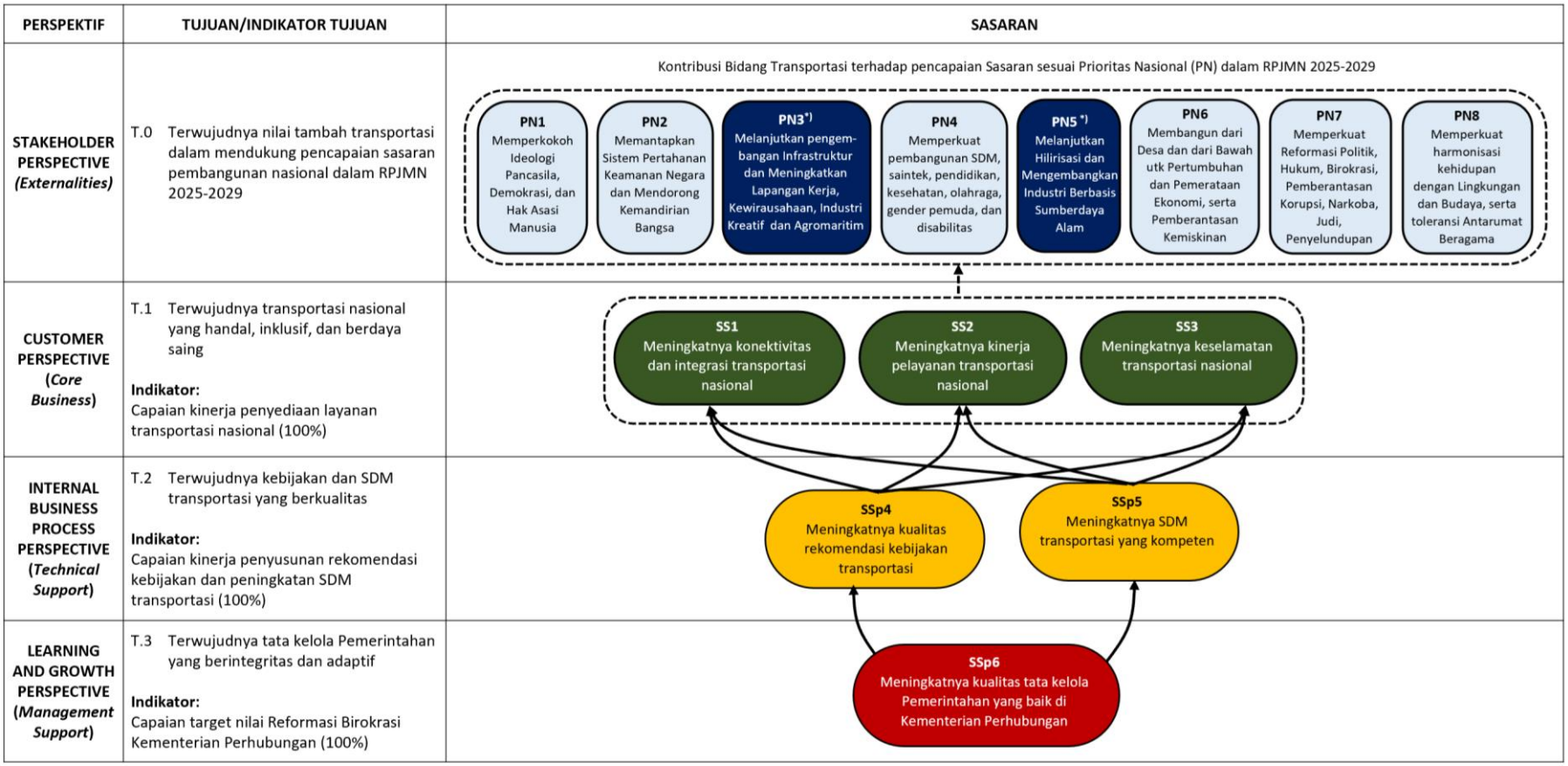
2.4.3. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Gambar 2.11 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam **Gambar 2.11** digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari *core business* Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat di-*tagging* sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.11**. Struktur tersebut disusun dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Gambar 2. 11 Peta strategi (Strategy Map) Kementerian Perhubungan 2025-2029



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannnya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
**) Pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam **Gambar 2.11** adalah sebagai berikut:

a. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambakan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
b. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
c. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukng (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
d. Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (*manajemen support*) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pada **Tabel 2.7** disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya. Penetapan IKSS tersebut sudah memperhatikan persyaratan SMART (*Specific, Measurable, Achivable, Realistic, Timebound*) dan sifatnya adalah *outcome* (*ultimate outcome* ataupun *intermediate outcome*) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis

Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029 dan Peraturan Menteri PAN dan RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah.

Tabel 2. 7 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1	Meningkatnya Konektivitas Dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Kereta Api IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
					Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik
SS.3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (***TK_{TN}***) ***$TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$*** ***$TK_{TD}$*** = Tingkat keselamatan transportasi darat ***TK_{KA}*** = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian ***TK_{TL}*** = Tingkat keselamatan transportasi laut ***TK_{TU}*** = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (***IK_{RKT}***) ***IK_{RKT} = 50% Efektivitas Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)***
SSp.5	Meningkatnya SDM Transportasi Yang Kompeten	IKSSp.5	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Indeks	Indeks Peningkatan SDM Transportasi (Ctransportasi) ***$C_{transportasi} = C_{vokasi} * 40\% + C_{kompetensi} * 60\%$*** ***$C_{vokasi}$*** = Persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi ***$C_{kompetensi}$*** = Persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi
SSp.6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks Rb Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

2.4.4. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

2.4.4.1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sesuai dengan PM 4 Tahun 2025, tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, selain memberikan layanan dukungan manajemen dan teknis ke seluruh unit kerja Kementerian Perhubungan, juga melaksanakan layanan dukungan manajemen di lingkungan internal Sekretariat Jenderal. Artinya Sekretariat Jenderal perlu meningkatkan kinerja dukungan manajemen internal dalam rangka mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi (sesuai Misi 2 Sekretariat Jenderal 2025-2029), agar dapat memberikan peningkatan kinerja layanan dukungan manajemen dan teknis dalam mendukung Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (terwujud Misi 1 Sekretariat Jenderal 2025-2029).

Sebagaimana sudah dijelaskan di atas, Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029 berada pada level C*ustomer Perfective* yang dilaksanakan untuk mewujudkan peningkatan kinerja layanan dukungan manajemen dan teknis dalam mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan (sesuai Misi 1 Sekretariat Jenderal 2025-2029) dan berada pada level *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives* yang dilaksanakan untuk mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi (sesuai Misi 2 Sekretariat Jenderal 2025-2029).

Tabel 2. 8 Tujuan dan Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029

Level *Perspective*	**Tujuan**	**Sasaran Program (SP)**
Stakeholder Perpective	**Tujuan 0 (T.0):** Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam mewujudkan tata kelola yang berintegritas dan adaptif	a. Prioritas Nasional sesuai RPJMN 2025-2029 b. Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029
Customer Perspective	**Tujuan 1 (T.1)** Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	a. **Sasaran Program 1 (SP.1)** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal b. **Sasaran Program 2 (SP.2)** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal c. **Sasaran Program 3 (SP.3)** Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal
Internal Business Perspectives *Learning and Growth Perspectives*	**Tujuan 2 (T.2)** Terwujudnya *Good Goverment* di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan	a. **Sasaran Program 2 (SP.2)** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal

Berikut disampaikan penjelasan masing-masing Sasaran Program sebagai berikut:

a. Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan peningkatan kinerja layanan dukungan manajemen dan teknis dalam mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.
   1) Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal mempunyau Indikator Kinerja Program (IKP1) Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan dengan pengampu Biro Hukum;
   2) Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik mempunyai Indikator Kinerja Program (IKP2) Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan yang juga merupakan Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSp) Kementerian Perhubungan dengan pengampu Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi. Dimana dalam IKP2 terdapat kontribusi dari seluruh Unit Kerja Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal guna mendukung Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan;
   3) Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan mempunyai Indikator Kinerja Program (IKP3) Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Tranpsortasi dengan pengampu Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) dimana IKP tersebut merupakan target nasional yang terdapat dalam RPJMN .

b. Indikator Kinerja Program (IKP) Sekretariat Jenderal adalah ukuran kuantitatif atau kualitatif yang menggambarkan keberhasilan pencapaian Sasaran Program sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal. Penetapan IKP tersebut sudah memperhatikan persyaratan SMART (*Specific, Measurable, Achivable, Realistic, Timebound*) dan sifatnya adalah *outcome* (*ultimate outcome* ataupun *intermediate outcome*) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden RI No 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga dan Peraturan Menteri PAN dan RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah.

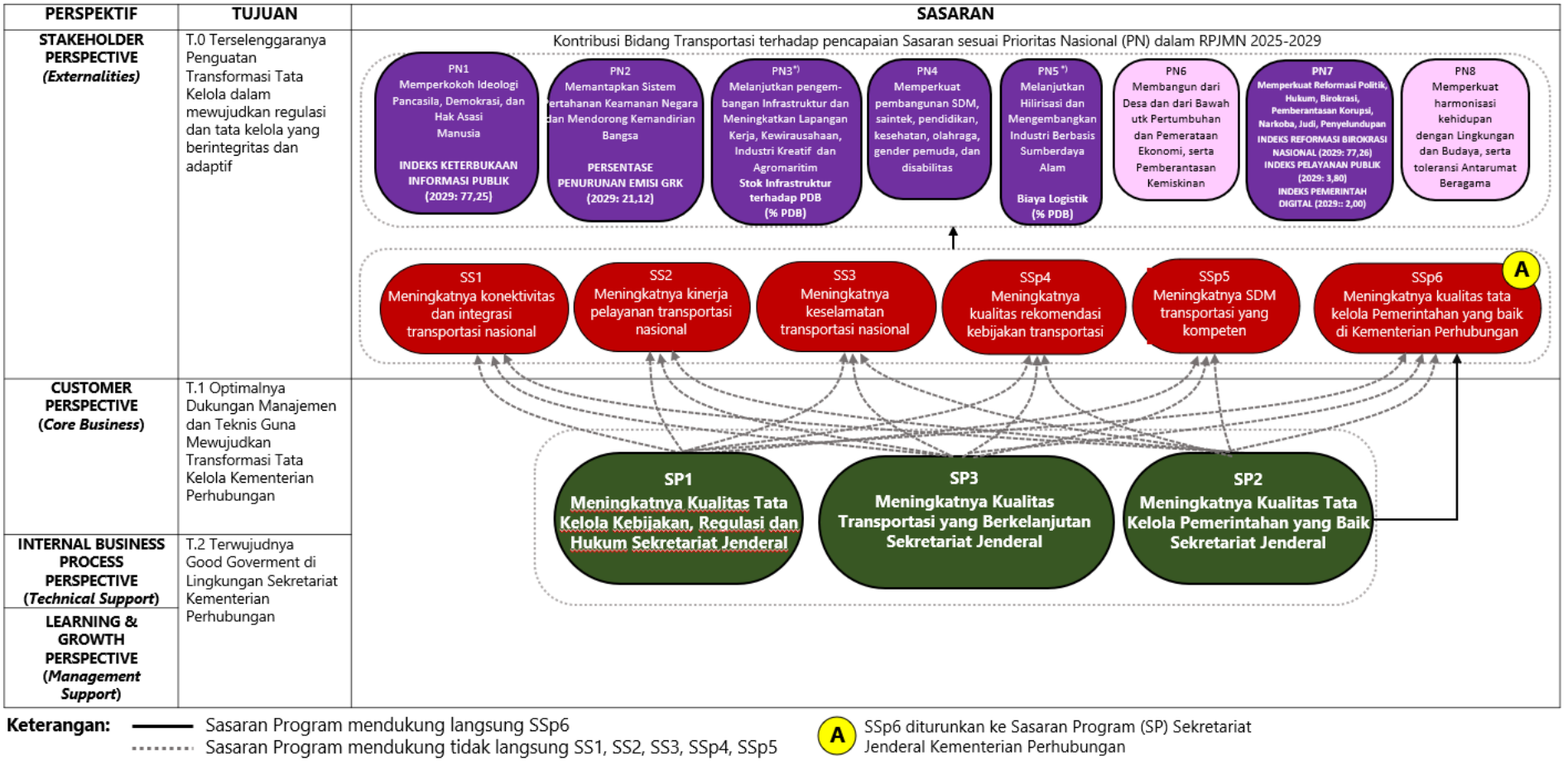
Tabel 2. 9 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029

SASARAN STRATEGIS PENDUKUNG (SSp)	SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SSp 6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	SP1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal	IKP1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Indeks	Variabel Indeks Reformasi Hukum
	SP 2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal	IKP2.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB
	SP 3	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal	IKP3.1	Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO2	Total Penurunan Emisi GRK Transportasi

2.4.4.2. Cascading Peta Strategis Rencana Strategis Sekretariat Jenderal 2025-2029

Dalam menetapkan peta strategis (*strategy map*) Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dilakukan berdasarkan penurunan/*cascading* dari peta strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Gambar 2. 12 Peta Strategis Sekretariat Jenderal 2025 - 2029



Tabel 2.10 Indikator Kinerja Program Sekretariat Jenderal 2025-2029

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Formulasi Perhitungan	Keterangan/Meta Data	Pengampu
SP1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	**IKP1** Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	**IKP1 =** Variabel Indeks Reformasi Hukum (Tingkat koordinasi Kementerian Hukum untuk melakukan harmonisasi regulasi/memperkuat koordinasi untuk melakukan harmonisasi regulasi + Kompetensi Aparatur Sipil Negara sebagai perancang peraturan perundang-undangan (*legal drafter*) pusat pusat yang berkualitas + Kualitas re-regulasi atau deregulasi berbagai peraturan perundang-undangan berdasarkan hasil reviu + Penataan Database Peraturan Perundang-undangan)	• Tingkat koordinasi Kementerian Hukum untuk melakukan harmonisasi regulasi/memperkuat koordinasi untuk melakukan harmonisasi regulasi * 25% • Kompetensi Aparatur Sipil Negara sebagai perancang peraturan perundang-undangan (*legal drafter*) pusat pusat yang berkualitas * 25% • Kualitas re-regulasi atau deregulasi berbagai peraturan perundang-undangan berdasarkan hasil reviu * 30% • Penataan Database Peraturan Perundang-undangan * 20%	Biro Hukum
SP2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal	**IKP2** Indeks RB Kementerian Perhubungan	**IKP2 =** Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB	• Reformasi Birokrasi General memotret kemajuan RB K/L berdasarkan pada Upaya perbaikan masalah hulu atau masalah-masalah umum yang terjadi di internal birokrasi yang saat ini terbagi menjadi beberapa indeks/nilai dan menjadi kewenangan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan yang ditunjuk sebagai Koordinator Kegiatan Utama; • Pelaksanaan RB Tematik lebih menekankan pada Upaya yang bersifat terobosan atau inovasi dalam mengatasi berbagai masalah tata kelola yang terjadi sesuai dengan tema prioritas yang telah ditetapkan, yang dalam pelaksanaan evaluasi RB tematik lebih ke arah program unggulan yang akan dilaksanakan K/L dan untuk Kementerian Perhubungan sendiri	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Formulasi Perhitungan	Keterangan/Meta Data	Pengampu
			difokuskan pada program kerja pada sub sektor yaitu Ditjen Hubdat, Ditjen Hubla, Ditjen Hubud, Ditjen Perkeretaapian, BPSDMP, Ditjen Intram; • Adapun penilaian tersebut dilaksanakan oleh K/L sesuai dengan kewenangannya dengan berkoordinasi langsung dengan masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.	
SP3 Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal	**IKP3** Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	**IKP3 =** Total Penurunan Emisi GRK Transportasi (Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Darat + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Laut + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Udara + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Perkeretaapian)	Secara umum metodologi sesuai dengan IPCC 2006, perhitungan emisi GRK sektor transportasi merupakan selisih dari jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas transportasi eksisting dikurangi jumlah emisi yang dihasilkan dari aktifitas mitigasi, secara matematis yaitu: • Emisi GRK = Konsumsi Energi x Faktor Emisi • Penurunan Emisi GRK = Emisi Baseline - emisi Aksi Mitigasi • Total Penurunan Emisi GRK Transportasi = Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Darat + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Laut + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Udara + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Perkeretaapian • Persentase Penurunan Emisi GRK (%) = (Total Penurunan Emisi GRK Tahun x / Target Penurunan Emisi GRK Tahun akhir periode)* 100% Catatan : pelaporan dapat dilakukan tahun N-1 sesuai dengan ketersediaan data monitoring	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

2.4.4.3. Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan pada Sub Bab 1.2 sebelumnya, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2. 11 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	a. Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan; b. Tidak tercapai target regulasi sektor transportasi yang ditetapkan.
2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	a. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan; b. Manajemen sumberdaya manusia yang belum berjalan sepenuhnya berbasis sistem merit; c. Belum optimalnya kelembagaan Biro Kementerian Perhubungan dalam memberikan dukungan manajemen dalam mewujudkan transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan; d. Belum optimalnya Indeks Profesional ASN; e. Tidak tercapainya Nilai Kinerja Anggaran; f. Banyaknya temuan dan rekomendasi BPK; g. Pengelolaan Satuan Kerja BLU yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target yang ditetapkan; h. Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan; i. Tidak tercapai target regulasi sektor transportasi yang ditetapkan; j. Kurang optimanya pengelolaan Barang Milik Negara (BMN); k. Belum optimalnya layanan pengadaan; l. Kurangnya antisipasi dalam volume penambahan arsip dimasa lalu sehingga menyebabkan persediaan tempat yang terus berkurang atau bahkan arsip tidak dapat tertampung lagi; m. Sistem monitoring dan evaluasi opini publik masih berdasarkan pemberitaan media arusutama serta perbincangan media sosial, belum berdasarkan survey persepsi publik sehingga kurang merepresentasikan persepsi publik; n. Belum optimalnya pengelolaan informasi publik (PPID);

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
		o. Belum terkelolanya informasi secara optimal sehingga menghambat dalam pengolahan materi komunikasi publik; p. Kurang optimalnya pengelolan data dan teknologi informasi dalam mendukung digitalisasi pemerintahan di bidang transportasi; q. Belum optimalnya pelaksanan kerjasama dalam negeri, luar negeri dan ratifikasi di sektor transportasi; r. Belum terpenuhinya kebutuhan jabatan fungsional transportasi; s. Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran swasta dan pemda dalam investasi di bidang transportasi; t. Belum optimal pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi; u. Penyelesaian laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi yang belum seluruhnya terselesaikan; v. Rekomendasi yang telah diterbitkan oleh KNKT kurang mendapat perhatian, lambat dalam memberikan respon tanggapan dan tidak ada laporan tindak lanjut rekomendasi dari instansi terkait; w. Belum optimal pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal; x. Hasil keputusan sidang yang belum ditindaklanjuti ; y. Belum optimalnyal peran Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan penegakan hukum pelayaran yang berkeadilan, transparan dan berstandar internasional dalam upaya memperkokoh sistem keselamatan pelayaran nasional menuju transportasi laut yang selamat, modern dan berdaya saing global.
3	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	a. Aspek transportasi berkelanjutan belum terintegerasi dalam penyusunan rencana induk (master plan) prasarana dan sarana transportasi yang dilakukan masing-masing subsektor dan kebijakan terkait lainnya; b. Belum optimalnya perumusan kebijakan transportasi terhadap upaya konservasi energi, pemanfaatan energi baru terbarukan dan upaya mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di sektor transportasi.

BAB III
ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

Arah kebijakan Kementerian Perhubungan merupakan penjabaran urusan pemerintahan dan/atau prioritas pembangunan sesuai dengan visi dan misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan pemerintahan yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan. Sebagaimana dijelaskan dalam Renstra Kemenhub 2025-2029, bahwa tingkat keberhasilan Kemenhub diukur dengan sasaran strategis dan sejalan dengan arah kebijakan dalam RPJMN 2025-2029 yang terkait dengan tugas dan fungsi perhubungan.

3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional

3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045

3.1.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan secara Umum dalam RPJPN 2025-2045

Penjabaran program pembangunan nasional dalam RPJPN Tahun 2025-2045 berbasis kepada 8 (delapan) Misi Pembangunan sebagaimana telah dijelaskan pada **Bab 2**. Adapun deskripsi arah kebijakan umum untuk masing-masing misi pembangunan tersebut disampaikan dalam beberapa butir berikut ini:

a. Transformasi sosial, dengan tujuan utama menciptakan manusia Indonesia Unggul, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
   1) Mengatasi kemiskinan dan ketimpangan dalam berbagai bentuk;
   2) Mempromosikan keadilan sosial agar setiap orang memiliki kesempatan yang sama terhadap pemenuhan pelayanan kesehatan, gizi, pendidikan, perlindungan sosial, serta perlindungan dari kekerasan;
   3) Mencapai pertumbuhan penduduk yang seimbang;
   4) Membentuk sumber daya manusia yang menguasai ilmu pengetahuan, teknologi, dan inovasi;
   5) Membangun masyarakat yang inklusif bagi semua individu tanpa memandang latar belakang, identitas, disabilitas, dan status;
   6) Melindungi dan mempromosikan hak asasi manusia termasuk hak sipil, politik, ekonomi, sosial, dan budaya;
   7) Mempromosikan pembangunan berwawasan lingkungan untuk menciptakan masa depan yang berkelanjutan bagi generasi mendatang;
   8) Meningkatkan peran agama, kebudayaan, serta tokoh agama, masyarakat, dan adat sebagai penggerak pembangunan;
   9) Mempromosikan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif.

b. Transformasi ekonomi, dengan tujuan utama membawa Indonesia keluar dari *Middle Income Trap*/MIT, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
   1) Hilirisasi SDA serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja;

2) Peningkatan produktivitas dan inovasi di sektor-sektor produktif prioritas dan perluasan sumber pertumbuhan ekonomi;
3) Transformasi struktural perekonomian nasional yang beralih dari berbasis keunggulan komparatif menuju keunggulan kompetitif, dari kegiatan ekonomi ekstraksi menuju kepada kegiatan ekonomi bernilai tambah (*value creation*), serta mengubah ekonomi berbasis buruh murah dan keterampilan rendah (*prespiration*) menjadi mengandalkan pengetahuan, inovasi, dan keterampilan tinggi (*aspiration*);
4) *Economic Power House* yang terintegrasi dengan jaringan rantai global dan domestik, serta ekspor yang kokoh;
5) Penerapan ekonomi hijau untuk menjamin ketersediaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia dalam jangka panjang;
6) Percepatan transformasi digital secara merata di seluruh wilayah Indonesia dan di berbagai sektor ekonomi;
7) Pembangunan perkotaan, termasuk Ibu Kota Negara (IKN), sebagai sumber pertumbuhan yang berkelanjutan dan menciptakan kehidupan yang layak dan modern.

c. Transformasi tata kelola, dengan tujuan utama menciptakan pelayanan publik berkualitas dan masyarakat sipil partisipatif, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
1) Penyederhanaan regulasi dan peningkatan kualitas regulasi;
2) Peningkatan kualitas kelembagaan regulasi dan tata kelola pembentukan regulasi berbasis teknologi informasi;
3) Penataan hubungan/restrukturisasi kelembagaan dan kewenangan antarinstansi pemerintah (K/L/D) dan BUMN;
4) Penataan, penguatan dan penghormatan terhadap mekanisme *check and balances* antarlembaga negara;
5) Penyederhanaan proses bisnis yang kolaboratif dan terintegrasi melalui reengineenng proses bisnis pemerintahan;
6) Penguatan sistem merit dalam manajemen ASN;
7) Peningkatan aksesibilitas dan inklusivitas pelayanan publik terpadu (fisik dan non fisik);
8) Transformasi layanan pemerintahan berbasis digital;
9) Penguatan tata kelola partai politik;
10) Penguatan kapasitas dan peningkatan partisipasi bermakna (meaningful participationl masyarakat sipil.

d. Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan lndonesia dengan tujuan utama untuk menciptakan lingkungan strategis yang kondusif serta kepemimpinan dan pengaruh Indonesia di Global, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
1) Menciptakan supremasi hukum nasional yang berkeadilan, berkepastian hukum, bermanfaat dan berlandaskan HAM;
2) Menjamin keselamatan bangsa, kedaulatan, dan keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia yang aman, damai dan mandiri serta aktif menjaga perdamaian dunia;
3) Menjamin kebebasan sipil dan hak-hak politik; kesetaraan sosial, ekonomi, dan politik; serta terbukanya partisipasi untuk semua pihak;

4) Mewujudkan kesinambungan fiskal dan stabilitas harga melalui transformasi tata kelola keuangan negara disertai optimalisasi bauran kebijakan;
5) Mewujudkan kebijakan luar negeri yang adaptif guna menjadi negara kunci di kawasan yang kuat dan berpengaruh.

e. Ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan tujuan utama untuk menciptakan hubungan timbal balik yang seimbang antara aspek sosial budaya dan ekologi sebagai penguat transformasi, dilakukan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
1) Menciptakan kehidupan beragama maslahat dan berkebudayaan maju;
2) Mewujudkan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif;
3) Mewujudkan lingkungan hidup berkualitas;
4) Mewujudkan negara yang berketahanan energi, air, dan kemandirian pangan;
5) Peningkatan resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.

f. Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dengan tujuan utama mengurangi kesenjangan antarwilayah, antarkelompok pendapatan, serta kelompok rentan, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
1) Mewujudkan penataan ruang yang terintegrasi dan berkualitas, serta pengendalian pemanfaatan ruang untuk memastikan pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang;
2) Mendorong pembangunan perkotaan yang lebih terstruktur terutama untuk mengelola urbanisasi, menjadikan perkotaan yang layak huni dan berkelanjutan, serta sebagai pusat pertumbuhan dan penggerak ekonomi kawasan sekitarnya;
3) Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan wilayah difokuskan pada sentra dan kawasan berbasis potensi unggulan daerah yang didukung oleh kawasan perkotaan;
4) Peningkatan kualitas hidup, kesejahteraan masyarakat desa serta penanggulangan kemiskinan;
5) Penataan desentralisasi dan otonomi daerah untuk meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintah Daerah.

g. Sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan dengan tujuan utama untuk menyediakan stok infrastruktur dalam rangka mendukung transformasi ekonomi dan sosial, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
1) Penyediaan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia;
2) Optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas *(smart logistic)*;
3) Pembangunan sarana dan prasarana dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan (green, sustainable, and resilience), serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik *(good infrastructure*

government) dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan.

h. Kesinambungan pembangunan dengan tujuan utama terwujudnya sasaran pembangunan nasional, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
   1) Konsistensi antardokumen perencanaan pembangunan serta sinkronisasinya dengan kebijakan pendanaan untuk memastikan perencanaan yang berkualitas, kesesuaian pelaksanaan pembangunan dengan perencanaannya serta ketersediaan pendanaan dan pemanfaatannya secara optimal;
   2) Pengendalian dan evaluasi yang kontinu dan partisipatif dengan memanfaatkan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data pembangunan;
   3) Sistem insentif untuk meningkatkan keterlibatan pelaku pembangunan secara luas dan partisipatif untuk mempercepat capaian sasaran pembangunan nasional;
   4) Mekanisme perubahan untuk penyesuaian target dan perkembangan lingkungan strategis dengan memanfaatkan transformasi digital melalui penggunaan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data yang baik;
   5) Komunikasi publik yang berprinsip pada tidak ada yang tertinggal (*no one left behind*) dan partisipasi yang bermakna (*meaningful participation*).

3.1.1.2. Arah Kebijakan Pembangunan Bidang Transportasi Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2045 arah kebijakan pembangunan untuk bidang transportasi merupakan bagian dari Misi ke-6 Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dan ke-7 Sarana dan Prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan.

Pembangunan infrastruktur menjadi pilar penting dalam mewujudkan transformasi sosial dan transformasi ekonomi, dengan fokus:

a. Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia.
b. Sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi, pembangunan infrastruktur dititikberatkan untuk memastikan optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (*smart logistics*).

Dalam dua puluh tahun mendatang, pembangunan sarana dan prasarana dilakukan dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan (*green, sustainable, and resilience*), serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik (*good infrastructure government*) dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi ekonomi dalam RPJPN 2025-2045 mencakup:

a. Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global.
   1) Pengembangan pelabuhan simpul *transhipment* sebagai *backbone* pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik;
   2) Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (*transhipment hub internasional*), terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa angkutan ekspor-impor yang signifikan seperti Tanjung Priok-Patimban dan Tanjung Perak, serta pelabuhan-pelabuhan pada jalur ALKI seperti Belawan-Kuala Tanjung, Dumai dan Batam (ALKI I), Balikpapan dan Makasar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III);
   3) Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan hinterland pelabuhan, serta konektivitas *hinterland* untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah;
   4) Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute *hub and spoke*);
   5) Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal LoLo (*Lift-On/Lift-Off*) untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal RoRo (*Roll-On/Roll-Off*) untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah;
   6) Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik;
   7) Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran;
   8) Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas *runway* dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan;
   9) Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk *aerocity* pada *hinterland* bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi; dan
   10) Pengembangan infrastruktur serta layanan konektivitas laut dan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan daerah afirmasi 3TP, termasuk melalui pengembangan *airstrip*, layanan angkutan keperintisan laut dan udara untuk penumpang dan barang, pengembangan teknologi *seaplane/water taxi* untuk rnendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu.

b. Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang
   1) Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan

kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik;
2) Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi;
3) Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota;
4) Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logisitik untuk angkutan barang dan penumpang;
5) Penerapan standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama;
6) Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD); dan
7) Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan.

c. Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi
1) Penyusunan dan pengembangan rencana transportasi perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandar dengan pendekatan *Transport Demand Management*, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan;
2) Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan; dan
3) Penerapan *e-mobility* dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT.

Arah kebijakan sarana dan prasarana di bidang transportasi untuk mendukung transformasi sosial diantaraya:

a. Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat:
1) Pengembangan moda sarana transportasi perairan dan udara untuk mengurangi hambatan konektivitas akibat faktor geografis wilayah di daerah afirmasi (contoh *seaplane, water taxi* dan freight *Ro-Ro*);
2) Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk *airstrip*, pelabuhan, dan bandara;
3) Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi;
4) Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan ketertinggalan serta mempercepat transformasi sosial.

b. Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana. Pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik melalui:
1) Pelaksanaan *Building Rating* ketahanan bencana;
2) Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai *shelter* evakuasi);

3) Penerapan insentif penanggulangan bencana terutama pada kawasan berisiko tinggi.

3.1.2. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025-2029

3.1.2.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Secara Umum dalam RPJMN 2025-2029

Arahan kebijakan pembangunan nasional secara umum dalam RPJMN 2025-2029 disusun untuk setiap Prioritas Nasional (PN) yang mengadaptasi Astacita dari Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029. Adapun deskripsi dari arah kebijakan tersebut disampaikan pada beberapa butir berikut ini:

a. Prioritas Nasional 1 (Memperkokoh ideologi Pancasila, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia) akan dilaksanakan dengan arah kebijakan:
   1) Penguatan ideologi Pancasila, Wawasan Kebangsaan, dan Ketahanan Nasional;
   2) Penguatan komunikasi publik dan media;
   3) Penguatan lembaga demokrasi;
   4) Penguatan kesetaraan masyarakat sipil;
   5) Pengarusutamaan, pemajuan, dan penegakan hak asasi manusia.

b. Prioritas Nasional 2 (Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru). Adapun pelaksanaannya melalui sejumlah arah kebijakan berikut:
   1) Pembangunan postur pertahanan dalam rangka meningkatkan kemampuan multi domain;
   2) Pembangunan dan pengembangan industri pertahanan dalam rangka mewujudkan industri pertahanan yang sehat, maju, mandiri, dan berdaya saing;
   3) Komponen cadangan dan komponen pendukung dalam rangka mendukung ketahanan dan kemandirian bangsa;
   4) Penguatan intelijen dan keamanan dalam negeri;
   5) Keamanan siber, sandi, dan sinyal dalam rangka penguatan tata kelola, identifikasi, proteksi, deteksi, respons, dan *recovery*;
   6) Penguatan keamanan laut dan hidro-oseanografi dalam rangka penguatan *surveillance* dan penegakan hukum di laut serta penyediaan update data survei untuk keselamatan pelayaran;
   7) Pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka menciptakan kondisi bebas dari bahaya, ancaman dan gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat;
   8) Peningkatan profesionalisme pelayanan kepolisian dalam rangka menjaga stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat;
   9) Diplomasi asta cita dan diplomasi ekonomi menjadi landasan dalam pemeliharaan hubungen internasional kondusif dan penjagaan kepentingan nasional;
   10) Swasembada pangan menopang ketahanan nasional dan kemandirian bangsa;

11) Swasembada energi diarahkan untuk memperkuat ketahanan dan kemandirian energi;
12) Swasembada air menjadi salah satu penerapan pendekatan *Food, Energy, Water Nexus*;
13) Penguatan ekonomi syariah dilakukan untuk mengoptimalkan potensi ekonomi syariah global dan domestik;
14) Ekonomi digital yang merupakan salah satu pilar transformasi digital diharapkan akan memberikan kontribusi besar dalam pertumbuhan ekonomi nasional;
15) Ekosistem ekonomi sirkular mendorong transisi penerapan ekonomi linear ke sirkular;
16) Pengelolaan keanekaragaman hayati ekosistem, spesies, dan genetik;
17) Peningkatan kualitas lingkungan hidup dan tata ruang;
18) Reformasi pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir;
19) Pembangunan rendah karbon diupayakan dalam kerangka kontribusi Indonesia terhadap penurunan emisi gas rumah kaca;
20) Pekerjaan hijau (*green jobs*) didorong untuk penciptaan lapangan kerja dan pertumbuhan ekonomi;
21) Pengelolaan hutan lestari sebagai sumber pertumbuhan baru, pengentasan kemiskinan, serta ketahanan pangan dan energi;
22) Pengembangan ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru diarahkan.

c. Prioritas Nasional 3 (Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi) yang dilaksanakan melalui beberapa arah kebijakan berikut:
   1) Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda;
   2) Peningkatan konekivitas digital dan transisi energi listrik;
   3) Peningkatan produktivitas usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi;
   4) Pendalaman sektor keuangan;
   5) Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan;
   6) Penguatan ekosistem ekonomi kreatif berbasis kekayaan intelektual.

d. Prioritas Nasional 4 (Memperkuat Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM), Sains, Teknologi, Pendidikan, Kesehatan, Prestasi Olahraga, Kesetaraan Gender, serta Penguatan Peran Perempuan, Pemuda (Generasi Milenial dan Generasi Z), dan Penyandang Disabilitas), yang dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan sebagai berikut:
   1) Percepatan wajib belajar 13 tahun (1 tahun pendidikan prasekolah dan 12 tahun pendidikan dasar dan pendidikan menengah);
   2) Peningkatan kualitas pengajaran dan pembelajaran;
   3) Pemenuhan layanan pendidikan pesantren dan pendidikan keagamaan yang berkualitas;
   4) Penguatan pengelolaan pendidik dan tenaga kependidikan berkualitas;
   5) Penguatan sistem tata kelola pendidikan;

6) Penguatan pendidikan tinggi berkualitas yang merata dan pengembangan *Science, Technology, Engineeing, Art, and Mathematics* (STEAM);
7) Penguatan pendidikan dan pelatihan vokasi dan produktivitas tenaga kerja;
8) Peningkatan kontribusi iptek dan inovasi (IPTEKIN) dalam pembangunan nasional;
9) Pengembangan Manajemen Talenta Nasional;
10) Penguatan budaya literasi untuk kreativitas dan inovasi;
11) Peningkatan kesehatan dan gizi masyarakat;
12) Pemberian makan gratis untuk pemenuhan gizi;
13) Pengendalian penyakit dan pembudayaan hidup sehat;
14) Penguatan kapasitas ketahanan kesehatan;
15) Penguatan pelayanan kesehatan dan tata kelola;
16) Peningkatan ketangguhan keluarga;
17) Peningkatan kualitas perlindungan anak;
18) Peningkatan kualitas pemuda serta inklusivitas dan kesetaraan gender;
19) Peningkatan kesetaraan gender, pemberdayaan perempuan, dan perlindungan dari kekerasan;
20) Peningkatan kesetaraan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas dan lanjut usia;
21) Peningkatan pembinaan prestasi olahraga;
22) Pengembangan pembudayaan olahraga yang inklusif.

e. Prioritas Nasional 5 (Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri. Hal ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
   1) Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan;
   2) Aglomerasi industri di kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus prioritas;
   3) Optimalisasi *backbone* integrasi ekonomi dan perkuatan sistem logistik nasional;
   4) Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global;
   5) Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global;
   6) Optimalisasi investasi strategis negara.

f. Prioritas Nasional 6 (Membangun dari Desa dan dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan. PN ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
   1) Sistem pendataan sosial ekonomi terintegrasi;
   2) Perlindungan sosial yang adaptif dan inklusif;
   3) Peningkatan akses lapangan kerja dan penumbuhan usaha berkelanjutan dan inovatif;
   4) Pembangunan perkotaan berkelanjutan;
   5) Pembangunan Ibu Kota Nusantara;
   6) Percepatan penyediaan perumahan dan permukiman;
   7) Peningkatan kemandirian perdesaan yang berkelanjutan.

g. Prioritas Nasional 7 (Memperkuat Reformasi Politik, Hukum, dan Birokrasi, serta Memperkuat Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi, dan Penyelundupan). Prioritas Nasional ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan sebagai berikut:
   1) Reformasi politik dan tata kelola pemilu;
   2) Reformasi hukum;
   3) Pencegahan dan pemberantasan korupsi serta tindak pidana pencucian uang;
   4) Penguatan kelcmbagaan, pelayanan, dan penegakan hukum;
   5) Transformasi sistem penuntutan dan *advocaat generaal*;
   6) Pencegahan, pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba;
   7) Penerapan prinsip meritokrasi dan reformasi manajemen aparatur sipil negara;
   8) Pemerintah digital diarahkan untuk mewujudkan pemerintahan berbasis digitalisasi yang transparan, inklusif, dan efisien;
   9) Transformasi tata kelola pelayanan publik dan pembangunan;
   10) Penataan desentralisasi dan otonomi daerah menjadi instrumen kebijakan dalam rangka meningkatkan kualitas tata kelola pemerintah daerah;
   11) Peningkatan produktivitas Badan Usaha Milik Negara;
   12) Optimalisasi pendapatan negara;
   13) Optimalisasi belanja negara;
   14) Perluasan sumber dan pengembangan inovasi pembiayaan;
   15) Pengendalian inflasi;
   16) Pelindungan WNI di luar negeri, termasuk pekerja migran lndonesia.

h. Prioritas Nasional 8 (Memperkuat Penyelarasan Kehidupan yang Harmonis dengan Lingkungan Alam dan Budaya, serta Peningkatan Toleransi Antarumat Beragama untuk Mencapai Masyarakat yang Adil dan Makmur). Prioritas Nasional ini akan dilaksanakan melalui sejumlah kebijakan berikut:
   a. Penguatan kerukunan umat beragama dan layanan keagamaan transformatif;
   b. Pelestarian dan pemajuan kebudayaan serta penguatan karakter bangsa;
   c. Pembangunan berketahanan iklim;
   d. Pengelolaan risiko bencana yang elisien dan tepat guna.

3.1.2.2. Arah Kebijakan Pembangunan Bidang Transportasi Nasional dalam RPJMN 2025-2045

Pembangunan transportasi nasional pada RPJMN 2025-2029 merupakan bagian dari Prioritas Nasional 3 (PN 3) Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif, serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi Melalui Peran Aktif Koperasi.

a. Arah Kebijakan Umum Pembangunan Infrastruktur dalam RPJMN 2025-2029

Pembangunan infrastruktur berkualitas, berkeadilan, berketahanan, dan berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital diarahkan untuk mendukung terwujudnya prioritas nasional, program prioritas, dan program hasil terbaik cepat, terutama makan bergizi gratis, swasembada pangan, swasembada air, swasembada energi, hilirisasi komoditas, dan transformasi digital.

Pembangunan infrastruktur, pengembangan industri kreatif, dan industri agromaritim bertujuan mendukung pemenuhan pelayanan dasar untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia, percepatan pertumbuhan ekonomi, dan pengurangan kemiskinan. Selain itu, pembangunan juga diarahkan untuk mcndukung penciptaan kesempatan kerja dan mendorong kewirausahaan dengan melibatkan sepenuhnya usaha kecil, menengah, dan koperasi.

Pembangunan infrastruktur akan mengoptimalkan ketersediaan aset (stok infrastruktur) yang terbangun untuk meningkatkan akses; menurunkan biaya produksi, biaya transportasi dan biaya logistik; menguatkan konektivitas dan rantai nilai komoditas; serta mengembangkan ekonomi kreatif dan pariwisata.

Dalam lima tahun ke depan, pembangunan infrastruktur akan mencakup penyediaan air, pembangunan rumah dan kawasan permukiman, pengelolaan sanitasi dan persampahan, pembangunan jaringan transportasi, serta penyediaan listrik dan penguatan transformasi digital.

Selain itu, pembangunan infrastruktur yang terpadu, baik layanan transportasi, digital, maupun ketenagalistrikan dengan pengembangan industri kreatif diarahkan untuk memberi ruang yang luas bagi pengembangan kewirausahaan generasi muda, peningkatan inovasi dan perluasan kesempatan pekerjaan bagi banyak orang, serta pengembangan dan peningkatan ekosistem digital. Dengan keunikan budaya dan kekayaan sumber daya lokal, pengembangan industri kreatif melalui pembangunan pariwisata yang berkualitas dan berkelanjutan serta penguatan ekosistem ekonomi kreatif berpotensi menjadi pendorong utama ekonomi dan sekaligus memperkuat citra bangsa di mata dunia.

Sejalan dengan hal tersebut, pembangunan infrastruktur terpadu dilakukan dengan memperhatikan pendekatan solusi berbasis alam untuk mengurangi risiko bencana dan perubahan iklim, sekaligus menjaga kesinambungan pembangunan dalam jangka panjang. Oleh sebab itu, dalam lima tahun ke depan (2025-2029), pemerintah berkomitmen untuk melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agro-maritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi. Keseluruhan upaya tersebut dapat didukung oleh peningkatan peran sektor jasa keuangan sebagai sumber pembiayaan bagi pembangunan.

b. Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025-2029

Arah kebijakan pembangunan transportasi dalam RPJMN 2025-2029 adalah Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda yang diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

1) Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
2) Pengembangan kereta api penumpang antarkota dan penguatan kereta api angkutan barang;
3) Pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
4) Pengembangan jaringan bandara terpadu;
5) Penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
6) Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
7) Pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
8) Peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

3.2. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.1. Arah Kebijakan dan Umum Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.1.1. Fokus Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai peta strategi Kementerian Perhubungan, maka pada Tahun 2025-2029 Kementerian Perhubungan diharapkan mendukung semua PN (Prioritas Nasional) RPJMN 2025-2029, khususnya dalam bentuk *tagging* kegiatan/RO yang secara spasial maupun fungsional mendukung agenda utama di setiap PN, khususnya ketahanan pangan dan energi, hilirisasi SDA, penciptaan lapangan kerja, penanggulangan kemiskinan, dan pembangunan kawasan pedesaan dan perkotaan, dan lain sebagainya.

Dari dukungan ke semua PN dalam RPJMN 2025-2029, terdapat 2 (dua) fokus dukungan (pada level manfaat/dampak) dari pembangunan bidang transportasi (seperti pada **Sub Bab 2.4.2**) terhadap pencapaian Sasaran Nasional RPJMN 2025-2029, yakni berkenaan dengan target:

a. Peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB (PN3), dengan target menjadi 48,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 16,5% PDB di Tahun 2024;
b. Penurunan biaya logistik (PN5), dengan target menjadi 12,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 14,29% PDB di Tahun 2024.

Dukungan terhadap pencapaian Sasaran Nasional (SN) tersebut merupakan muara dari penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator pencapaian 8 (delapan) Indikator Program Prioritas dan pengampu pencapaian 28 (dua puluh delapan) lndikator Kegiatan Prioritas. Dalam mendukung arah kebijakan pembangunan transportasi nasional RPJMN 2025-2029 yakni Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi

Multimoda, maka fokus pembangunan bidang transportasi diarahkan pada 3 (tiga) komponen bisnis utama (*core business*) Kementerian Perhubungan, yakni:

a. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda.
   Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat ketepaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara internmoda/antarmoda/ multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
b. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi
   Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).
c. Keselamatan dan keamanan transportasi.
   Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan in-materiiil yang lebih besar.

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (*main-outcome*) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang diembankan Presiden melalui Perpres No.173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka optimalisasi dukungan terhadap pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029, maka pelaksanaan pembangunan bidang transportasi akan difokuskan pada beberapa lokasi prioritas yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029 (dengan tetap memperhatikan pencapaian *main-outcome* dari pelaksanaan kinerja *core-business* Kementerian Perhubungan di atas), yakni:

a. Pengembangan transportasi perkotaan. Khususnya melalui pengembangan sistem angkutan massal perkotaan (berbasis jalan maupun kereta api) dan kegiatan lainnya akan difokuskan pada kota-kota prioritas dalam RPJMN 2025-2029, yakni: 10 kota Metropolitan, 40 kota Non-Metropolitan, pembangunan IKN).
b. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
   1) Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025-2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA;

2) Jalur logistik untuk mendukung lokasi pusat pertumbuhan dan pusat ekonomi, terutama: pusat pertumbuhan eksisting, kota baru/IKN, KSPP/*Food Estate*, SKPT, KI/KEK/KPBPB, Daerah Pariwisata Prioritas dan Regeneratif, IKN/Kota Baru, dan lain-lain.

c. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
   1) Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.
   2) Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.

Selanjutnya, agar dapat menyelenggarakan lokus dan fokus pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029, maka dibutuhkan fondasi transformasi bidang transportasi yang perlu diperkuat, yaitu:

a. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan;
b. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan;
c. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggaraan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelengaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

3.2.1.2. Strategi Utama Kementerian Perhubungan 2025-2029

Penyusunan strategi utama pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan 2025-2029 didasarkan kepada 2 (dua) kondisi pemicu (*trigger condition*) berikut:

a. Isu prioritas (*priority issues*) yang menjadi prioitas di bidang transportasi dalam 5 (lima) tahun ke depan, yakni berkenaan dengan:
   1) Rendahnya tingkat integrasi transportasi nasional. Tingginya biaya logistik nasional dan biaya hidup masyarakat perkotaan, ditengarai disebabkan oleh belum baiknya integrasi transportasi nasional. Integrasi yang buruk pada simpul transportasi menyebabkan *extra cost* hinga 50% dari total, sedangkan minimnya integrasi antara angkutan utama dengan *feeder*, menyebabkan biaya *first-last miles* sangat mahal (antara 35-64% dari total);

2) Kemacetan lalu lintas di kawasan perkotaan. Pada identifikasi isu strategis PN3 RPJMN 2025-2029 disampaikan bahwa salah satu permasalahan dalam upaya mencapai sasaran terwujudnya pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan adalah tingginya kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas (Rp 65 Triliun per tahun) yang diakibatkan oleh terbatasnya sistem angkutan umum perkotaan (pangsa angkutan umum kota-kota di Indonesia masih di bawah 20%) dan penyediaan kapasitas jalan yang tidak optimal pemanfaatannya;
3) Permasalahan ODOL (*Over Dimension and Overload*). Dalam RPJMN 2025-2029 diidentifikasi bahwa salah satu permasalahan keselamatan lalu lintas adalah tingginya pelanggaran ODOL yang berdampak pada (i) percepatan laju perusakan jalan (kerugiannya mencapai Rp 43,4 Triliun/tahun), (ii) peningkatan potensi terjadinya kecelakaan (30-40% kecelakaan di jalan melibatkan truk ODOL), serta (iii) peningkatan kemacetan lalulintas di sejumlah Lokasi;
4) Persaingan transportasi online yang saat ini terjadi perlu diatur agar menjadi persaingan yang adil dan wajar. Untuk itu, regulasi transportasi online juga harus mempertimbangkan keseimbangan ekosistem yang telah terbangun dalam jasa transportasi online, agar berjalan seimbang dan berkelanjutan. Selain itu terdapat sejumlah isu yang berkembang di masyarakat, seperti adanya potongan aplikasi lebih dari 20% bagi mitra serta wacana mitra transportasi online sebagai pegawai tetap.

b. Tantangan (*challenges*) yang dihadapi dalam pelaksanaan pembangunan bidang transportasi di perioda 2025-2029, terutama berasal dari:
1) Kebijakan efisiensi anggaran yang dicanangkan Presiden khususnya di sektor infrastruktur yang diarahkan lebih banyak dibiayai oleh swasta. Sesuai skenario kebutuhan investasi dan pembiayaan dalam RPJMN 2025-2029 maka proporsi pembiayaan untuk investasi antara APBN : BUMN : Swasta Masyarakat adalah 7,22% : 6.13% : 86,65%. Hal ini menjadi tantangan tersendiri mengingat sampai dengan saat ini stok infrastruktur transportasi masih sekitar 70% dikuasai oleh Pemerintah;
2) Cukup banyaknya prioritas pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 yang membutuhkan dukungan dari bidang transportasi, khususnya terkait dengan ketahanan pangan/*food estate*, hilirisasi SDA, pengembangan sejumlah KI, KEK, DPP/DPR (Destinasi Pariwisata Prioritas/Destinasi Pariwisata Regeneratif), perkuatan konektivitas untuk mengurangi biaya logistik, hingga dukungan terhadap pengembangan kawasan pedesaan, DTPK, daerah transmigrasi, serta kawasan perkotaan prioritas.

Strategi utama yang akan ditempuh pada dasarnya dikembalikan kepada pelaksanaan konsep jaringan transportasi nasional yang telah diatur di undang-undang setiap moda transportasi selalu memandatkan agar pengembangan jaringan transportasi dilakukan :

a. Secara terintegrasi, baik internmoda/antarmoda/multimoda sesuai keunggulan komparatif setiap moda untuk transportasi penumpang/barang dalam cakupan antarwilayah antarkota (dalam pulau, antarpulau, internasional) maupun perkotaan;

b. Secara terhierarki dari simpul dan jaringan utama (*mainline*) hingga ke jaringan pendukung (*feeder*) yang konsep dan terminologinya sudah diatur dalam UU, PP, dan peraturan pelaksanaannya di masing-masing moda.

Perwujudan konsep jaringan transportasi nasional yang terintegrasi dan terhierarki sesuai amanat undang-undang setiap moda transportasi tersebut, diejawantahkan dalam 3 (tiga) strategi pengembangan jaringan transportasi nasional perioda 2025-2029, yang secara umum mengadopsi strategi dalam RPJMN 2025-2029 yang dilaksanakan melalui sejumlah kegiatan prioritas berikut ini:

a. Penguatan konektivitas transportasi antarpulau nasional dan global
   Dalam rangka pemerataan pembangunan di negara kepulauan Indonesia serta mendukung interaksi ekonomi pada skala global diperlukan penguatan konektivitas antarpulau yang efektif dan efisien, khususnya melalui jaringan transportasi laut dan transportasi udara.
   Pelaksanaan penguatan konektivitas antar pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.03 Jaringan Pelabuhan Terpadu dan KP-03.01.04 Jaringan Bandara Terpadu.

b. Peningkatan efisiensi konektivitas multimoda antara simpul dengan *hinterland* dalam pulau
   Untuk memastikan efisiensi pergerakan barang dan penumpang yang mayoritas masih pada skala dalam pulau besar dan melalui jaringan jalan (lebih dari 80%) diperlukan upaya untuk melakukan penyeimbangan peran antara moda jalan, moda kereta api, dan transportasi SDP secara lebih proporsional sesuai keunggulan komparatifnya masing-masing (yang secara teoretis moda jalan unggul pada jarak < 300 km, moda kereta api unggul di jarak 300-800 km, dan moda perairan akan lebih unggul di jarak > 800 km. Terlalu besarnya beban pergerakan pada jaringan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan pada sejumlah jalur logistik (khususnya Pantura Jawa dan Jalintim Sumatera, serta pada jaringan primer di sekitar kawasan perkotaan) yang mendorong munculnya fenomena ODOL (*Over Dimension, Over Load*) untuk memangkas biaya pengiriman yang terhambat konektivitas maupun tingginya biaya di simpul.
   Peningkatan peran moda kereta api antarkota, pemanfaatan potensi penyeberangan Ro-Ro untuk pergerakan lintas antar pulau jarak menengah, dan penanganan keselamatan LLAJ merupakan strategi peningkatan efisiensi konektivitas antara simpul transportasi utama dengan *hinterland*-nya di masing-masing pulau besar, khususnya yang ditetapkan sebagai kawasan prioritas dalam RPJMN (KSPP/*food estate*, KI/KEK/KPBPB, DPP/DPR, hilirisasi, dll).
   Pelaksanaan penguatan konektivitas dalam pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.02 Kereta Api Antarkota dan KP-03.01.05 Konektivitas Darat dan Keselamatan LLAJ (didukung oleh KP-03.01.01 Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur Utama dan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan yang dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum).

c. Pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang berkelanjutan.
   Permasalahan kemacetan lalu lintas yang eksternalitasnya tinggi dewasa ini telah mengganggu produktivitas dan keberlanjutan kota-kota besar di Indonesia sebagai pusat kegiatan dan pusat pelayanan. Kerugian akibat kemacetan perkotaan diperkirakan mencapai 65 Triliun/tahun), selain itu dampak lingkungan berupa emisi GRK telah merusak kualitas udara kota (bahkan sampai level global) serta dampak sosialnya cukup tinggi bagi pengeluaran publik (khususnya golongan ekonomi menengah ke bawah).
   Pengembangan angkutan massal perkotaan di 10 kota metropolitan dan 40 kota non-metropolitan, serta kota baru/IKN akan menjadi prioritas dalam RPJMN 2025-2029 yang akan bertumpu pada 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.06 Pengembangan SAUM Perkotaan.

Untuk itu, berdasarkan isu strategis dan tantangan utama, serta arahan strategi pengembangan jaringan transportasi dalam undang-undang moda maupun strateginya dalam RPJMN 2025-2029, maka strategi pelaksanaan pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

a. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan
   Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerja Sama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.

b. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi
   Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.

c. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha
   Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar-besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

3.2.2. Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.2.1. Struktur Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Secara lebih spesifik struktur Arah Kebijakan (AK)[1] untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029. Arah Kebijakan (AK) tersebut tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029.

Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk perioda 2025-2029. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaia Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi *core-business* Kementerian Perhubungan, *focusing* dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

3.2.2.2. Strategi Implementasi (SI) dari Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Pada beberapa butir berikut akan disampaikan Strategi[2] Implementasi (SI) untuk setiap Arah Kebijakan (AK) kementerian Perhubungan 2025-2029. Strategi Implementasi ini berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.

Strategi Implementasi (SI) ini tidak terlepas dari penerapan konsep strategi utama pengembangan jaringan transportasi serta implementasi teori maupun regulasi yang berlaku di bidang transportasi.

Lebih detail, Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) menjadi landasan dalam penyusunan Kerangka Kinerja dan Pendanaan serta Kerangka Regulasi, Kerangka Kelembagaan, dan Kerangka Pendanaan yang dibutuhkan untuk melaksanakannya

a. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:

---

[1] Dalam pasal 1 Butir 18 Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga disebutkan bahwa Arah Kebijakan adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai dengan Visi dan Misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab Kementerian/Lembaga, berisi satu atau beberapa Program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur.

[2] Dalam pasal 1 Butir 17 Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga disebutkan bahwa strategi adalah langkah-langkah berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan Visi dan Misi.

1) Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
   a) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan *Hub* Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional;
   b) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (*international core route*);
   c) Menguatkan konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional;
   d) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global;
   e) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
2) Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas *backbone* antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
   a) Mengharominisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (*Integrated Port Network*);
   b) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub);
   c) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola *loop*;
   d) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI;
   e) Optimalisasi sistem *direct-line* (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, *long distance ferry*, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK;
   f) Pengembangan *Hub Port*/Simpul Transhipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI);
   g) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik;
   h) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui pelabuhan dan/atau bandara pendukung.
3) Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi *hinterland* dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
   a) Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi;
   b) Revitalisasi sistem pengusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan;
   c) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera;

d) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar;
e) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api);
f) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik;
g) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul *outlet* dan jaringan distribusi nasional;
h) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional;
i) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang;
j) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.

4) Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya;
b) Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem *feeder*, sistem pembayaran terintegrasi, jalur;
c) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, *mix-use, urban renewal*);
d) Menerapkan *Intelligent Transport System* untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan;
e) Dukungan pengembangan *Intelligent Transport System* pada KIPP IKN;
f) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.

5) Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (*sea plane*, *drone*, dll);
b) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran;
c) Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, sungai, danau dan penyeberangan, tol laut, kereta api dan udara;
d) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan;
e) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dsb);
f) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulaupulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayaran Rakyat (sesuai mandat

Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani;

g) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.

6) Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
   a) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional;
   b) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM);
   c) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ);
   d) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda;
   e) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing;
   f) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung *National Logistic Ecosystem (NLE)*;
   g) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.

b. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
   1) Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
      a) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu;
      b) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS);
      c) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA *Commuter*, BTS BRT perkotuaan) yang lebih tepat sasaran.

      Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
   2) Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
      a) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional;
      b) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang;
      c) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, *Airport Cargo-Village*, *Market Place Trucking*, dlsb).

3) Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
   a) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang ibu menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, ruang *playground* (ruang bermain anak);
   b) Penerapan GEDSI di bidang transportasi;
   c) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing;
   d) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus;
   e) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas;
   f) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi;
   g) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi *(Mobility As A Service/MAAS*) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.
4) Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
   a) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian;
   b) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target *net zero emission* melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan;
   c) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan bio diesel untuk angkutan jalan, pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api, program implementasi biodiesel *International Maritime Organization* (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX *July* 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implemetation to *Reach Net Zero Emission* dan menjalankan dan implementasi *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) *Roadmap*.

c. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
   1) Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliancy*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
      a) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana;

b) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana;
c) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana;
d) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan ganguan keselamatan;
e) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO);
f) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.

2) Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
a) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi;
b) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi;
c) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan;
d) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.

3) Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
1) Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi;
2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan *seft-assessment* keselamatan;
3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan;
4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi;
5) Meningkatkan DAK fisik keselamatan jalan (untuk penanganan perlengkapan jalan daerah).

d. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
1) Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
a) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (*Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion*) di bidang transportasi;

b) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi;
c) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusahaan angkutan umum berbasis *online;*
d) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelengaraan dan pengusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.

2) Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Melaksanakan *agenda mapping* permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah;
b) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda *setting* (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi;
c) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat *evidence based* dan inovatif yang berorientasi keluar/*stakeholders* dan ke depan (*outward looking* dan *forward looking*).

3) Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi;
b) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi;
c) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

e. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
1) Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA) dan *Grand Design* SDM Transportasi. Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
b) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).

2) Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
a) Menyempurnakan program *talent pool* dengan merekrut calon ASN terbaik;
b) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi;

c) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH;
d) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.

3) Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
a) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM);
b) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian);
c) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan *Leadership Training Program*.

f. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
1) Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelengaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
a) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan;
b) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelengaraan transportasi nasional;
c) Meningkatkan sinergi antarlembaga birokrasi dan antar daerah.
2) Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
a) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
b) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfataan teknologi;
c) Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan;
d) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan *smart government* di lingkungan Kementerian Perhubungan;
e) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis resiko (PPBR) dibidang transportasi;
f) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset Kementerian Perhubungan;
g) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.

Peningkatan kualitas manejemen kinerja dan manajemen resiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (*Special Delivery Unit*)

untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.2.3. Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029

Arah kebijakan pencapaian Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029:

a. Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 1 (AK1) Peningkatan Tata Kelola Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan;
b. Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan (AK) :

    a) Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan Tata Kelola Manajemen Perencanaan Kementerian Perhubungan;
    b) Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan Tata Kelola SDM dan Organisasi Kementerian Perhubungan;
    c) Arah Kebijakan 4 (AK4) Peningkatan Tata Kelola, Pengendalian dan Pengawasan Keuangan dan Penganggaran Kementerian Perhubungan;
    d) Arah Kebijakan 5 (AK5) Peningkatan Tata Kelola Pengelolaan Pengadaan Barang dan Jasa dan Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan;
    e) Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan Kualitas Pengawasan Kearsipan dan Penyelenggaraan Perkantoran;
    f) Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan Layanan Informasi dan Efektivitas Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan;
    g) Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan Penguatan Pondasi dan Berlangsungnya Transformasi Digital Sektor Transportasi dan Kualitas Keterpaduan Data dalam Satu Data Transportasi;
    h) Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan.
    i) Arah Kebijakan 10 (AK10) Meningkatnya Kualitas dan Kompetensi Jabatan Fungsional Transportasi;
    j) Arah Kebijakan 11 (AK11) Meningkatnya Inovasi Dalam Pembiayaan Infrastruktur Transportasi;
    k) Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi;
    l) Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan Kualitas Keselamatan Pelayaran;
    m) Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, Aset, BMN dan Umum Sekretariat Jenderal;
    n) Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Organisasi dan SDM Seketariat Jenderal;
    o) Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Seketariat Jenderal;
    p) Arah Kebijakan 17 (AK17) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Komunikasi Publik dan Layanan Informasi Sekretariat Jenderal;
    q) Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan Kualitas Legislasi dan Litigasi Sekretariat Jenderal.

c. Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan dan Transportasi yang Berkelanjutan.

3.2.4. Arah Kebijakan dan Strategi Pengarusutamaan Kementerian Perhubungan

Selain arah kebijakan dan strategi untuk mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029, terdapat juga arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan untuk mengintegrasikan berbagai aspek/isu strategis lintas sektoral dalam program dan kegiatan di bidang transportasi. Kebijakan dan strategi pengarusutamaan diperlukan dalam upaya untuk meningkatkan relevansi dukungan transportasi dalam menjawab isu ekonomi, sosial, dan lingkungan dalam mewujudkan transportasi yang modern, efektif, inklusif, dan berkelanjutan.

3.2.4.1. Pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) Bidang Transportasi

Kebijakan Kementerian Perhubungan dalam pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) di Bidang Transportasi adalah berpartisipasi aktif dan berkolaborasi untuk meningkatkan pemerataan akses transportasi bagi semua golongan baik terkait dengan jenis kelamin, hambatan fisik (disabilitas), maupun hambatan sosial (kemampuan ekonomi) dalam seluruh proses penyelenggaraan transportasi (mulai dari tahap perumusan regulasi dan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan pembangunan, pengoperasian layanan, hingga monitoring dan evaluasi).
Sebagai institusi strategis yang mengelola sektor transportasi nasional, Kementerian Perhubungan memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan bahwa kebijakan, program, dan pelayanan publik yang diberikan bersifat inklusif, setara, dan berkeadilan. Untuk itu, pengarusutamaan Gender, Disabilitas, dan Inklusi Sosial (GEDSI) menjadi bagian integral dalam proses perumusan, pelaksanaan, hingga evaluasi kebijakan transportasi nasional.

a. Visi Strategis GEDSI

Pengarusutamaan GEDSI di Kementerian Perhubungan bertujuan untuk mewujudkan sistem transportasi yang inklusif, aman, dan aksesibel bagi semua kelompok masyarakat, khususnya perempuan, penyandang disabilitas, anak-anak, lansia, serta kelompok rentan lainnya. Kebijakan ini mendukung agenda pembangunan berkelanjutan (SDGs), terutama Tujuan 5 (Kesetaraan Gender), Tujuan 10 (Mengurangi Ketimpangan) dan Tujuan 11 (Kota dan Permukiman yang Inklusif dan Aman).

b. Prinsip Dasar Strategi GEDSI

Strategi pengarusutamaan GEDSI didasarkan pada prinsip-prinsip berikut:

1) Non-diskriminasi: setiap individu memiliki hak yang sama untuk mengakses layanan transportasi tanpa diskriminasi berdasarkan gender, disabilitas, usia, atau status sosial;

2) Aksesibilitas: infrastruktur, moda, dan layanan transportasi harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas dan kelompok rentan;
3) Partisipasi: keterlibatan kelompok rentan dalam proses perencanaan, pengambilan keputusan, dan evaluasi kebijakan transportasi;
4) Akuntabilitas: adanya mekanisme pengawasan, pelaporan, dan tindak lanjut terhadap implementasi GEDSI di seluruh sektor transportasi.

c. Strategi Implementasi

Untuk mengintegrasikan GEDSI ke dalam kebijakan dan program Kementerian Perhubungan, beberapa strategi implementasi utama yang dilakukan antara lain:

1) Penguatan Implementasi Regulasi dan Kebijakan
   Tantangan jangka panjang dalam penerapan prinsip GEDSI bukan pada kurangnya regulasi namun lebih kepada tingkat implementasi regulasi yang telah ada. Kementerian Perhubungan akan meningkatkan implementasi regulasi/kebijakan dan mengembangkan regulasi turunan yang mendukung pengarusutamaan GEDSI di sektor transportasi termasuk melakukan evaluasi terhadap kebijakan Standar Pelayanan Minimal. Melakukan penyusunan prosedur penanganan kekerasan seksual di sektor transportasi.
2) Peningkatan Kapasitas SDM
   Melaksanakan pelatihan dan peningkatan kapasitas kompetensi bagi aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan tentang perspektif GEDSI.
3) Pembangunan Infrastruktur Inklusif
   Menerapkan prinsip universal design dan menjadikan data kelompok rentan sebagai landasan utama dalam setiap tahap pembangunan sarana prasarana transportasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi, serta menggunakan *tools* seperti Gender and *Disability Inclusion Checklist* dan *Gender Equality and Disability Inclusion Assessment Matrix* pada proses *assessment* hasil pembangunan terhadap sarana dan prasarana transportasi. Menyediakan pedoman teknis penerapan GEDSI dalam proyek infrastruktur dan layanan transportasi.
4) Kemitraan dan Kolaborasi
   Mendorong pelaksanaan partisipasi bermakna dari penyandang disabilitas dengan melibatkan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan untuk berpartisipasi dalam proses perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi sarana prasarana transportasi. Bekerja sama dengan kementerian/lembaga lain, pemerintah daerah, organisasi penyandang disabilitas, LSM, serta komunitas gender dan inklusi untuk memastikan pendekatan kolaboratif dalam pelaksanaan GEDSI.
5) Monitoring dan Evaluasi Berbasis Data
   Menyusun sistem monitoring dan evaluasi yang mengukur dampak kebijakan transportasi terhadap kelompok rentan. Indikator yang bisa digunakan adalah persentase sarana/prasarana transportasi yang aksesibel terhadap kelompok rentan, persentase jumlah kelompok rentan

yang terlayani, dan persentase pengaduan kekerasan seksual di sektor transportasi yang telah tertangani.

Dengan menerapkan strategi implementasi tersebut diharapkan sektor transportasi menjadi tidak hanya ramah kelompok rentan, tetapi juga digerakkan oleh kelompok rentan itu sendiri.

3.2.4.2. Pengarusutamaan Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan

Dalam menghadapi tantangan perubahan iklim dan penurunan kualitas lingkungan, pembangunan rendah karbon menjadi pendekatan strategis untuk mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK), menjaga kualitas lingkungan, serta mendukung keberlanjutan jangka panjang. Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang signifikan emisi GRK, terutama akibat tingginya ketergantungan pada bahan bakar fosil. Namun di sisi lain, sektor ini juga berperan penting sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi karena mendukung mobilitas barang, jasa, dan manusia. Oleh karena itu, tantangan besar saat ini adalah membangun sistem transportasi yang tetap produktif secara ekonomi, namun sekaligus rendah emisi dan ramah lingkungan. Transformasi menuju transportasi berkelanjutan menjadi kunci untuk menyeimbangkan antara kebutuhan pembangunan dan perlindungan iklim.

Pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dalam sektor transportasi berarti bahwa setiap kebijakan, perencanaan, dan pelaksanaan harus secara konsisten mengintegrasikan prinsip-prinsip ramah lingkungan dan strategi pengurangan emisi GRK. Sementara itu, pengarusutamaan pembangunan transportasi yang berketahanan iklim menekankan pentingnya memperhitungkan risiko dan dampak perubahan iklim dalam seluruh proses perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan sistem transportasi. Artinya, infrastruktur transportasi harus mampu bertahan dan beradaptasi terhadap berbagai risiko iklim, seperti banjir, cuaca ekstrem, kenaikan permukaan air laut, dan suhu yang terus meningkat.

Upaya ini juga sejalan dengan komitmen global dan nasional untuk mencapai *Net Zero Emission* pada tahun 2060 atau lebih cepat, serta mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs). Khususnya, SDG 13 (Aksi Iklim) yang mendorong langkah konkret mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, termasuk pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dan penguatan ketahanan iklim di sektor transportasi. Selain itu, juga berkaitan erat dengan SDG 7 (Energi Bersih dan Terjangkau), yang menekankan pentingnya pengembangan dan pemanfaatan energi terbarukan serta peningkatan efisiensi energi dalam sektor transportasi, guna mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil dan menekan emisi karbon secara signifikan.

Selain fokus pada pengurangan emisi dan peningkatan ketahanan iklim, pembangunan transportasi berkelanjutan juga harus memperhatikan upaya pencegahan pencemaran lingkungan dan pengelolaan dampaknya secara menyeluruh. Ini mencakup pengendalian polusi udara dari kendaraan, pengurangan kebisingan, pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), serta penanganan sampah dan limbah padat maupun cair yang dihasilkan dari aktivitas transportasi, baik di darat, laut, maupun udara. Dengan

pendekatan ini, sistem transportasi tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi dan iklim yang tangguh, tetapi juga menjaga keberlanjutan lingkungan secara utuh.

Berikut ini disampaikan beberapa upaya utama dalam Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan yang akan dilakukan di lingkungan Kementerian Perhubungan selama perioda Renstra 2025-2029, diantaranya:

a. Implementasi efisiensi energi dan percepatan transisi energi melalui pemanfaatan bahan bakar yang rendah karbon dan pemanfaatan energi baru dan terbarukan pada transportasi

Sektor transportasi merupakan salah satu konsumen energi terbesar di Indonesia, dengan mayoritas energinya masih bersumber dari bahan bakar fosil. Saat ini sektor transportasi mengkonsumsi sekitar 49% dari total konsumsi BBM nasional. Berbagai program yang berbasis pada pemberian insentif dan disinsentif akan dilakukan untuk mempercepat proses transisi energi di bidang transportasi dengan tujuan untuk mengurangi konsumsi BBM. Efisiensi energi dapat dicapai melalui peningkatan teknologi kendaraan, penerapan standar emisi dan konsumsi bahan bakar, serta optimalisasi sistem transportasi umum dan logistik. Di sisi lain, strategi utama untuk transisi energi transportasi akan didorong dan disiapkan melalui pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan pengembangan transportasi berbasis Listrik. Percepatan transisi energi di sektor transportasi darat salah satunya dengan dukungan untuk pemanfaatan kendaraan listrik, di sektor perkeretaapian melalui elektrifikasi jalur sedangkan di sektor transportasi udara dan laut upaya transisi energi akan diupayakan dengan tetap mengikuti ketentuan internasional yang dikeluarkan oleh ICAO dan IMO.

Efisiensi energi dan transisi energi pada transportasi tidak hanya akan berfokus pada penggunaan teknologi dan maupun bahan bahan bakar rendah karbon, namun juga mencakup manajemen energi pada sarana transportasi seperti peremajaan sarana, pemeliharaan sarana secara rutin, pengoperasian yang efisien dan kontrol terhadap penggunaan bahan bakar. Sementara itu pada tingkat sistem transportasi, manajemen energi mencakup pengaturan rute yang optimal, integrasi moda transportasi, serta penggunaan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) untuk mengelola arus lalu lintas dan logistik. Sedangkan pada infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara yang didorong untuk direncanakan, dirancang dan dioperasikan dengan prinsip hemat energi melalui desain infrastruktur yang lebih hemat energi, penggunaan lampu LED, sistem ventilasi hemat energi, panel surya, dan sistem monitoring energi berbasis digital, hingga penggunaan tanaman peneduh bangunan ataupun landscape di halaman. Tidak hanya itu, bangunan yang berada dalam kepemilikan dan pengelolaan Kementerian Perhubungan pun harus dilakukan manajemen energi, sesuai amanat Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi dimana Pemerintah wajib melaksanakan konservasi energi melalui manajemen energi pada sarana dan prasarana atau fasilitas yang dimiliki oleh Pemerintah dan dibiayai oleh

APBN. Dengan demikian, efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi menjadi lebih terarah, terukur, dan berkelanjutan.

b. Implementasi Aksi Mitigasi Perubahan iklim melalui Perencanaan Pembangunan rendah karbon

Melakukan efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi merupakan langkah krusial yang juga sejalan dengan upaya pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK). Berbagai upaya Kementerian Perhubungan dan pemangku kepentingan terkait dalam menurunkan emisi GRK secara umum dilakukan bersesuaian dengan komitmen nasional terkait dengan perubahan iklim dalam dokumen *Enhanced Nationally Determined Contribution* (ENDC) 2030, peta jalan aksi mitigasi nasional ENDC 2030, Perpres 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional dan akan dilaksanakan sesuai arahan dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional serta peta jalan yang akan disiapkan untuk sektor transportasi.

Prinsip ASI (*Avoid, Shift, Improve*) merupakan pendekatan strategis dalam mengurangi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi. *Avoid* bertujuan mengurangi kebutuhan perjalanan yang tidak efisien melalui perencanaan tata ruang dan integrasi transportasi. *Shift* mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi berbasis fosil ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti angkutan massal, Sementara itu, *Improve* fokus pada peningkatan efisiensi dan teknologi, termasuk penggunaan kendaraan rendah emisi dan berbasis energi terbarukan.

Salah satu kebijakan prioritas nasional yang juga menjadi aksi mitigasi yang strategis pada sub sektor transportasi darat dan perkeretaapian adalah pengembangan dan operasional sistem angkutan umum massal perkotaan. Selain itu beberapa aksi mitigasi juga berkaitan dukungan kebijakan terhadap pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan penerapan listrik, peningkatan angkutan penumpang barang berbasis rel.

Beberapa kebijakan aksi mitigasi sub sektor luat diantaranya dengan dukungan kebijakan dan/atau pemanfaatan bahan bakar rendah karbon, manajemen efisiensi energi pada kapal, implementasi *Onshore Power Supply* (OPS), elektrifikasi peralatan di pelabuhan dan upaya efisiensi energi di pelabuhan lainnya. Sedangkan pada sub sektor transportasi udara kebijakan mencakup dukungan kebijakan dan/atau implementasi pada kegiatan peremajaan angkutan udara, efisiensi operasional dan perawatan pesawat, pemanfaatan *Sustainable Aviation Fuel*, Peningkatan *Air Traffic Management System and Operations*, dan penerapan efisiensi energi di bandar udara.

c. Perencanaan Pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim

Perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim menjadi hal krusial dalam menghadapi tantangan perubahan iklim yang semakin nyata. Infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun,

pelabuhan, dan bandara dan fasilitas lainnya perlu dirancang dan dibangun dengan memperhatikan risiko iklim yang dapat mengancam fungsi dan keselamatannya, seperti banjir, gelombang pasang, suhu ekstrem, serta cuaca buruk yang meningkat frekuensinya. Pendekatan berketahanan iklim ini melibatkan analisis risiko dan kerentanan iklim sejak tahap perencanaan, pemilihan material dan teknologi yang tahan terhadap kondisi ekstrem, serta penerapan standar konstruksi yang adaptif dan fleksibel. Agar penyediaan sarana, prasarana, dan layanan transportasi lebih adaptif terhadap dampak perubahan iklim (khususnya cuaca ekstrem) diperlukan adanya penyesuaian dalam standar teknis serta standar operasional prosedur dalam bidang transportasi.

d. Perencanaan Pembangunan transportasi yang mempertimbangkan daya dukung dan daya tampung lingkungan serta keanekaragaman hayati

Perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan akan menempatkan daya dukung dan daya tampung lingkungan sebagai pertimbangan utama. Pendekatan baru ini sejalan dengan kebijakan pemerintah menetapkan ambang batas kemampuan alam atau D3TLH (Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup) sebagai acuan pembangunan. Artinya, setiap proyek infrastruktur transportasi tidak hanya dinilai dari potensi ekonomi semata, tetapi juga harus selaras dengan kapasitas lingkungan yang tersedia. Pendekatan D3TLH mencakup lima elemen utama antara lain: air, lahan, laut, udara, dan keanekaragaman hayati, sehingga perencanaan transportasi nasional wajib menjaga kelangsungan ekosistem tersebut. Dengan demikian, Renstra Kemenhub mengedepankan prinsip pembangunan berkelanjutan untuk memastikan kegiatan transportasi tidak melampaui kemampuan alam dan justru memperkuat daya dukung lingkungan.

Dalam proses perencanaan pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi baik transportasi darat (terminal, pelabuhan penyeberangan, UPPKB), transportasi laut (pelabuhan laut), transportasi udara (bandar udara), maupun perkeretaapian (jalur dan stasiun kereta api) selalu didahului dengan kajian dokumen lingkungan hidup yang terintegrasi dengan Analisis dampak lalu lintas (Andalalin terintegrasi dengan AMDAL) untuk memastikan bahwa pembangunan prasarana transportasi darat telah sesuai dengan tata ruang, kelestarian lingkungan dan keanekaragaman hayati.

Dalam moda transportasi darat, pengembangan transportasi darat diarahkan pada pemanfaatan ruang yang efisien, menghindari alih fungsi lahan produktif, serta mendukung sistem transportasi massal rendah emisi. Daya dukung dipertahankan dengan menjaga kualitas air, udara dan kebisingan di bawah baku mutu, sementara daya tampung dijaga melalui pembatasan volume kendaraan dan pengendalian emisi/polusi di kawasan padat penduduk. Selain itu, pendanaan hijau (green financing) juga didorong untuk proyek-proyek transportasi darat, misalnya penerbitan obligasi hijau yang digunakan untuk membiayai proyek angkutan umum massal ramah lingkungan. Dengan cara ini, moda transportasi darat diharapkan

memberikan layanan optimal tanpa mengorbankan kualitas lingkungan sekitar.

Pada moda transportasi laut, pembangunan pelabuhan dan jalur pelayaran mempertimbangkan ekosistem pesisir dan laut agar tidak melebihi daya dukung perairan. Lokasi pelabuhan ditetapkan dengan menghindari kawasan sensitif seperti terumbu karang, *mangrove*, dan padang lamun. Kapasitas pelabuhan disesuaikan dengan daya tampung lingkungan perairan untuk mengelola limbah kapal dan aktivitas bongkar muat tanpa mencemari laut. Kajian *carrying capacity* juga akan didorong untuk mencegah terjadinya sedimentasi, tumpahan minyak, dan gangguan terhadap keanekaragaman hayati. Selain itu, penekanan aspek keberlanjutan juga diwujudkan melalui program *Green Shipping* dan pengembangan pelabuhan ramah lingkungan (*Green Port/Ecoport*). Perlindungan sumber daya alam dengan menjaga hutan di sekitar area pelabuhan hingga konservasi *mangrove* dan terumbu karang di proyek pelabuhan juga menjadi bagian dari strategi agar transportasi tidak merusak keanekaragaman hayati. Langkah-langkah ini ditujukan untuk melindungi ekosistem pesisir dan laut Indonesia.

Di sektor transportasi udara, pembangunan bandara dan jalur udara diarahkan untuk mempertimbangkan batasan kebisingan, kualitas udara, dan pemanfaatan lahan. Lokasi bandara ditentukan dengan mempertimbangkan jarak aman dari kawasan permukiman padat untuk menjaga kualitas hidup masyarakat. Kapasitas operasional bandara diatur agar emisi pesawat, limbah padat dan cair, serta tingkat kebisingan tidak melebihi baku mutu lingkungan. Sistem *noise contour* mapping dan *air quality modeling* juga didorong untuk digunakan sebagai acuan perencanaan daya dukung dan daya tampung lingkungan area bandara. Selain itu, upaya memperkuat aspek keberlanjutan juga dilaksanakan melalui penerapan konsep *green/eco airport* serta *green aviation*.

Pada moda perkeretaapian, perencanaan jalur kereta baru dan modernisasi prasarana mempertimbangkan kelestarian ekosistem darat dan kapasitas penyerapan dampak oleh lingkungan. Jalur kereta diupayakan meminimalkan pembukaan hutan dan lahan kritis, serta menghindari kawasan lindung. Stasiun dan depo dirancang dengan sistem pengelolaan limbah yang sesuai daya tampung air tanah dan drainase setempat. Selain itu didorong juga untuk dilakukan analisis daya dukung untuk menentukan frekuensi operasional kereta dan jenis teknologi penggerak yang paling ramah lingkungan. Lebih lanjut, Kemenhub juga mendorong pengembangan jalur kereta pada proyek kereta api melalui mekanisme pembiayaan hijau (*green* sukuk), sehingga investasi besar untuk infrastruktur rel (termasuk subsidi tarif agar terjangkau) dapat terintegrasi dengan tujuan pembangunan berkelanjutan.

e. Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan akibat aktivitas transportasi

Perencanaan dan pelaksanaan pembangunan sarana serta prasarana transportasi harus mengutamakan pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan sebagai bagian tak terpisahkan dari

strategi nasional. Prinsip ini selaras dengan pendekatan daya dukung dan daya tampung lingkungan yang menjadi acuan bagi pengambilan keputusan perencanaan infrastruktur, sehingga setiap investasi dan intervensi teknis dievaluasi tidak hanya dari aspek fungsi dan ekonomi tetapi juga batas kemampuan lingkungan untuk menyerap dampak tanpa mengalami degradasi. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, Renstra Kementerian Perhubungan menetapkan kebijakan yang mengarahkan modernisasi sarana dan prasarana menuju solusi rendah emisi, efisiensi energi, pengelolaan limbah yang terintegrasi, serta penerapan teknologi pencegahan pencemaran.

Pada transportasi darat, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan melalui modernisasi sarana (armada) dan prasarana (terminal, pelabuhan penyeberangan). Penggantian armada angkutan umum massal ke bus listrik atau bahan bakar rendah emisi, rancangan terminal yang hemat energi dan terintegrasi pengelolaan limbahnya, Pengetatan standar emisi *EURO-4/EURO-5* untuk kendaraan baru, penerapan standar emisi dan uji emisi berkala merupakan langkah prioritas. Dalam perencanaan prasarana transportasi jalan, kajian dokumen lingkungan hidup (AMDAL) harus memperhitungkan ambang batas kualitas udara, kebisingan, serta kapasitas drainase untuk menghindari pencemaran udara, limpasan air dan erosi.

Pada transportasi laut, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan berfokus pada pembangunan pelabuhan dan modernisasi kapal. Prasarana pelabuhan diarahkan untuk dilengkapi sistem penerimaan dan pengolahan limbah kapal (*reception facilities*), dan fasilitas penanggulangan tumpahan minyak. Untuk sarana akan didorong dengan pelaksanaan *retrofit* kapal, pemanfaatan teknologi efisiensi *hull*/ propulsi untuk mengurangi emisi/polusi dan limbah operasional, instalasi *ballast water treatment* serta peningkatan upaya pengawasan pembuangan limbah dari kapal.

Dalam transportasi udara, upaya pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan pada desain bandara yang efisien energi dan sumber daya; serta modernisasi sarana pendukung yang mengurangi emisi/polusi. Bandar udara didorong untuk melaksanakan pengelolaan limbah cair dengan Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL), pengelolaan limbah padat yang memenuhi standar lingkungan/peraturan perundang-undangan, sistem manajemen kebisingan (*noise contour mapping*), manajemen kualitas udara dan air serta efisiensi sistem pencahayaan dan sistem pendingin udara. Untuk sarana transportasi udara (pesawat), pengurangan dampak lingkungan didorong dengan penggunaan teknologi pesawat hemat energi dan rendah emisi/polusi, Pemanfaatan teknologi *low-noise engine* untuk mengurangi kebisingan serta efisiensi operasional penerbangan (misal: *continuous descent approach*, optimasi rute).

Pada perkeretaapian, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak dilaksanakan melalui modernisasi lokomotif dan rangkaian kereta, penggunaan material ramah lingkungan pada pembangunan kereta baru, desain depo dan stasiun yang mengakomodir pengelolaan limbah baik padat maupun cair. Prasarana rel dirancang dengan mempertimbangkan drainase,

stabilitas tanah, dan pengendalian polutan dari bahan perawatan (oli, pelumas) untuk mencegah kontaminasi tanah dan badan air.

Selain pada sarana dan prasarana transportasi, upaya pengurangan dampak lingkungan juga akan didorong dari aktivitas perkantoran ramah lingkungan yang dilakukan oleh jajaran Kementerian Perhubungan sebagai bentuk komitmen regulator dalam penerapan kegiatan yang ramah lingkungan. Pelaksanaan prinsip 3R (*Reduce, Reuse, Recycle*) dalam operasional pelayanan maupun perkantoran di Kementerian Perhubungan akan menjadi wujud utama komitmen dari seluruh jajaran baik di Pusat maupun UPT dalam mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Upaya tersebut diantaranya akan dilakukan melalui pengurangan penggunaan energi, ATK, dan bahan/material baik melalui efisiensi ataupun penggunaan kembali, termasuk melalui kampanye untuk mendukung penerapan ekonomi sirkular di sektor transportasi.

Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan bukan menjadi tugas teknis semata, melainkan perlu upaya lintas-sektor yang memerlukan sinergi dengan Kementerian/Lembaga terkait (KLHK, Bappenas, Kementerian Keuangan), pemerintah daerah, pelaku usaha dan masyarakat. Implementasi kebijakan ini harus dibarengi dengan sinergi dan kolaborasi dengan stakeholder terkait, penguatan kapasitas SDM, serta mekanisme insentif dan sanksi yang jelas untuk menjamin kepatuhan dan keberlanjutan.

3.3. Kerangka Regulasi

3.3.1. Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Tahun 2025-2029

Untuk mendukung arah kebijakan dan strategi implementasi pembangunan bidang transportasi 2025-2029 diperlukan penguatan regulasi di bidang transportasi yang setidaknya mencakup:

a. Revisi Undang-Undang terkait sektor Transportasi untuk menegaskan posisi transportasi sebagai pelayanan dasar, menambahkan substansi pengaturan yang belum ada, dan memperbarui konsep penyelenggaraan sesuai kaidah tatakelola yang baik dan modern pada UU Sistem Transportasi dan Logistik Nasional (Sistralognas), Revisi UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Revisi UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Revisi UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ;

b. Pembaruan Peraturan Pelaksana di Bidang Transportasi untuk melengkapi kebutuhan pengaturan penyelenggaraan dan menyesuaikannya dengan berkembangan kebutuhan dan tantangan melalui Perubahan Permenhub tentang Pedoman dan Proses Perencanaan, Penetapan/Revisi Permenhub terkait Rencana Induk Jaringan setiap moda Transportasi, Pembaruan Permenhub Penyelenggaraan Infrastruktur untuk mendorong Peran Swasta dan Pemda, Pengaturan terkait Penyelenggaraan Pelayanan Publik di Sektor Transportasi Ratifikasi regulasi internasional terbaru sektor transportasi;

c. Pengaturan Pendukung Transformasi sektor Transportasi untuk mendorong terjadinya adaptasi dan mitigasi atas perkembangan teknologi, dampak perubahan iklim, serta prinsip, melalui Pembaruan standar teknis mendukung pengarusutamaan GEDSI dan Perubahan Iklim, Pengaturan Angkutan Multimoda, MAAS (*Mobility As A Service*), Peraturan pendukung pelaksanaan Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca, Penyederhanaan/ Integrasi Sistem Informasi dan Komunikasi, Pengaturan terkait Integrasi pengelolaan Logistik Nasional.

Penyempurnaan Regulasi terkait Organisasi Tata Kerja Kementerian Perhubungan disesuaikan dengan agenda transformasi tata kelola secara nasional dan perubahan struktur organisasi dan tata kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Penguatan Organisasi Ditjen Integrasi Transportasi Multimoda, serta Peraturan terkait pengalihan tugas dan fungsi BPTJ.

Berikut ini disampaikan penjelasan tentang kebutuhan penguatan kerangka regulasi pendukung implementasi berbagai program dan kegiatan strategis bidang transportasi nasional untuk periode 2025-2029.

a. Regulasi Pendukung Transportasi Publik sebagai Bagian dari Pelayanan Dasar

Undang-undang sektor transportasi yang ditetapkan pada periode Tahun 2004-2010 sebagai hasil reformasi, mendorong pelibatan swasta dan pemda dalam penyelenggaraan sektor transportasi. Undang-undang tersebut telah memberikan kemajuan dalam pola kelembagaan dan pendanaan transportasi yang lebih terbuka.

Namun demikian, sampai saat ini masih terjadi defisit penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan maupun antarwilayah, merupakan dampak terbatasnya dukungan pendanaan bagi pembangunan sektor transportasi. Hal ini dikarenakan belum adanya konsentrasi pendanaan pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi, karena sesuai UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak menempatkan transportasi sebagai bagian dari urusan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar.

Pendefinisian transportasi sebagai urusan wajib yang menjadi bagian dari pelayanan dasar dalam UU Pemerintahan maupun UU setiap moda transportasi diharapkan akan mendukung komitmen pendanaan bagi sektor transportasi yang akan menjamin kehadiran negara dalam memfasilitasi transportasi publik bagi masyarakat miskin perkotaan dan warga DTPK.

b. Regulasi Pendukung Transformasi Penerapan Teknologi di Sektor Transportasi

Penyelenggaraan transportasi global akan dihadapkan kepada penetrasi teknologi pada Industry 4.0 yang semakin mendalam sehingga mewujudkan sistem ekonomi dan sosial pada tahap Society 5.0. Penerapan teknologi *Artificial Intelligence, Cloud Computing, dan Internet of Things* akan merubah secara dramatis wajah sistem transportasi ke depan.

Kemampuan suatu sektor/negara dalam mendorong transformasi teknologi untuk efisiensi pelayanan merupakan kunci daya saing di persaingan global

ke depan. Hal ini juga berlaku untuk sektor transportasi nasional yang diharapkan dapat memanfaatkan fitur-fitur teknologi maju yang tepat guna dalam ekosistem baru yang juga kondusif.

Diperlukan regulasi yang mampu mendorong pembaruan penerapan teknologi transportasi yang tepat guna dengan tetap memperhatikan kelayakan investasi, persaingan yang sehat, serta kedaulatan dan kemandirian nasional.

c. Regulasi Pendukung Percepatan Penerapan Transportasi Ramah Lingkungan

Komitmen Indonesia (NDC) untuk mencapai *Nett Zerro Emission* di Tahun 2060 harus didukung oleh strategi migrasi penerapan transportasi yang ramah lingkungan. Sebagaimana diketahui bahwa sektor transportasi merupakan penyumbang emisi yang signifikan dan pengkonsumsi energi fossil yang terbesar.

Diperlukan adanya upaya yang mendasar dalam mendorong percepatan perpidahan ke mobil listrik, eletrifikasi jalur KA, penerapan green port/*Airport*, dan optimalisasi pemanfaatan angkutan massal dan non motorized di perkotaan agar diperoleh penurunan yang signifikan dari emisi karbon akibat operasional transportasi.

Selain itu, penerapan skema investasi berbasis nilai ekonomi karbon dapat dijadikan sebagai alternatif pendanaan bagi pengembangan sektor transportasi nasional yang ramah lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan adanya regulasi yang sifatnya insentif/disiinsentif untuk mempercepat migrasi ke kendaraan listrik, mendorong penggunaan angkutan umum dan *non-motorized*. Penerapan elektrifikasi kereta api serta transformasi energi sektor laut dan udara juga akan memberikan dukungan maksimal terhadap komitmen nasional untuk mewujudkan *Nett Zerro Emission* di tahun 2060.

d. Regulasi Pendukung Ekosistem Transportasi Perkotaan di Masa Datang

Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan di masa datang akan berkembang semakin paripurna, bukan hanya integrasi antarmoda secara fisik dan jaringan, tetapi hingga sistem pembayaran dalam konsep *on-demand service*s atau sering disebut sebagai *Mobility As A Service (MAAS).*

Kerangka pengaturan yang ada sampai dengan saat ini baru sampai dengan aspek penyediaan infrastruktur dan jaringan pelayanan, sehingga perlu dilengkapi dengan pengaturan pada level sistem bisnis yang terintegrasi. Pemerintah harus memastikan bahwa penerapan konsep *Mobility As A Service (MAAS)* memberikan pilihan yang optimal bagi masyarakat dalam kerangka industri transportasi yang sehat.

Oleh karena itu, diperlukan regulasi yang tepat agar perkembangan teknologi ini memberikan manfaat yang optimal bagi semua stakeholders, baik operator maupun khususnya pengguna.

e. Pemenuhan (*Compliancy*) Standar dan Regulasi Internasional di Sektor Transportasi

Konektivitas internasional merupakan prasayarat agar Indonesia mampu bersaing dalam persaingan di kancah global. Untuk dapat berinteraksi dengan baik dalam kancah industri transportasi global maka pemenuhan (*compliancy*) terhadap standar dan regulasi internasional di sektor

transportasi, khususnya pelayaran dan penerbangan, merupakan keharusan.

Ratifikasi ataupun penerapan regulasi internasional juga diperlukan untuk mengindari *barrirer to entry* dalam interaksi ekonomi di sejumlah negara dan aliansi strategis internasional yang umumnya mensyaratkan adanya standar teknis dan standar pelayanan yang seragam.

3.3.2. Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan 2025-2029

Kerangka regulasi menjadi upaya sistematis untuk mengarahkan penyusunan peraturan perundang-undangan dalam lingkup Kementerian Perhubungan. Untuk mendukung pencapaian tujuan pembangunan nasional serta menyelaraskan regulasi dengan perkembangan teknologi, sosial, dan ekonomi global, Kementerian Perhubungan telah menyusun Kerangka Regulasi 2025–2029 yang memuat rencana strategis penyusunan regulasi sektoral yang akan menjadi acuan pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan selama lima tahun ke depan, yang memiliki tujuan umum:

a. Menjawab tantangan transformasi digital dan inovasi teknologi di sektor transportasi;
b. Memperkuat reformasi birokrasi dan tata kelola kelembagaan yang efektif dan adaptif;
c. Meningkatkan kualitas layanan publik dan keselamatan transportasi;
d. Mendukung pembangunan berkelanjutan dan transisi energi ramah lingkungan.

Usulan regulasi dalam Kerangka Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 disusun untuk menyelaraskan ketentuan hukum yang berlaku dengan standar global dan praktik terbaik internasional seperti ketentuan dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), IMO (*International Maritime Organization*) serta regulasi nasional seperti Peraturan Presiden terkait Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) Regulasi ini diharapkan mampu mengurangi tumpang tindih aturan yang selama ini menjadi kendala dalam implementasi kebijakan serta meningkatkan efisiensi pemerintahan secara menyeluruh melalui penyederhanaan dan harmonisasi regulasi.

Dalam mendukung perekonomian nasional, kerangka regulasi diarahkan untuk memperkuat ekosistem logistik yang kompetitif guna memperluas konektivitas antardaerah. Aspek penguatan sumber daya manusia (SDM) menjadi fokus dengan mengedepankan sistem merit dan penerapan manajemen talenta agar aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan memiliki kompetensi yang adaptif terhadap perubahan zaman. Melalui kerangka regulasi yang diajukan dapat mendorong peningkatan keterbukaan informasi, partisipasi publik dan integritas kelembagaan sebagai bagian dari upaya membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan, dan akuntabel. Ringkasan tematik kerangka regulasi sebagai berikut:

a. Bidang transportasi udara

   Peningkatan keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan seperti penyusunan aturan ground handling yang sesuai standar ICAO, pengaturan bandara air (water aerodrome), pembentukan regulasi penyidik PNS

penerbangan guna penegakan hukum, revisi standar pelayanan minimum dan pengelolaan slot waktu terbang untuk optimalisasi operasional bandara, serta harmonisasi aturan keselamatan penerbangan (CASR Part 121 & 135) sesuai standar internasional.

b. Bidang transportasi darat
   Pengaturan kendaraan otonom, revisi subsidi dan tarif angkutan umum, peningkatan keselamatan lalu lintas melalui revisi peraturan perlintasan sebidang dan marka jalan dan penguatan kelembagaan dan penataan UPT menjadi bagian penting untuk mendukung layanan yang responsif dan modern.

c. Bidang transportasi laut
   Prioritas regulasi meliputi revisi peraturan angkutan di perairan dan kepelabuhanan, penguatan sertifikasi pengawasan kapal dan awak kapal serta pengembangan transportasi laut yang ramah lingkungan dan terintegrasi dengan moda lain untuk meningkatkan daya saing logistik nasional.

d. Bidang perkeretaapian
   Pembaruan standar teknis dan sistem pengawasan sarana perkeretaapian guna menjamin keselamatan dan kelancaran operasional serta memperkuat integrasi dengan moda transportasi lain untuk mendukung mobilitas berkelanjutan.

e. Bidang Integrasi multimoda
   Penyusunan rencana induk integrasi antarmoda, pedoman teknis fasilitas alih moda penumpang, pengawasan dan sertifikasi badan usaha layanan integrasi dengan tujuan menciptakan sistem transportasi yang terpadu, efisien, dan inklusif.

f. Bidang penunjang
   1) Penguatan tata kelola dan reformasi birokrasi melalui pencegahan korupsi, manajemen risiko, pengawasan intern serta pengembangan sistem merit dan manajemen talenta ASN;
   2) Optimalisasi fungsi pengawasan internal dan manajemen risiko termasuk revisi tata cara pengawasan, pembentukan komite audit, dan pengawalan efektivitas penggunaan anggaran guna mendukung tata kelola yang transparan dan akuntabel;
   3) Penguatan institusi pendidikan transportasi;
   4) Koordinasi regulasi berbasis kajian kebijakan termasuk revisi organisasi, pedoman penyusunan kebijakan, serta integrasi sistem logistik nasional melalui *Indonesia National Single Window*.

Sebagai bagian dari penguatan kerangka regulasi dalam periode 2025–2029, Kementerian Perhubungan tidak hanya merancang kerangka penyusunan regulasi sektoral tetapi juga mengidentifikasi kebutuhan awal atas sejumlah regulasi yang memerlukan pembaruan atau pengembangan. Proses tersebut didukung oleh berbagai kegiatan seperti kajian kebijakan, inventarisasi regulasi serta penyusunan rencana naskah akademik sebagai fondasi pembentukan atau revisi regulasi ke depan. Beberapa rencana inisiatif regulasi yang telah diusulkan antara lain:

a. Rencana penyusunan naskah akademik
   1) Rencana Naskah Akademik RPP Perubahan atas PP Nomor 62 Tahun 2013 didasarkan pada hasil inventarisasi dan evaluasi awal terhadap substansi PP dimaksud yang berkaitan dengan pendanaan dan tanggung jawab penyelenggaraan transportasi yang dinilai perlu disesuaikan dengan perkembangan regulasi internasional, khususnya dari lembaga-lembaga seperti IMO dan ICAO.
   2) Rencana Naskah Akademik Penataan Kelembagaan dan Pendanaan KNKT, dengan ruang lingkup yang telah diidentifikasi mencakup analisis permasalahan kelembagaan dan organisasi KNKT termasuk keterbatasan dalam mandat dan struktur. analisis beban kerja dalam investigasi kecelakaan lintas moda, dan tinjauan terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang menunjukkan perlunya reposisi peran dan penguatan pendanaan, usulan awal skenario penataan organisasi dan pendanaan serta prediksi dampaknya terhadap tata kelola dan efektivitas investigasi kecelakaan.

b. Rekomendasi penyusunan regulasi
   Telah diusulkan beberapa rekomendasi penyusunan maupun revisi Peraturan Menteri dan Keputusan Menteri Perhubungan sebagai bagian dari respons terhadap dinamika pelayanan transportasi yang terus berkembang dimana diarahkan untuk mendukung reformasi birokrasi, integrasi layanan, serta pengembangan sistem pengawasan dan sertifikasi transportasi yang adaptif terhadap perkembangan teknologi.

c. Kajian revisi regulasi sebagai langkah awal menuju pembaruan regulasi
   telah dilakukan kajian pendahuluan terhadap sejumlah regulasi diantaranya:
   1) Kajian terhadap PP Nomor 62 Tahun 2013 difokuskan pada evaluasi implementasi dan relevansi terhadap perkembangan terbaru, inventarisasi kebutuhan penyesuaian dengan regulasi internasional seperti IMO dan ICAO, dan penyusunan matriks awal usulan perubahan yang menjadi dasar dalam merencanakan penyusunan revisi PP tersebut.
   2) Kajian terhadap PM Nomor 54 Tahun 2023 difokuskan pada identifikasi masalah implementasi dan kebutuhan substansial untuk revisi terutama dalam konteks reformasi kelembagaan dan penataan UPT, analisis keterkaitan dengan peraturan perundang-undangan lainnya agar tidak terjadi disharmonisasi regulasi serta penyusunan kerangka awal rekomendasi revisi sesuai arah kebijakan reformasi kelembagaan dan tata kelola SDM sektor transportasi.

Keseluruhan proses tersebut merupakan bagian dari agenda penguatan reviu regulasi yang lebih sistematis dan berkelanjutan yang tidak hanya difokuskan pada kualitas substansi peraturan namun juga peningkatan efektivitas implementasinya di lapangan. Dengan membangun fondasi regulasi yang berbasis kajian, partisipatif, dan selaras dengan standar global, diharapkan kerangka regulasi Kementerian Perhubungan 2025–2029 mampu memperkuat kapasitas institusional, meningkatkan kualitas layanan publik transportasi serta mendorong konektivitas nasional yang inklusif, efisien, dan berkelanjutan.

Rangkuman rencana penetapan regulasi baik yang berupa Undang-Undang (UU), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (Perpres), Peraturan Menteri (Permen) Keputusan Menteri (Kepmen), Instruksi Menteri (Inmen), dan bentuk peraturan lain-lain yang akan dilakukan di lingkungan Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 3.1** berikut ini. Direncanakan terdapat sebanyak 320 (tiga ratus dua puluh) rencana penetapan regulasi baik yang sifatnya teknis maupun administratif pada perioda Tahun 2025-2029. Detail penjelasan mengenai latar belakang, unit kerja terkait, dan target penyelesaian dari setiap regulasi tersebut disampaikan pada **Anak Lampiran 2.**

Tabel 3. 1 Rekapitulasi Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

No	Unit Kerja	Total	Rekapitulasi berdasar Jenis Kerangka Regulasi						
			UU	PP	Perpres	PM	KM	IM	Lain-lain
1	Setjen	78	-	2	2	30	37	-	7
2	Itjen	11	-	-	-	3	7	1	-
3	DJPD	16	1	1	1	12	1	-	-
4	DJPL	32	-	7	2	23	-	-	-
5	DJPU	51	1	-	-	45	5	-	-
6	DJKA	33	1	-	-	31	1	-	-
7	DJITM	48	-	1	1	46	-	-	-
8	BKT	29	1	2	6	12	2	-	6
9	BPSDM	11	-	-	-	10	1	-	-
Total		**309**	**4**	**13**	**12**	**212**	**54**	**1**	**13**

Sumber: Biro Hukum, 2025

Dalam hal terdapat kebutuhan penetapan regulasi lainnya diluar yang sudah disampaikan dalam Renstra ini, maka regulasi tersebut tetap harus sesuai dengan arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi yang telah ditetapkan. Kemajuan pelaksanaan penetapan regulasi ini akan dipantau pada setiap tahun sebagai bahan evaluasi.

3.3.3. Rencana Penetapan Regulasi Sekretariat Jenderal 2029-2029

Kerangka regulasi menjadi upaya sistematis untuk mengarahkan penyusunan peraturan perundang-undangan dalam lingkup Sekretariat Jenderal. Untuk mendukung pencapaian tujuan pembangunan nasional serta menyelaraskan regulasi dengan perkembangan teknologi, sosial, dan ekonomi, Sekretariat Jenderal telah menyusun Kerangka Regulasi 2025–2029 yang memuat rencana strategis penyusunan regulasi yang akan menjadi acuan pelaksanaan tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal selama lima tahun ke depan:

Tabel 3. 2 Rekapitulasi Regulasi Berdasar Jenis Kerangka Regulasi

No	Unit Kerja	Total	Rekapitulasi Berdasar Jenis Kerangka Regulasi						
			PP	Perpres	PM lain	PM	KM	IM	Lainnya
1	Biro Perencanaan	6	1	-	-	3	2	-	-
2	Biro SDMO	20	-	-	-	12	8	-	-
3	Biro Keungan	4	-	-	-	2	2	-	-
4	Biro Hukum	0	-	-	-	0	-	-	-
5	Biro LPPBMN	1	-	-	-	1	-	-	-
6	Biro Umum	8	-	-	-	4	4	-	-
7	Biro KIP	5	-	-	-	2	3	-	-
8	PFKKI	0	-	-	-	-	-	-	-
9	PPTB	5	-	-	-	2	3	-	-
10	Pusdatin	6	-	-	-	1	4	1	-
11	PPIT	3	-	-	-	2	1	-	-
12	Pusbin JF	8	-	-	2	3	3	-	-
13	Mahpel	3	1	-	-	2	-	-	-
14	KNKT	9	1	1	-	1	-	-	6
	Total	78	3	1	2	32	30	1	6

Sumber : Diolah dari masukan UKE II Setjen

Dari **Tabel 3.2** dapat disampaikan rincian rencana regulasi tahun 2025-2029 di masing-masing Unit Kerja Eselon II:

a. Biro Perencanaan menyusun 1 revisi Peraturan Pemerintah, 3 Peraturan Menteri baru dan 2 Keputusan Menteri baru;
b. Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi menyusun 11 Peraturan Menteri baru, 1 revisi Peraturan Menteri, dan 8 Keputusan Menteri baru;
c. Biro Keuangan menyusun 2 redvisi Peraturan Menteri, 1 Keputusan Menteri baru dan 1 revisi Keputusan Menteri;
d. Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN menyusun 1 revisi Peraturan Menteri;
e. Biro Umum menyusun 2 Peraturan Menteri baru dan 2 revisi Peraturan Menteri, 2 Keputusan Menteri baru dan 2 revisi Keputusan Menteri;
f. Biro Komunikasi dan Informasi Publik menyusun 2 revisi Peraturan Menteri, 2 Keputusan Menteri baru dan 1 revisi Keputusan Menteri;
g. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan menyusun 2 Peraturan Menteri baru, 1 Keputusan Menteri baru dan 2 revisi Keputusan Menteri;
h. Pusat Data dan Informasi menyusun 1 Peraturan Menteri baru, 4 Keputusan Menteri baru dan 1 Instruksi Menteri baru;
i. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi menyusun 2 Peraturan Menteri baru, dan 1 Keputusan Menteri baru;
j. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi menyusun 2 Peraturan Menteri PAN RB baru, 3 Peraturan Menteri baru, dan 3 Keputusan Menteri baru;
k. Mahkamah Pelayaran menyusun 1 revisi Peraturan Pemerintah, dan 2 revisi Peraturan Menteri;

l. Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyusun 1 revisi Peraturan Pemerintah, 1 revisi Peraturan Presiden, 1 revisi Peraturan Menteri dan 6 dokumen kajian revisi PP, Perpres dan PM.

Secara keseluruhan terdapat 78 regulasi, 57 regulasi baru dan 21 revisi regulasi yang akan dikerjakan Unit Kerja Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal.

3.4. Kerangka Kelembagaan

Kerangka kelembagaan merupakan perangkat Kementerian/Lembaga (struktur organisasi, ketatalaksanaan, dan pengelolaan ASN) yang digunakan untuk mencapai visi, misi, tujuan, dan sasaran melalui kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas dan fungsi kementerian/lembaga yang disusun dengan berpedoman kepada RPJMN Nasional.
Pada beberapa sub bab berikut ini disampaikan struktur kelembagaan/organisasi Kementerian Perhubungan Eksisting serta kebutuhan penguatannya untuk mendukung pencapaian target kinerja dan mendukung pelaksanaan prioritas presiden pada perioda Pemerintahan 2025-2029.

3.4.1. Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai mandat dari pasal 5, 6, dan 7 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, maka:

a. Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.
b. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi:
    1) perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
    2) pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah;
    3) koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian;
    4) pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian;
    5) pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian;
    6) pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;
    7) pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi;
    8) pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian; dan
    9) pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.
c. Susunan organisasi Kementerian terdiri atas 14 (empat belas) Unit Kerja setingkat Eselon I, yakni:
    1) Sekretariat Jenderal;

2) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
3) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
4) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
5) Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
6) Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;
7) Inspektorat Jenderal;
8) Badan Kebijakan Transportasi;
9) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan;
10) Staf AhIi Bidang Teknologi dan Energi;
11) Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
12) Staf Ahli Bidang Logistik;
13) Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
14) Staf Ahli Bidang Keselamatan Tlansportasi.

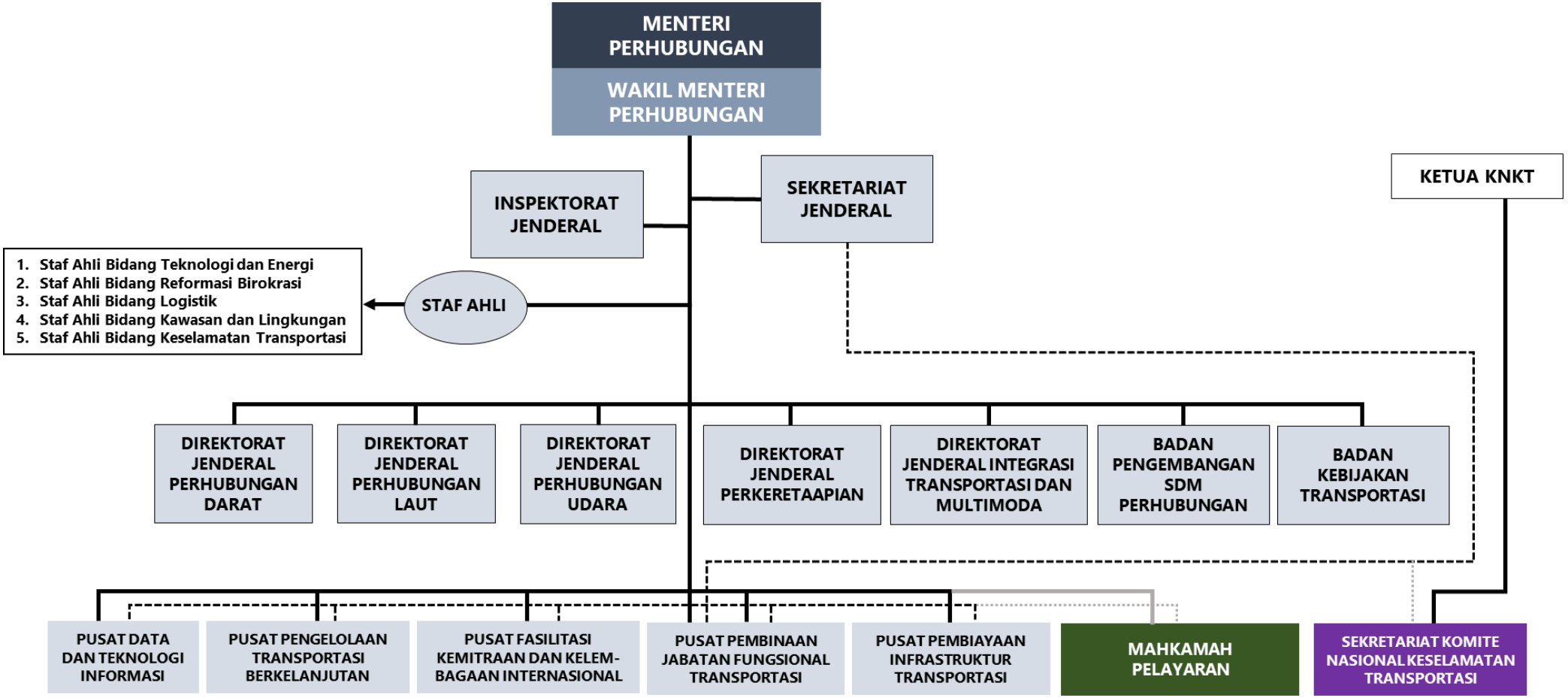
d. Selain itu dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, terdapat organisasi setingkat eselon II yang secara administrasi berada di Bawah Sekretaris Jenderal, yakni:
   1) Pusat Data dan Teknologi Informasi;
   2) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
   3) Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
   4) Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
   5) Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

e. Presiden juga memberikan mandat kepada Kementerian Perhubungan untuk mengelola anggaran bagi 2 (dua) lembaga yang bertanggung jawab kepada Presiden, yakni:
   1) Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT);
   2) Mahkamah Pelayaran (Mahpel).

Untuk melaksanakan tugas teknis di lapangan, pada setiap eselon I teknis dibentuk Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang organisasi dan tatakerjanya ditetapkan melalui sejumlah Peraturan Menteri (PM) Perhubungan yang berbeda-beda. Setiap UPT bertanggungjawab langsung kepada Direktur Jenderal/Kepala Badan masing-masing.

Gambaran mengenai struktur organisasi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Gambar 3.9**. Pada Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dibentuk Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda guna memenuhi tujuan Kementerian Perhubungan untuk peningkatan Konektivitas Transportasi.

Gambar 3. 1 Kerangka Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



(Sumber: digambarkan dari Permenhub Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang OTK Kementerian Perhubungan

3.4.2. Penguatan Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Penguatan kapasitas kelembagaan Kementerian Perhubungan dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal berikut:

a. Mandat yang diberikan, meliputi mandat konstitusional, mandat teknis, mandat pembangunan, dan mandat organisasi;
b. Kebijakan pembangunan, kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah, serta ketentuan peraturan perundang-undangan;
c. Prinsip-prinsip pengorganisasi yang tepat ukuran, tepat fungsi, dan tepat proses, efektif, dan transparan, sesuai dengan bisnis proses di bidang transportasi; dan
d. Tata laksana dan sumber daya manusia aparatur.

Penguatan kerangka kelembagaan dalam perencanaan strategis sektor transportasi tahun 2025-2029 difokuskan pada penataan organisasi pemerintah beserta aturan main di dalamnya, baik yang bersifat intern maupun antar organisasi, yang berfungsi untuk melaksanakan program-program pembangunan. Kelembagaan yang dikembangkan harus tepat fungsi, tepat ukuran, dan tepat proses yang menekankan nllai *structure folow strategy* dan diharapkan akan mendorong efektivitas kelembagaan yang sejalan dengan arah pembangunan. Adapun urgensi kerangka kelembagaan dalam dokumen perencanaan, diantaranya adalah mengarahkan penataan organisasi pemerintah sejalan dan mendukung pencapaian sasaran pembangunan serta mendorong efektivitas kelembagaan melalui ketepatan struktur organisasi, ketepatan proses (tata laksana) organisasi, serta pencegahan duplikasi tugas dan fungsi organisasi.

Untuk melaksanakan program dan kebijakan sektor transportasi tahun 2025-2029 diperlukan penataan kelembagaan. Penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan disesuaikan dengan kebutuhan organisasi yang terus berkembang, serta visi misi Presiden. Penataan kelembagaan dilakukan di kantor Pusat maupun tingkat UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan selanjutnya akan diikuti dengan penyesuaian struktur organisasi serta redesign nomenklatur program dan kegiatan. Disamping itu, akan diikuti dengan penguatan kapasitas SDM di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Struktur organisasi Kementerian Perhubungan 2025-2029 disesuaikan dengan tingkat kebutuhan dalam mencapai sasaran strategis. Struktur organisasi disusun berdasarkan prinsip *right size* dan *right function* (organisasi yang tepat ukuran dan tepat fungsi) sehingga terwujud organisasi kerja yang efektif dan efisien. Berikut ini adalah beberapa isu strategis dalam

kerangka penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan sesuai prioritas kebutuhan:

a. Unsur Pelaksana Kebijakan (Kantor Pusat dan Unit Pelaksana Teknis)

Penataan Tugas dan Fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan untuk Peningkatan Pelayanan dan Keselamatan Transportasi

Dalam rangka peningkatan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, penyelarasan peraturan perundang-undangan serta menjamin kelancaran pemberian layanan di bidang penyelenggaraan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, perlu dilakukan penataan organisasi sebagai upaya penguatan kelembagaan di tingkat pusat dan Unit Pelaksana Teknus yaitu dengan pengalihan tugas dan fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Pengalihan tugas dan fungsi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan ini selaras dengan pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang secara eksplisit mengkategorikan angkutan sungai, dananu, dan penyeberangan sebagai bagian dari “angkutan di perairan”, sehingga secara normatif, apabila pengelolaan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan lebih sesuai dengan kerangka hukum nasional. Pengalihan ini juga diperlukan untuk penyelarasan tata kelola dengan kesesuaian kebijakan guna peningkatan pelayanan transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

Penataan restrukturisasi berupa organisasi berupa pengalihan tugas dan fungsi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan akan dilakukan baik di tingkat pusat maupun Unit Pelaksana Teknis yang terdampak.

1) Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

   Keselamatan transportasi menjadi faktor yang sangat penting dalam mewujudkan kenektivitas transportasi. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian paling penting dalam keselamatan transportasi mengingat sebagian besar pergerakan orang dan barang menggunakan moda jalan.

   Permasalahan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan bukan hanya permasalahan dalam skala nasional, tetapi juga sudah menjadi permasalahan global. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan isu kritis yang memerlukan penanganan yang serius secara kolaboratif. Tanggung jawab keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tersebar pada beberapa instansi, sebagaimana tercantum pada Perpres No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUN KLLAJ). RUN KLLAJ merupakan dokumen strategis yang menjadi pedoman nasional

dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pelaksanaan 5 (lima) pilar yang mencakup: Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian PPN/Bappenas), Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian Pekerjaan Umum), Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kementerian Perhubungan), Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan (yang dikoordinir oleh Kepolisian RI), dan Pilar 5 Penanganan Korban Kecelakaan (yang dikoordinir oleh Kementerian Kesehatan).

Untuk mendukung peningkatan keselamatan LLAJ, perlu dilakukan penguatan tugas dan fungsi Unit Organisasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, terutama yang menangani keselamatan transportasi darat. Penguata tugas dan fungsi ini akan menjadi langkah strategis untuk koordinasi, pengawasan, dan peningkatan standar keselamatan, sekaligus memperkuat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai penyusun kebijakan strategis dalam pengelolaan transportasi darat yang aman, nyaman, dan selamat.

2) Optimalisasi Tugas dan Fungsi Unit Pelaksana Teknis (UPT)

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 2 Tahun 2023 tentang Organisasi Unit Pelaksana Teknis Kementerian dan Lembaga Pemerintah Nonkementerian, UPT merupajan satuan kerja yangbersifat mandiri dan diberikan kewenangan mengelola kepegawaian, keuangan, dan perlengkapan sendiri dan tempat kedudukannya terpisah dari Organisasi Induk. UPT berada di bawah Unsur Pelaksana dan Unsur Pendukung, Penetapan kedudukan UPT ditentukan berdasarkan: 1) kesesuaian ruang lingkup tugas dan fungsi UPT dalam melaksanakan tugas Unit Organisasi Induk; 2) hubungan pertanggungjawaban antara UPT yang bersangutan denfan Organisasi Induk; dan 3) efektivitas, kebutuhan koordinasi, dan hubungan kerja dalam pelaksanaan tugas dan fungsi UPT.

Penataan organisasi pada Tingkat Unit Pelaksana Teknis disesuaikan dengan perannya sebagai satuan kerja yang bersifat mandiri yang melaksanakan tugas teknis operasional tertentu dan/atau tugas teknis penunjang tertentu dari Organisasi Induknya. Agar lebih efektif dan efisien dalam pelaksanaan tugas, penataan UPT dilakukan untuk mengakomodir hal-hal sebagai berikut:

a) Dampak penataan organisasi dan restrukturisasi organisasi di tingkat pusat;
b) Perubahan mandat;
c) Perubahan beban kerja;
d) Perubahan pembagian wiayah kerja;

e) Duplikasi tugas dan fungsi dengan kantor pusat; dan
f) Tindak lanjut hasil evaluasi STRANASPK yang dilaksanakan oleh KPK.

b. Unsur Pembantu Pimpinan dan Pendukung

1) Evaluasi dan Optimalisasi Tugas serta Fungsi Biro dan Pusat di Lingkungan Kementerian Perhubungan
2) Kelembagaan Manajemen Risiko

Tuntutan untuk mewujudkan *good governance* pada lingkungan birokrasi semakin memperkuat penerapan manajemen risiko pada instansi pemerintah termasuk Kementerian Perhubungan. Amanah pengelolaan manajemen risiko di pemerintahan merujuk pada tanggung jawab dan kewajiban pemerintah dalam mengelola risiko yang mungkin timbul dalam pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan, demi tercapainya tujuan organisasi dan pelayanan publik yang efektif serta akuntabel. Ini mencakup identifikasi, analisis, mitigasi, dan pemantauan risiko, serta penerapan sistem pengendalian internal yang memadai.

Sebagai tindak lanjut Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), diperlukan penguatan organisasi yang menangani Manajemen Risiko. Penguatan diperlukan agar terdapat proses yang sistematis untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, mengendalikan, dan memantau risiko yang dapat mempengaruhi tujuan organisasi. Penguatan organisasi yang menangani manajemen risiko sangat penting karena:

a) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional;
b) Meningkatkan akuntabilitas dan transparansi;
c) Mencegah terjadinya kerugian keuangan negara;
d) Menjamin keberhasilan program dan kebijakan publik;
e) Mengurangi dampak negatif dan meningkatkan ketahanan organisasi;
f) Mendukung pengambilan keputusan strategis.

Penguatan organisasi ini dilakukan dengan penataan struktur kelembagaan ataupun *clustering* tugas dan fungsi terkait manajemen risiko dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan.

3) Optimalisasi Tugas dan Fungsi Sekretariat KNKT

Investigasi kecelakaan transportasi merupakan upaya peningkatan keselamatan secara reaktif. Melalui investigasi kecelakaan dapat teridentifikasi isu keselamatan yang akan disebarluaskan kepada pihak terkait dan pemangku kepentingan sehingga kecelakaan dapat dihindari di kemudian hari.Berdasarkan Perpres Nomor 102 Tahun

2022 diatur tentang kedudukan, tugas, dan fungsi KNKT dan pembentuan sekretariat KNKT. Sesuai Perpres tersebut terdapat perubahan kelembagaan KNKT yaitu mengubah jumlah investigator yang semula 10 (sepuluh) orang pada setiap komite menjadi disesuaikan dengan kebutuhan KNKT. Selain itu KNKT diberikan tugas tambahan untuk mengevaluasi, memantau, klarifikasi, pengkajian, dan sosialisasi terkait rekomendasi keselamatan yang diterbitkan KNKT serta penyelenggaraan sistem informasi investigasi. Seiring dengan dinamika pertumbuhan lingkungan dan teknologi yang terus berkembang, sekretariat KNKT sebagai unsur yang memberikan dukungan teknis dan administratif kepada KNKT menghadapi beban kinerja organisasi yang meningkat, sehingga perlu dilakukan penyelarasan tugas dan fungsi sekretariat KNKT sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada.

4) Penguatan Peran Mahkamah Pelayaran
Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditemukenali terdapat perubahan fungsi Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang bertugas melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Sesuai Undang-Undang tersebut, Mahkamah Pelayaran yang semula memiliki fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, mendapatkan tambahan fungsi sebagai berikut:
   a) Melaksanakan pemeriksaan kepada operator, pemilik kapal, dan petugas/ pejabat yang berwenang dalam hal memiliki hubungan terkait penyebab terjadinya kecelakaan kapal;
   b) Menetapkan sanksi administratif kepada nakhoda, perwira kapal, operator, pemilik kapal, dan/atau petugas/pejabat yang terbukti melakukan kesalahan dan/atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal; dan
   c) Melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut.
5) Guna keselarasan dengan peraturan perundang-undangan yang ada maka perlu dilakukan penataan kelembagaan berupa penyesuaian tugas dan fungsi serta organisasi dan tata kerja yang diakomodir dalam revisi Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal serta organisasi dan tata kerja Mahkamah Pelayaran (revisi PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran).

3.4.3. Struktur Organisasi Sekretariat Jenderal 2025-2029

Sekretariat Jenderal sebagai unsur pembantu pimpinan mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan terdiri atas 7 (tujuh) biro, yakni:

a. Biro Perencanaan;
b. Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi;
c. Biro Keuangan;
d. Biro Hukum;
e. Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara;
f. Biro Umum; dan
g. Biro Komunikasi dan Informasi Publik.

Di lingkungan Kementerian Perhubungan saat ini terdapat 5 (lima) Pusat yang merupakan unsur pendukung pimpinan, yaitu:

a. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
b. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
c. Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
d. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi;
e. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

Organisasi Biro dan Pusat tersebut berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal. Pusat ini mempunyai tugas menyelenggarakan dukungan yang bersifat substantif untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran strategis Kementerian dalam pelaksanaan agenda pembangunan nasional.

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas organisasi, perlu dilakukan evaluasi terhadap struktur organisasi, tugas dan fungsi, maupun besaran organisasi yang telah ada. Evaluasi tersebut perlu dilakukan dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut:

a. Efisiensi Birokrasi

   Evaluasi dilakukan pada struktur organisasi untuk memastikan apakah struktur organisasi sudah efektif dan efisien, seudah tepat fungsi dan sasaran. Setelah evaluasi dapat mengurangi redundansi dalam pengambilan keputusan dan mempercepat proses administratif. Selain hal tersebut, penyatuan unit-unit ini dapat meningkatkan fungsi koordinasi antara pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam perancangan kebijakan dan implementasi operasional, sehingga dapat mengurangi hambatan eksternal maupun internal.

b. Pemenuhan Tujuan Strategis
   Evaluasi ini dilakukan untuk penyelarasan visi dan strategi dalam mengembangkan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan dan dapat mencapai tujuan jangka panjang Kementerian secara lebih efektif dan efisien.

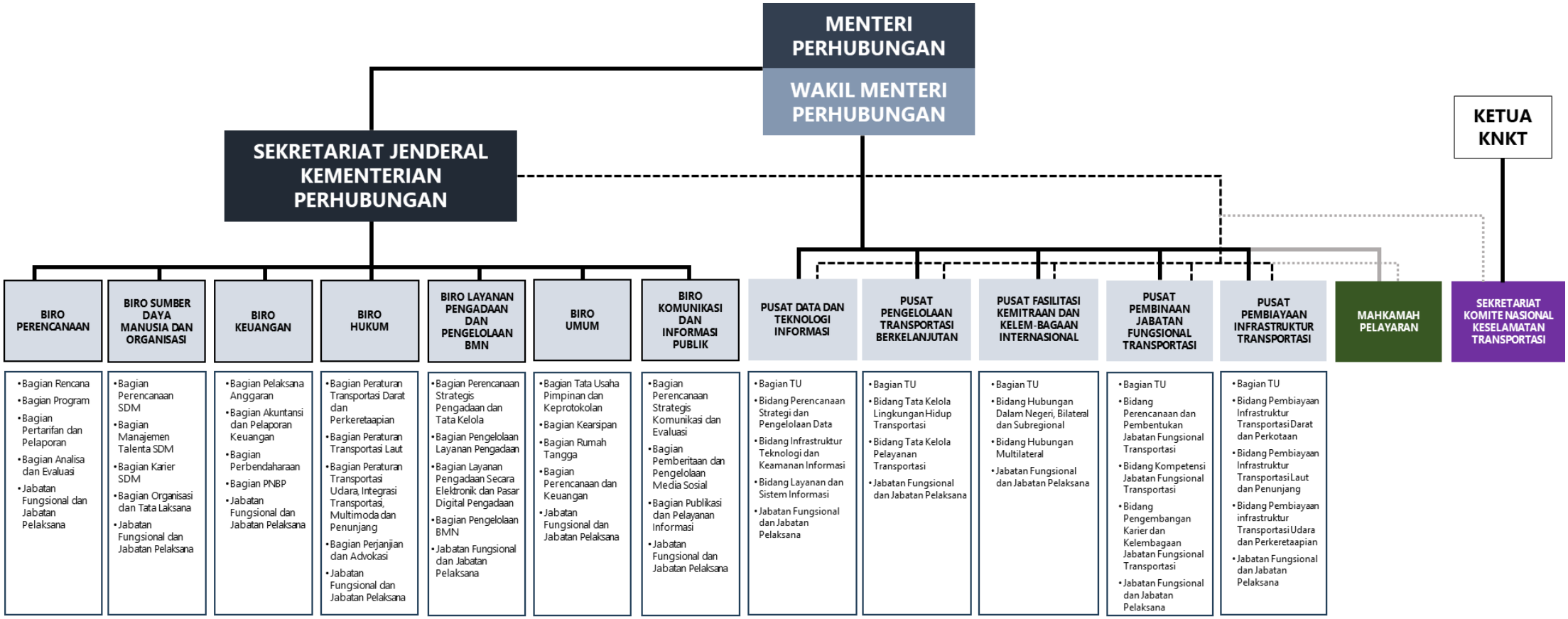
c. Optimalisasi Sumber Daya
   Evaluasi pemanfaatan sumber daya, baik sarana prasarana maupun SDM yang ada dengan lebih efisien, baik itu dalam bentuk tenaga kerja, keuangan, penggunaan teknologi.

d. Peningkatan adaptasi dan resiliensi
   Evaluasi organisasi diharapkan dapat mendukung pembangunan sistem transportasi yang lebih adaptif dan tahan terhadap perubahan politik, ekonomi, maupun lingkungan yang semakin relevan di tengah tantangan global.

e. Memperkuat fungsi monitoring dan evaluasi
   Evaluasi ini dapat memperkokoh fungsi unit organisasi, serta untuk menentukan apakah kebijakan yang diimplementasikan berjalan efektif dan efisien.

Evaluasi kelembagaan dan penataan di lingkungan Sekretariat Jenderal dilakukan melalui penataan eselon II ke bawah diantaranya meliputi penajaman, penguatan, dan *clustering* tugas dan fungsi.

Gambar 3. 2 Struktur Organisasi di Lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan



Sumber:
- UU No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- PM 54 Tahun 2023 tentang OTK Sekretariat KNKT
- PM 4 Tahun 2025 tentang OTK Kementerian Perhubungan

3.4.4. Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Sekretariat Jenderal 2025-2029

Agenda penguatan kelembagaan 2025-2029:

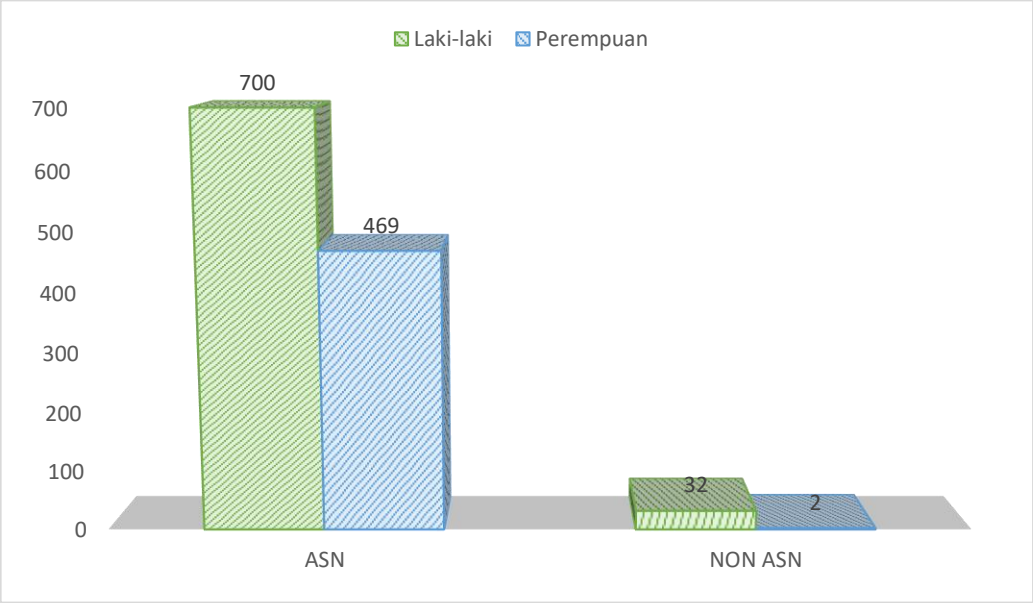
a. Penataan di lingkungan Sekretariat Jenderal (Biro dan Pusat) dilakukan melalui penataan eselon II ke bawah diantaranya meliputi penajaman tugas dan fungsi, penguatan tugas dan fungsi, dan clustering tugas fungsi.
b. Penguatan isu manajemen risiko, dilakukan dengan penataan struktur kelembagaan atau pun clustering tugas dan fungsi terkait manajemen risiko dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan.
c. Penguatan kelembagaan KNKT sebagai lembaga investigasi kecelakaan transportasi yang memiliki kewenangan lebih luas untuk dapat melakukan perbaikan dalam pelayanan transportasi disertai dengan peningkakatan SDM yang unggul, kapabel dan adaptif teknologi serta menjadi pusat pengembangan SDM investigasi.
d. Penyesuaian pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran sesuai UU No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, agar sejalan dengan peran strategis sebagai lembaga yang menjalankan fungsi yudikatif di bidang pelayaran. Penyesuaian ini menuntut adanya penguatan kelembagaan (struktur, kedudukan eselonisasi, kewenangan dan dukungan kapasitas SDM).

3.4.5. Penguatan Sumber Daya Manusia Sekretariat Jenderal 2025-2029

Kementerian Perhubungan saat ini memiliki pegawai sebanyak 58.889 pegawai dan dari gambaran struktur organisasi Sekretariat Jenderal, jumlah total pegawai ASN 950 pegawai dan Non ASN 183 pegawai, dengan komposisi pegawai baik ASN dan Non ASN adalah sebagai berikut:

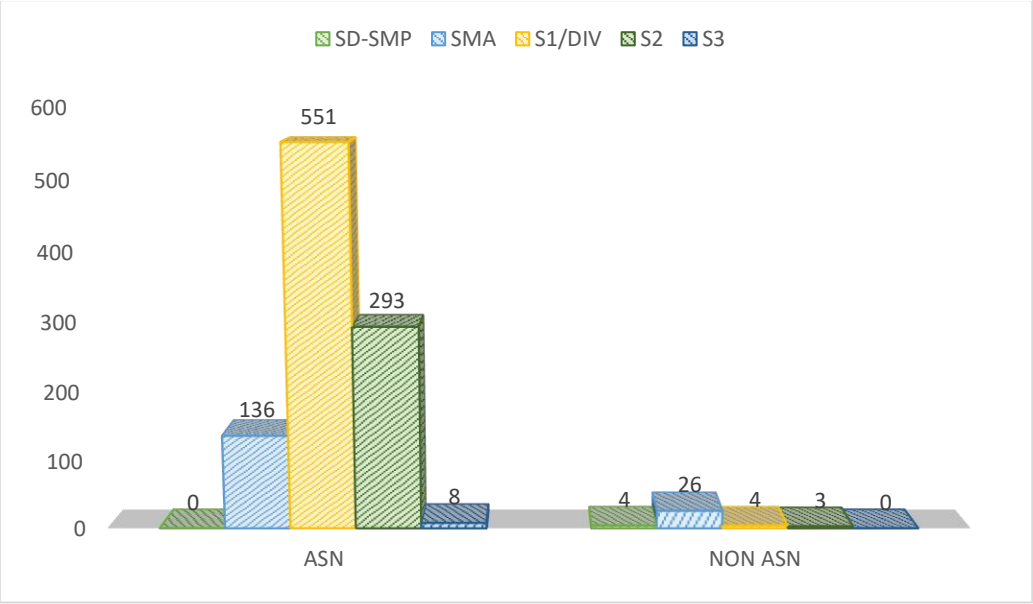
a. Data berdasarkan jenis kelamin pegawai ASN laki-laki sebanyak 700 orang dan perempuan 469 orang, sedangkan pegawai Non ASN laki-laki sebanyak 32 orang dan perempuan 2 orang;

Gambar 3. 3 Grafik Perbandingan Jumlah Pegawai ASN dan Non ASN berdasarkan Jenis Kelamin



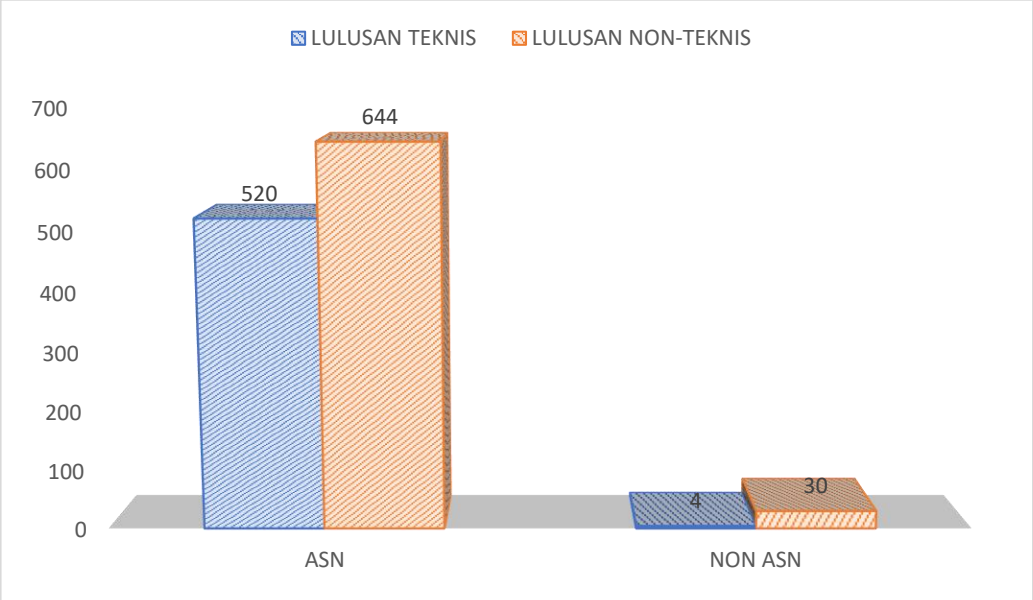
b. Data pegawai berdasarkan penjenjangan pendidikan pegawai ASN sebanyak 136 orang lulusan SMA, S1/DIV 551 orang, S2 293 orang, S3 8 orang sedangkan pegawai Non ASN 4 orang berijazah SD-SMP, SMA 26 orang, S1/DIV 4 orang, S2 3 orang;

Gambar 3. 4 Grafik Perbandingan Jumlah Pegawai ASN dan Non ASN berdasarkan Pendidikan



c. Pada data pendidikan Teknis pegawai ASN dan Non ASN, terdapat pegawai ASN sebanyak 520 orang lulusan teknis dan 644 org Non Teknis sedangkan pegawai Non ASN lulusan Teknis sebanyak 4 orang dan 30 orang Non Teknis.

Gambar 3. 5 Grafik Perbandingan Jumlah Pegawai ASN dan Non ASN berdasarkan Lulusan Teknis dan Non Teknis



3.4.6. Penguatan Sasaran Program Sekretariat Jenderal

Sasaran Sekretariat Jenderal secara langsung mendukung Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kementerian Perhubungan dengan Indikator Kinerja Sasaran 6 (IKSp6) yaitu Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan. Secara struktur penurunan/*cascading* sasaran dan kinerja, penugasan Sekretariat Jenderal memberikan dukungan penuh terhadap pencapa ian indikator Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan. Namun secara tidak langsung, Sekretariat Jenderal juga memberikan dukungan teknis dan substansi kebijakan dalam upaya mendukung kinerja Kementerian Perhubungan.

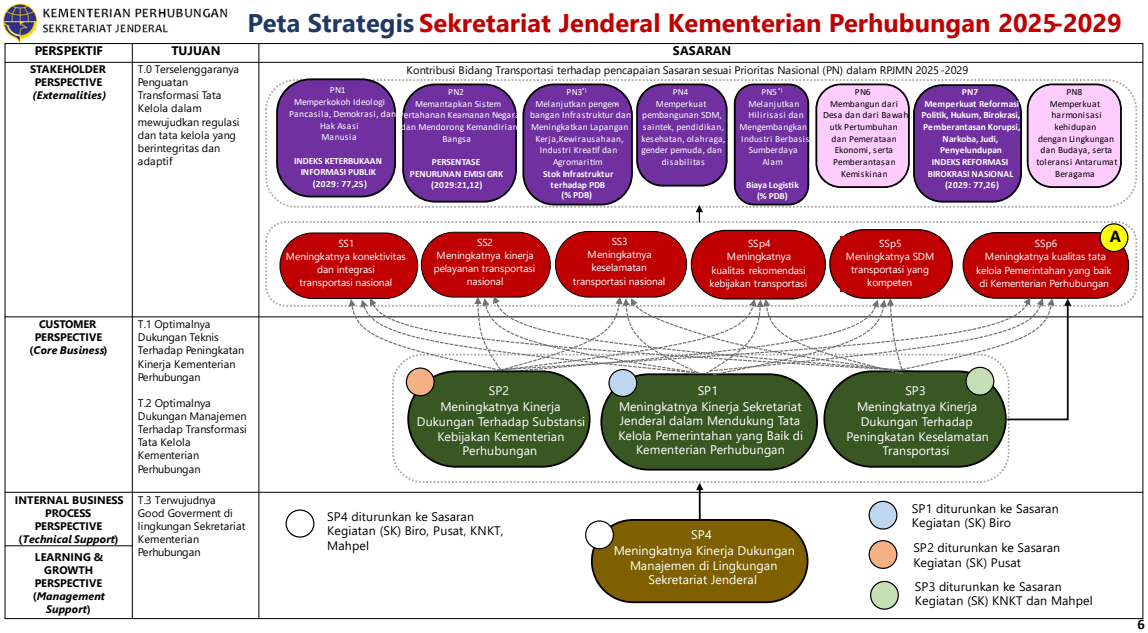
Dukungan Sekretariat Jenderal diwujudkan ke dalam Sasaran Program yang dilaksanakan oleh 14 (empat belas) unit kerja eselon II sesuai tugas dan fungsi yang dapat dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu:

a. Sasaran Program 1 (SP1) yang merupakan sasaran Sekretariat Jenderal dalam memberikan dukungan manajemen dalam upaya meningkatkan kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum Sekretariat Jenderal yang diampu oleh Biro Hukum;

b. Sasaran Program 2 (SP2) yang merupakan sasaran Sekretariat Jenderal dalam memberikan dukungan manajemen dalam upaya meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik Sekretariat Jenderal diampu oleh Biro SDMO dan didukung seluruh Unit Kerja Eselon I di lingkungan Setjen karena terdapat Indikator Kinerja Program Indeks Reformasi Birokrasi;
c. Sasaran Program 3 (SP.3) yang merupakan sasaran Sekretariat Jenderal dalam memberikan dukungan manajeman terhadap meningkatnya kualitas transportasi yang berkelanjutan Sekretariat Jenderal diampu oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan.

Penguatan sasaran program Sekretariat Jenderal perlu menjadi perhatian dalam upaya memaksimalkan peran unit kerja di lingkungan Sekretariat Jenderal. Ke depan Sasaran Program dapat ditetapkan menjadi 4 (empat) Sasaran Program sesuai dengan peran, tugas dan fungsi masing – masing Unit Kerja Eselon II.

Gambar 3. 6 Peta Strategis Sekretariat Jenderal 2025 – 2029



3.5. Manajemen Risiko

Sebagai upaya memastikan keberhasilan pelaksanaan program strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, diperlukan penerapan manajemen risiko serta langkah mitigasi yang komprehensif dan dapat dijalankan oleh penanggung jawab risiko. Risiko dapat muncul dalam berkaitan pelaksanaan dukungan manajemen dalam mewujudkan tranformasi tata kelola pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan serta pelaksanaan dukungan teknis substansi kebijakan dalam mendukung kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan transportasi maju.

Dalam menyusun penerapan manajemen risiko mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Pada **Tabel 3.3** disampaikan pemetaan identidikasi risiko yang dapat menjadi pedoman dalam mengantisipasi potensi risiko yang akan muncul melalui uraian mitigasi risiko dan penanggung jawab pelaksana risiko. Dengan adanya mitigasi risiko yang terukur, diharapkan pelaksanaan dukungan manajemen dalam mewujudkan tranformasi tata kelola pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan serta pelaksanaan dukungan teknis substansi kebijakan dalam mendukung kinerja Kementerian Perhubungan dapat diwujudkan.

Tabel 3. 3 Manajemen Risiko Utama Sasaran Program Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
SP1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum			
1	Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan	• Pelaksanaaan revisi Undang-Undang Sektor Transportasi (termasuk pembentukan UU Sistralognas) dalam rangka penyesuaian terhadap perkembangan isu strategis dan lingkungan strategis • Pelaksanaan pemetaan kebutuhan pembaruan dan pelengkapan NSPK di bidang transportasi sesuai kebutuhan sektor terkait dan tantangan aktual yang dihadapi • Peningkatan efektivitas implementasi regulasi di bidang transportasi melalui monitoring dan evaluasi yang sistematis dan terukur secara berkelanjutan	Biro Hukum, Biro Perencanaan
2	Tidak tercapai target regulasi sektor transportasi yang ditetapkan	• Peningkatan koordinasi dengan unit kerja/sub sektor sebagai pemrakarsa untuk memperdalam urgensi regulasi yang diusullkan • Peningkatan evaluasi efektivitas regulasi yang ada dan relevan dengan kondisi saat ini	Biro Hukum
SP2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik			
1	Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan	• Peningkatan keterpaduan dalam penyusunan dokumen perencanaan kinerja (Renstra dan Renja) di lingkungan Kementerian Perhubungan • Peningkatan kualitas pengukuran dan pelaporan kinerja (LKIP) di lingkungan Kementerian Perhubungan • Peningkatan efektivitas pelaksanaan evaluasi dan pengendalian kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan • Peningkatan tindak lanjut rekomendasi hasil evaluasi implementasi SAKIP	Biro Perencanaan
2	Manajemen sumberdaya manusia yang belum berjalan sepenuhnya berbasis sistem merit	• Pemenuhan kuantitas (rekruitment) SDM Kementerian Perhubungan sesuai Analisis Beban Kerja • Pelaksanaan metoda pengisian jabatan melalui seleksi terbuka dan uji kompetensi sesuai standar yang berlaku • Penerapan sistem pengembangan karir ASN berbasis hasil penilaian kinerja dan kesesuaian kompetensi	Biro SDMO
3	Belum optimalnya kelembagaan Biro Kementerian Perhubungan dalam memberikan dukungan manajemen dalam mewujudkan transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan	• Penguatan tugas dan fungsi Biro dalam mendukung peran strategis Sekretariat Jenderal dalam memberikan dukungan manajemen terhadap peningkatan kinerja transportasi dan transformasi tata Kelola Kementerian Perhubungan • Penataan dan penyederhanaan bisnis proses sesuai struktur organisasi Kementerian Perhubungan • Penguatan pola kerja kolaboratif dan organik melalui penerapan nilai-nilai ASN untuk membentuk budaya kerja yang positif dan berorientasi pada pelayanan • Mendorong pemisahan fungsi operator dan regulator dalam penyelenggaraan bidang transportasi • Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja di lingkungan UPT pelaksana pembangunan dan pelayanan publik	Biro SDMO

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
4	Belum optimalnya Indeks Profesional ASN	• Peningkatan pembinaan ASN Kementerian Perhubungan secara rutin dalam upaya meningkatkan displin dan kinerja • Mengusulkan anggaran terkait pengembangan kompetensi ASN Kementerian Perhubungan • Penyelenggaraan Diklat secara hybrid dan bimbingan teknis secara online • Menyesuaikan materi diklat dan bimtek sesuai kebutuhan kompetensi manajerial, sosio kultural, dan teknis sesuai standar kompetensi jabatan • Sosialisasi dan bimbingan teknis dalam rangka pemenuhan data dukung ASN dalam aplikasi SIK atau my ASN	Biro SDMO
5	Tidak tercapainya Nilai Kinerja Anggaran	• Peningkatan kualitas perencanaan anggaran dengan pemanfaatan standar biaya umum dan standar biaya khusus secara optimal • Peningkatan kualitas implementasi, dan pelaksanaan anggaran melalui percepatan penyerapan anggaran serta pelaksanaan monitoring dan evaluasi pelaksanaan anggaran • Percepatan/akselerasi proses pengadaan barang dan jasa pada awal tahun anggaran agar kegiatan prioritas dapat diselesaikan tepat waktu dengan output maksimal; dan • Melakukan penyesuaian/revisi Rencana Penarikan Dana (RPD) dan pelaporan realisasi output pada aplikasi Sistem Aplikasi Keuangan Tingkat Instansi secara rutin dan berkala guna meningkatkan nilai rata-rata NKA Satker, konsistensi serta nilai efisiensi penggunaan anggaran • Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan)	Biro Keuangan
6	Banyaknya Temuan dan rekomendasi BPK	• Penyusunan rencana aksi untuk melaksankan penanganan dan perbaikan termasuk adanya unit yang menangani dan target waktu penyelesaian • Peningkatan koordinasi dan pengawasan internal yang lebih proaktif dalam mendampingi dan mengawasi proses pebaikan • Peningkatan komitmen bersama untuk perbaikan dalam tata kelola keuangan agar menjadi lebih transparan dan akuntabel.	Biro Keuangan, Biro Perencanaan
7	Pengelolaan Satuan Kerja BLU yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target yang ditetapkan	• Monitoring dan evaluasi capaian pendapatan setiap bulan dari satuan kerja BLU • Melaksanakan reviu target pendapatan satuan Kerja BLU dan menyusun strategi peningkatannya • Melakukan reviu kinerja Satuan Kerja dalam memenuhi target kinerja dan kualitas pelayanan yang ditetapkan	Biro Keuangan
8	Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan bidang transportasi sesuai perkembangan teknologi dan	• Pelaksanaaan revisi Undang-Undang Sektor Transportasi (termasuk pembentukan UU Sistralognas) dalam rangka penyesuaian terhadap perkembangan isu strategis dan lingkungan strategis • Pelaksanaan pemetaan kebutuhan pembaruan dan pelengkapan NSPK di bidang transportasi sesuai kebutuhan sektor terkait dan tantangan aktual yang dihadapi	Biro Hukum, Biro Perencanaan

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
	tantangan pembangunan ke depan	• Peningkatan efektivitas implementasi regulasi di bidang transportasi melalui monitoring dan evaluasi yang sistematis dan terukur secara berkelanjutan	
9	Tidak tercapai target regulasi sektor transportasi yang ditetapkan	• Peningkatan koordinasi dengan unit kerja/sub sektor sebagai pemrakarsa untuk memperdalam urgensi regulasi yang diusullkan • Peningkatan evaluasi efektivitas regulasi yang ada dan relevan dengan kondisi saat ini	Biro Hukum
10	Kurang optimanya pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)	• Peningkatan kualitas administrasi BMN agar sesuai dengan kondisi fidik dan status kepemilikan yang jelas • Optimalisasi pemanfaatan BMN agar lebih produktif melalui pemanfaatan BM yang tidak produktif melalui mekanisme pemanfaatan (sewa, kerjasama pemanfaatan dll) dengan pihak ketiga • Peningkatan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian BMN melalui peningkatan peran aparat pengawas internal pemerintah, koordinasi dan sinergi dengan Kementerian Keuangan dan peningkatan kualitas SDM profesional dalam pengelolaan BMN • Penyempurnaan kebijakan dalam tata kelola BMN melalui penyempurnaan regulasi dan kebijakan pendukung • Penerapan dan implementasi kebijakan tata kelola BMN berbasis teknologi informasi agar lebih efisien	Biro Perencanaan, Biro Keuangan, Biro LPPBMN, Biro Umum
11	Belum optimalnya layanan pengadaan	• Peningkatan kualitas SDM melalui pelatihan dan pengembangan kompetensi, sertifikasi profesi/kompetensi bidang pengadaan barang dan jasa • Penyempurnaan regulasi dan tata kelola layanan pengadaan melalui penyederhanaan prosedur, penjaminan kepatuhan dan manajemen risiko (strategi mitigasi yang efektif) • Peningkatan pelaksanaan evaluasi kinerja dan layanan pengadaan secara berkala tidak hanya evauasi administrasi tapi juga kebermanfaatan hasil pengadaan • Peningkatan penyediaan layanan penyelesaian sengketa yang efektif • Peningkatan koordinasi dan sinergi dengan LKPP sebagai lembaga pembina dalam layanan pengadaan barang/jasa pemerintah	Biro LPPBMN
12	Kurangnya antisipasi dalam volume penambahan arsip dimasa lalu sehingga menyebabkan persediaan tempat yang terus berkurang atau bahkan arsip tidak dapat tertampung lagi	• Peningkatan fasilitas dan sarana melalui penyediaan ruang penyimpanan terbatas, penyediaan peralatan dan perlengkapan • Penyusunan sistem dan prosedur pengarsipan antara lain sistem penyimpanan arsip, pengelolaan arsip tidak aktif, pemeliharaan arsip, • Penyempurnaan regulasi dan tata kelola layanan pengadaan melalui penyederhanaan prosedur, penjaminan kepatuhan dan manajemen risiko (strategi mitigasi yang efektif) • Peningkatan digitalisasi pengarsipan dengan mengubah arsip fisik (seperti dokumen cetak) menjadi format digital agar lebih mudah dikelola, diakses, dan disimpan secara elektronik • Peningkatan kualitas SDM melalui pelatihan dan pengembangan kompetensi, sertifikasi profesi/kompetensi bidang kearsipan	Biro Umum

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
13	Sistem monitoring dan evaluasi opini publik masih berdasarkan pemberitaan media arusutama serta perbincangan media sosial, belum berdasarkan survey persepsi publik sehingga kurang merepresentasikan persepsi publik	• Peningkatan reputasi baik Kementerian Perhubungan melalui strategi komunikasi publik yang lebih efektif melalui Survei Kepuasan dan Persepsi Publik Transportasi Nasional sebagai dasar evaluasi efektivitas komunikasi pulik • Peningkatan pelaksanaan meda monitoring melalui pelaksanaan program Integrasi Sistem Monitoring Media dan Analisis Sentimen Publik berbasis dashboard kinerja komunikasi dan program peningkatan kapasitas SDM dalam Riset Media dan Analisis Sentimen Publik untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis data	Biro Komunikasi dan Informasi Publik
14	Belum optimalnya pengelolaan informasi publik (PPID)	• Peningkatan kapasitas dan profesionalitas Petugas Layanan Informasi Publik • Peningkatkan standardisasi format komunikasi informasi publik agar lebih inklusif, mudah diakses dan ramah pengguna • Program penguatan pendanaan dan infrastruktur keterbukaan informasi publik	Biro Komunikasi dan Informasi Publik
15	Belum terkelolanya informasi secara optimal sehingga menghambat dalam pengolahan materi komunikasi publik	• Peningkatan pelatihan pemanfaatan dan review shared digital platform secara berkala untuk mendorong optimalisasi koordinasi lintas unit dan moda dalam pengelolaan isu strategis dan kampanye nasional • Penguatan melalui program penyusunan Standar Operasional Penghimpunan Informasi dan Tata Kelola Komunikasi Internal • Penguatan program harmonisasi narasi komunikasi publik nasional melalui penyusunan Pedoman One Narrative Policy yang mengatur narasi, tone of voice dan mekanisme pelaporan konten antar sub sektor • Peningkatan sinkronisasi dan konsolidasi dan koordinasi isu strategis komunikasi melalui Forum Koordinasi bulaan lintas moda dan unit kerja • Penguatan melalui program penyusunan Standar Operasional Pengelolaan Data Informasi menjadi materi komunikasi • Pembuatan forum lintas sub sektor dan wali data kementerian maupun unit kerja untuk melakukan koordinasi interpretasi data menjadi materi komunikasi derta program konsolidasi serta sinkronisasi data	Biro Komunikasi dan Informasi Publik
16	Kurang optimalnya pengelolan data dan teknologi informasi dalam mendukung digitalisasi pemerintahan di bidang transportasi	• Penguatan infrastruktur teknologi digital untuk mendorangn pelaksanaan transformasi digital (e-Government/SPBE) dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang transportasi • Peningkatan keamanan siber (cyber security) untuk menjaga keamanan dan informasi vital di bidang transportasi • Pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-government/smart government di Kementerian Perhubungan • Peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi melalui penyediaan informasi berbasis digital	Pusat Data dan Teknologi Informasi

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
17	Belum optimalnya pelaksanan kerjasama dalam negeri, luar negeri dan ratifikasi di sektor transportasi	• Penguatan kelembagaan dan peran Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional sebagai • Peningkatan harmonisasi regulasi untuk menunjang pelaksanaan perjanjian internasional • Peningkatan data dan informasi terintegrasi melalui penyediaan sistem informasi terintegrasi data kerjasama agar mempermudah akses dan pengelolaan informasi • Peningkatan da pengembangan kapasitas SDM bidang kersamaan • Peningkatan diplomasi transportasi yang proaktif untuk menjaga kedaulatan dan memperkuat konektivitas global • Peningkatan peran perwakilan Kementerian Perhubungan di luar 8 wilayah luar negeri	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional
18	Belum terpenuhinya kebutuhan jabatan fungsional transportasi	• Percepatan regulasi penyelarasan Jabatan Fungsional Transportasi • Peningkatan Pedoman dan Petunjuk Teknis Jabatan Fungsional Transportasi • Peningkatan Standar Kompetensi Jabatan Fungsional Transportasi • Peningkatan kurikulum pelatihan Jabatan Fungsional Transportasi • Peningkatan penyelenggaraan Uji Kompetensi Jabatan Fungsional Transportasi • Peningkatan pembinaan, pengembangan karier dan kelembagaan jabatan fungsional transportasi	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi
19	Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran swasta dan pemda dalam investasi di Bidang Transportasi	• Penyusunan Roadmap Pembiayaan Infrastruktur Transportasi • Peningkatan penyediaan Infrastruktur melalui skema pembiayaan kreatif Non APBN • Optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan sebagai sumber pembiayaan alternatif melalui peningkatan fungsi perencanaan dan koordinasi dalam penyiapan serta fasilitasi pemanfaatan pendanaan alternatif • Pemenuhan Kompetensi SDM Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi
20	Belum optimal pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi	• Peningkatan penyediaan sarana dan prasarana pendukung investigasi kecelakaan transportasi • Peningkatan jumlah Investigator Keselamatan Transportasi yang memiliki kompetensi • Peningkatan kegiatan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi • Peningkatan penyusunan NSPK investigasi kecelakaan transportasi	KNKT
21	Penyelesaian laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi yang belum seluruhnya terselesaikan	• Peningkatan kualitas hasil investigasi kecelakaan transportasi • Peningkatan jumlah Investigator Keselamatan Transportasi yang memiliki kompetensi • Penguatan SDM yang unggul, kapabel dan adaptif teknologi serta menjadi pusat pengembangan SDM investigasi	KNKT
22	Rekomendasi yang telah diterbitkan oleh KNKT kurang mendapat perhatian, lambat dalam memberikan respon tanggapan dan tidak ada laporan tindak lanjut	• Peningkatan monitoring dan evaluasi pelaksanaan rekomendasi yang telah diterbitkan oleh KNKT agar dapat dijalankan oleh instansi terkait • Peningkatan publikasi dan diseminasi informasi publik hasil rekomendasi yang telah diterbitkan oleh KNKT	KNKT

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
	rekomendasi dari instansi terkait	• Penguatan transformasi kelembagaan KNKT yang memiliki kewenangan lebih untuk dapat dilakukan perbaikan dalam melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi melalui revisi Prepres 102 Tahun 2022 tentang KNKT dan PM 54 Tahun 2023 tentang OTK Sekretariat KNKT	
23	Belum optimal pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal	• Peningkatan proses sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dengan memanggil terduga, saksi, saksi ahli dari Nakhoda, Awak Kapal, Perusahaan Pelayaran, dan pihak terkait lainnya • Peningkatan pelaksanaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal di lokasi kejadian • Peningkatan penyediaan sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal • Peningkatan jumlah Tim Panel Mahkamah Pelayaran yang memiliki sertifikat keahlian pelaut berupa ANT-1, ATT-1 dan sarjana teknik bangunan kapal maupun Sarjana Hukum	Mahkamah Pelayaran
24	Hasil keputusan sidang yang belum ditindaklanjuti	• Monitoring dan evaluasi pelaksanaan dan tindak lanjut hasil putusan Mahkamah Pelayaran • Evaluasi Sidang dan Keputusan Mahkamah Pelayaran untuk mengetahui pelaksanaan eksekusi keputusan Mahkamah Pelayaran agar diperoleh informasi hasil Keputusan yang telah ditindaklanjuti dengan diterbitkannya Berita Acara pembekuan sertifikat pelaut bagi Nakhoda/perwira kapal yang dinyatakan bersalah/lalai atas kecelakaan kapal yang menjadi tanggungjawabnya	Mahkamah Pelayaran
25	Belum optimal peran Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan penegakan hukum pelayaran yang berkeadilan, transparan dan berstandar internasional dalam upaya memperkokoh sistem keselamatan pelayaran nasional menuju transportasi laut yang selamat, modern dan berdaya saing global	• Penguatan dan penyesuaian pelaksanaan tugas dan fungsi Mahkamah Pelayaran sesuai UU No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, agar sejalan dengan peran strategis sebagai lembaga yang menjalankan fungsi yudikatif di bidang pelayaran • Penguatan kelembagaan Mahkamah Pelayaran melalui peningkatan struktur kelembagaan dan organisasi, penguatan fungsi dan kewenangan Mahkamah pelayaran yang dapat melaksanakan kewenangan secara mandiri, termasuk pemberian sanksi administratif serta pelaksanaan Pengadilan Pelayaran sepenuhnya yang memiliki kewenangan melaksanakan praktik litigasi dan non litigasi khusus di bidang pelayaran serta peningkatan dukungan kapasitas SDM yang berkompeten • Penguatan regulasi melalui revisi PP No., 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaaan Kecelakaan Kapal, revisi Perpres No. 39 Tahun 2021 tentang Hak Keuangan Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran, revisi PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022 dan revisi PM 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran	Mahkamah Pelayaran
SP3 Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan			
1	Aspek transportasi berkelanjutan belum terintegerasi dalam penyusunan rencana induk	• Penyusuan roadmap perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan yang terintegrasi • Peningkatan Integrasi Prinsip GEDSI dalam Perencanaan Transportasi • Peningkatan standar layanan Transportasi yang Inklusif, Adaptif dan Berkeadilan Sosial	Pusat Pengeloaan Transportasi Berkelanjutan

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab RIsiko
	(master plan) prasarana dan sarana transportasi yang dilakukan masing-masing subsektor dan kebijakan terkait lainnya	• Peningkatan monitoring dan evaluasi berbasis Inklusi Sosial • Peningkatan advokasi dan koordinasi lintas sektor dalam mendorong pelaksanaan transportasi berkelanjutan yang Inklusif	
2	Belum optimalnya perumusan kebijakan transportasi terhadap upaya konservasi energi, pemanfaatan energi baru terbarukan dan upaya mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di sektor transportasi	• Peningkatan kebijakan transportasi yang sejalan dengan dengan kebijakan energi nasional dan Rencana Umum Energi Nasional • Peningkatan koordinasi pelaksanaan dan pelaporan pengelolaan lingkungan, energi dan penurunan emisi gas rumah kaca sektor transportasi • Peningkatan kolaboratif dari berbagai pihak, termasuk pemerintah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat dalam merumuskan dan mengimplementasikan rencana aksi kebijakan transportasi yang lebih terintegrasi mitigasi • Peningkatan upaya pemantauan dan evaluasi aksi mitigasi	Pusat Pengeloaan Transportasi Berkelanjutan

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. Target Kinerja

4.1.1. Target Kontribusi Sektor Transportasi Tahun 2025-2029

Terdapat beberapa kontribusi pokok dari sektor transportasi terhadap pembangunan nasional yang diharapkan dapat diwujudkan pada perioda pembangunan 2025-2029, diantaranya terkait dengan (i) peningkatan stok infrastruktur, (ii) penurunan biaya logistik, (iii) pembukaan lapangan kerja, dan (iv) pertumbuhan ekonomi. Pada **Tabel 4.1** disampaikan rangkuman atas kontribusi sektor transportasu tersebut.

Tabel 4. 1 Target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029

Tahun	Peningkatan Stok Infrastruktur Transportasi	Lapangan Kerja Sektor Transportasi	Penurunan Biaya Logistik Transportasi	Kontribusi Ekonomi Sektor Transportasi
Baseline 2024	5,70%PDB	5,2 juta	8,27% PDB	4,72% PDB
Target 2029	6,76% PDB	6,8 juta	7,56% PDB	5,57% PDB

Sumber: BPS (2024), RPJMN 2025-2029, dan hasil analisis

Dalam RPJMN 2025-2029 target peningkatan stok infrastruktur (semua sektor) sekitar 5,5% dari 43% PDB di Tahun 2024 menjadi 48,5% di Tahun 2029. Berdasarkan perhitungan, *baseline* stok infrastruktur transportasi (tidak termasuk jaringan jalan) di Tahun 2024 sekitar Rp 1.263 Triliun (5,70% PDB 2024). Dengan skenario pendanaan sesuai RPJMN 2025-2029 (Lampiran 1 Halaman 96) yakni APBN : BUMN : Swasta/Masyarakat = 7,22% (pagu JM Kemenhub = Rp 217,19 Triliun) : 6,13% : 86,65%, maka diharapkan hingga akhir Tahun 2029 akan terjadi investasi di sektor transportasi hingga Rp 3006 Triliun. Dengan asumsi rasio investasi yang akan menjadi aset sekitar 30,99%, maka di Tahun 2029 akan terdapat penambahan aset sekitar Rp 931 Triliun, sehingga total aset sektor transportasi (tidak termasuk jaringan jalan) pada Tahun 2029 akan mencapai Rp 2194 Triliun atau sekitar 6,76% PDB 2029 (naik 1,06%).

Data BPS menyatakan bahwa pada Tahun 2024 jumlah tenaga kerja sektor transportasi dan logistik mencapai 6,5 juta. Dengan porsi untuk bidang transportasi sekitar 80,37% (sesuai proporsi dari PDB sektor transportasi dan logistik) maka diperkirakan jumlah tenaga kerja di sektor transportasi Tahun 2024 sekitar 5,2 juta orang. Sesuai dengan skala investasi yang dilakukan, maka pertumbuhan lapangan kerja di sektor transportasi 4,86% per tahun (sekitar 3-4 kali lipat dari pertumbuhan jumlah penduduk) sehingga mencapai 6,8 juta di Tahun 2029.

Sesuai target dalam RPJMN 2025-2029, biaya logistik transportasi diharapkan mengalami penurunan dari 8,27% PDB menjadi 7,56% PDB. Dengan target

pertumbuhan ekonomi pada RPJMN 2025-2029 menjadi 8% maka agar rasio biaya logistik menurun sesuai harapan, maka biaya logistik transportasi hanya dibatasi pertumbuhannya di angka 4,78% per tahun.

Pertumbuhan ekonomi di bidang transportasi sempat mengalami turbulensi di Tahun 2019-2021 dengan pembatasan pergerakan selama pandemi adanya Covid-19. Namun sejak Tahun 2021-2024 secara konsisten terjadi tren positif dalam pertumbuhan sektor transportasi dari 3,41%/tahun hingga 6,24%/tahun. Dengan asumsi bahwa tren positif tersebut tetap konsisten hingga Tahun 2029 maka PDB sektor transportasi dari Rp 1084 Triliun di Tahun 2024 (4,72% PDB) akan tumbuh menjadi 1808 Triliun di Tahun 2029 (5,57% PDB).

Target kontribusi sektor transportasi di atas diskenariokan cukup tinggi agar dapat memberikan dukungan yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan. Sesuai *rule-of-thumb* umum diperlukan penambahan investasi infrastruktur (termasuk transportasi) sebesar 2 (dua) kali lipat dari rencana pertumbuhan ekonomi yang diskenariokan

4.1.2. Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai dengan formulasi yang telah dijabarkan pada **Bab 2**, Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) pada setiap perspektif (kecuali pada perspektif *stakeholders* yang diukur pada tingkatan nasional RPJMN 2025-2029). Oleh karena itu, ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan pada setiap tahun anggaran (Tahun 2025 dampai dengan 2029) adalah sama, yakni 100% yang artinya diharapkan bahwa semua target IKSS pada setiap tahun anggaran tercapai (realisasi 100% atau lebih dari target IKSS yang ditetapkan).

Dengan harapan semua target IKSS tercapai 100% (realisasi IKSS $\geq$ 100 target IKSS) maka dukungan bidang transportasi (penyediaan konektivitas, integrasi, pelayanan, dan keselamatan transportasi) dapat terlaksana secara optimal terhadap pencapaian sasaran sesuai Prioritas Nasional (PN) bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029. Dukungan Sektor Transportasi secara langsung dapat dilakukan pada seluruh Asta Cita dalam bentuk kebijakan dan program sektor transportasi untuk mendorong pemerataan pembangunan sarana, prasarana dan layanan transportasi diseluruh Indonesia.

Target capaian untuk setiap indikator tujuan Kementerian Perhubungan pada masing-masing tahun anggaran untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.2** berikut ini.

Tabel 4. 2 Target Capaian Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan		Indikator		Satuan	Target				
					2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	100%	100%	100%	100%	100%
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	100%	100%	100%	100%	100%
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	IKT.3	Capaian target nilai Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	100%	100%	100%	100%	100%

Dengan memperhatikan rumusan indikator tujuan pada **Tabel 2.2**, maka untuk mencapai target IKT.1, IKT.2, dan IKT.3 sebesar $\geq$ 100%, maka disyaratkan rata-rata capaian kinerja IKSS Kementerian Perhubungan juga berkisar 100% atau lebih. Capaian kinerja IKSS $\geq$ 100% sangat bergantung dari terlaksananya program dan kegiatan yang tercantum dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 serta peran serta seluruh *stakeholders* terkait.
Oleh karena itu dengan terlaksananya sejumlah kegiatan/proyek strategis sesuai arah kebijakan dan strategi serta terpenuhinya aspek pendukung pada kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, dan kerangka pendanaan merupakan prasyarat mutlak bagi tercapainya sasaran kinerja yang ditetapkan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini.

4.1.3. Target Capaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dukungan sektor transportasi dalam pembangunan nasional secara langsung dalam bentuk kebijakan dan program sektor transportasi untuk mendorong pemerataan pembangunan sarana, prasarana dan layanan transportasi diseluruh Indonesia yang diwujudkan melalui menyediakan konektivitas, integrasi, pelayanan, dan keselamatan transportasi yang handal, inklusif dan berdaya saing yang didukung oleh kebijakan dan sumber daya manusia transportasi yang berkualitas serta tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif.

Penetapan target capaian IKSS untuk setiap tahun selama periode Renstra 2025-2029 ditetapkan berdasarkan program kegiatan dan indikasi alokasi pendanaan selama 5 tahun mendatang (2025-2029), terutama program kegiatan yang menjadi Prioritas Nasional (PN) sebagai implementasi dari Asta Cita 2025-2029 dan sejalan dengan target kinerja RPJP Perhubungan 2025-2024 dengan mempertimbangkan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan APBN dan APBD Tahun Angaran 2025, termasuk kemungkinan masih dilakukan efisiensi anggaran belanja selama 5 tahun mendatang. Untuk itu target capaian untuk setiap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan harus menjadi target capaian yang dapat dipenuhi secara nyata.

Target capaian untuk setiap Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan pada masing-masing tahun anggaran pada periode Renstra 2025-2029 dijelaskan sebagai berikut:

1. Target untuk IKSS.1.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional yaitu tingkat keterhubungan simpul dan wilayah/kawasan yang ditetapkan berdasarkan hasil pembangunan simpul dan penyelenggaraan layanan transportasi pada moda darat, laut, udara, dan kereta api yang dilaksanakan oleh setiap Direktorat Jenderal teknis berdasarkan Rencana Induk setiap moda;
2. Target untuk IKSS.1.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yaitu tingkat integrasi transportasi antarmoda, multimoda dan perkotaan yang ditetapkan berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan peningkatan integrasi transportasi antarmoda, multimoda, dan perkotaan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (yang mencakup integrasi prasarana, integrasi jaringan pelayanan, integrasi pelayanan) pada sejumlah lokasi prioritas (sejumlah simpul pelabuhan utama, simpul bandara utama, kawasan prioritas nasional dan kawasan perkotaan prioritas);
3. Target untuk IKSS.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Transportasi Nasional diukur melalui survei pengguna setiap moda transportasi (darat, laut, udara, kereta api, dan antarmoda) yang diselenggarakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Kementerian Perhubungan dengan mengacu pada Permenpan RB No 14 Tahun 2017 sebagai amanah UU Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pengukuran dapat menggunakan Aplikasi 3AS IPK-IKNI oleh UPT di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Target untuk IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional diukur berdasarkan pencapaian yang mengarah kepada Target *Zero Accident Acceptable Level* Maksimal 1 kejadian/1 juta perjalanan di setiap moda transportasi;
5. Target untuk IKSSp.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi diukur berdasarkan pencapaian Badan Kebijakan Transportasi (BKT) dalam meningkatkan efektivitas dalam penyusunan rekomendasi kebijakan serta tingkat kemanfaatannya dalam penyelenggaraan transportasi nasional yang mengacu pada pada SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021 tentang Pedoman Pengukuran Kualitas Kebijakan;

6. Target untuk IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten diukur berdasarkan keberhasilan BPSDMP dalam pelaksanaan diklat pembentukan maupun diklat kompentensi yaitu persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi dan lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi (adanya *link and match*);
7. Target untuk IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan merupakan ukuran keberhasilan pelaksanaan kegiatan dukungan manajemen pada seluruh Unit Kerja di Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance*. Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN-RB.

4.1.4. Matriks Kinerja Kementerian Perhubungan dalam RPJMN 2025-2029

Di dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029, terdapat matriks kinerja berupa daftar indikator dan target capaiannya yang diamanatkan kepada Kementerian Perhubungan yang terdiri dari 36 Indikator Kinerja dalam RPJMN 2025-2029 yang mana 31 indikator kinerja diukur langsung oleh Kementerian Perhubungan (Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas, dan (ii) Pengampu Pencapaian lndikator Kegiatan Prioritas) dan 5 indikator kinerja diukur oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

Indikator RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan merupakan indikator yang bersifat strategis yang menjadi dukungan Kementerian Perhubungan terhadap Prioritas Nasional (PN) 3 dan 5 sebagai implementasi dari Asta Cita 2025-2029 nomor 3 dan 5. Indikator ini terdiri dari Indikator Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang harus dimuat di dalam Indikator di level Kementerian Perhubungan, Unit Kerja Eselon I, II dan Unit Pelaksana Teknis serta harus dilakukan pengukuran indikator tersebut oleh Kementerian Perhubungan dan dilaporkan secara berkala kepada Presiden melalui Kementerian PPN/Bappenas.

Pada **Tabel 4.3** menyampaikan matriks kinerja RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan berikut dengan proyeksi target tahunannya.

Tabel 4. 3 Target Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan		Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
								2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,633	0,707	0,713	0,723	0,728	0,748
				IKSS.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,117	16,491	17,369	23,513	32,237	42,432

Tujuan		Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
								2025	2026	2027	2028	2029
		SS.2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
		SS.3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
		SSp.5	Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	102,217	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 yang Ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
PP	Jumlah Perjalanan Kereta Api	0,92 juta perjalanan	1,03 juta perjalanan	IKK	Jumlah Perjalanan Kereta Api	0,92 juta perjalanan	0,95 juta perjalanan	0,99 juta perjalanan	1,01 juta perjalanan	1,03 juta perjalanan
PP	On Time Performance Penerbangan	80%	85%	IKP	Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	80%	81%	82%	84%	85%
PP	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	10%	24%	IKK	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	5,86%	12,10%	18,64%	25,58%	32,97%
PP	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	519 juta penumpang	601 juta penumpang	IKK	08-Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	519 juta penumpang	538 juta penumpang	558 juta penumpang	579 juta penumpang	601 juta penumpang
PP	Volume Angkutan Penyeberangan	11,6 juta kendaraan	12,2 juta kendaraan	IKK	Volume Angkutan Penyeberangan	11,6 juta kendaraan	11,8 juta kendaraan	11,9 juta kendaraan	12,1 juta kendaraan	12,2 juta kendaraan
PP	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	850 juta penumpang	950 juta penumpang	IKK	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	850 juta penumpang	870 juta penumpang	895 juta penumpang	925 juta penumpang	950 juta penumpang
PP	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65 persen	73 persen	IKP	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	65 persen	67 persen	70 persen	72 persen	73 persen
PP	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	85,5%	87,5%	IKP	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	85,5%	86%	86,5%	87%	87,5%

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
KP	Panjang jalur KA yang beroperasi	6.928 km (kumulatif)	6.985 km (kumulatif)	IKK	Panjang jalur KA yang beroperasi	6.928 km (kumulatif)	6.928 km (kumulatif)	6.937 km (kumulatif)	6.937 km (kumulatif)	6.985 km (kumulatif)
KP	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	65%	70%	IKK	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	65%	66%	67%	68%	70%
KP	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	94%	98%	IKK	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	94%	95%	96%	97%	98%
KP	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	86 lokasi	142 lokasi	IKK	Pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	86 lokasi	100 lokasi	114 lokasi	128 lokasi	142 lokasi
KP	Penumpang angkutan Laut nonkomersil	1.637 ribu penumpang	2.022 ribu penumpang	IKK	Penumpang angkutan Laut nonkomersil	1,637 ribu penumpang	1,733 ribu penumpang	1,83 ribu penumpang	1,926 ribu penumpang	2,022 ribu penumpang
KP	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	720.124 ton	839.043 ton	IKK	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	720.124 ton	749.854 ton	779.584 ton	809.313 ton	839.043 ton
KP	Tingkat keandalan kenavigasian	94,84%	95,57%	IKK	Tingkat keandalan kenavigasian	94,84%	95,00%	95,22%	95,50%	95,57%
KP	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	116 lokasi (2020-2025)	121 lokasi (2020-2029)	IKK	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	116 lokasi (2020-2025)	121 lokasi (2020-2026)	121 lokasi (2020-2027)	121 lokasi (2020-2028)	121 Lokasi (2020-2029)

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
KP	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	313 layanan	408 layanan	IKK	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	313 layanan	408 layanan	408 layanan	408 layanan	408 layanan
KP	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	77%	81%	IKK	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	77%	78%	79%	80%	81%
KP	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	235 lokasi (kumulatif)	242 lokasi (kumulatif)	IKK	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	235 lokasi (kumulatif)	238 lokasi (kumulatif)	240 lokasi (kumulatif)	240 lokasi (kumulatif)	242 lokasi (kumulatif)
KP	Terminal Penumpang yang Beroperasi	115 lokasi (kumulatif)	119 lokasi (kumulatif)	IKK	Terminal Penumpang yang Beroperasi	115 lokasi (kumulatif)	116 lokasi (kumulatif)	116 lokasi (kumulatif)	117 lokasi (kumulatif)	119 lokasi (kumulatif)
KP	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	534 lokasi (kumulatif)	574 lokasi (kumulatif)	IKK	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	534 lokasi (kumulatif)	528 lokasi (kumulatif)	539 lokasi (kumulatif)	546 lokasi (kumulatif)	574 lokasi (kumulatif)
KP	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	10 kota (2020-2025)	20 kota (2020-2029)	IKK	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	10 kota (2020-2025)	14 kota (2020-2026)	16 kota (2020-2027)	18 kota (2020-2028)	20 kota (2020-2029)
KP	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	1,42 juta penumpang/ hari	1,56 juta penumpang/ hari	IKK	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	1,42 juta penumpang/ hari	1,43 juta penumpang/ hari	1,45 juta penumpang/hari	1,49 juta penumpang/hari	1,56 juta penumpang/hari
KP	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	2,825 juta penumpang/ hari	2,836 juta penumpang/ hari	IKK	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	2,825 juta penumpang/ hari	2,828 juta penumpang/ hari	2,836 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari	2,836 juta penumpang/hari

Perpres 12/2025				Renstra Kemenhub 2025-2029						
Level	Nomenklatur	Target		Level	Nomenklatur	Target				
		2025	2029			2025	2026	2027	2028	2029
KP	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	92%	94%	IKK	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	92%	92,50%	93%	93,50%	94%
KP	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	70%	70%	IKK	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	70%	70%	70%	70%	70%
KP	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	7 lokasi (kumulatif)	12 lokasi (kumulatif)	IKK	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	7 lokasi (kumulatif)	8 lokasi (kumulatif)	9 lokasi (kumulatif)	11 lokasi (kumulatif)	12 lokasi (kumulatif)
KP	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	31 Box/Ship/Jam	50 Box/Ship/Jam	IKK	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	31 Box/Ship/Jam	36 Box/Ship/Jam	40 Box/Ship/Jam	45 Box/Ship/Jam	50 Box/Ship/Jam
KP	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	9 Lokasi	5 Lokasi	IKK	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	9 Lokasi	8 Lokasi	8 Lokasi	3 Lokasi	5 Lokasi
KP	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	1.419 juta ton	1536 juta ton	IKK	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	1.419 juta ton	1.447 juta ton	1.476 juta ton	1.505 juta ton	1.536 juta ton
KP	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	85,5	87,5	IKK	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	85,5	86	86,5	87	87,5

4.1.5. Matrik Kinerja Sekretariat Jenderal yang terdapat dalam RPJPN

World Meteorogical Organization (WMO) memperkirakan perubahan iklim dalam 5 tahun ke depan akan ditandai oleh kenaikan suhu global yang melampaui 1,5°C di atas tingkat pra-industri. Hal ini berdampak pada perubahan cuaca ekstrem, termasuk didalamnya potensi terjadinya kekeringan dan banjir. Upaya global untuk mengurangi emisi GRK menuju Global *Nett Zerro Emission* (NZE) di Tahun 2050 mendapatkan tantangan besar dari lambatnya proses transisi energi dari fossil ke sumber baru dan terbarukan.
Sektor transportasi merupakan penyumbang terbesar kedua dari emisi GRK global (sekitar 13,7%), dan sekaligus menjadi sektor paling terdampak dari perubahan iklim yang dihasilkan. Oleh karenanya proses transisi energi di sektor transportasi serta upaya pengurangan laju pergerakan kendaraan melalui penggunaan moda transportasi yang lebih efisien merupakan 2 (dua) agenda besar yang harus didahulukan dalam kebijakan penyelenggaraan transportasi ke depan.
RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) memiliki Visi Indonesia Emas 2045: NKRI yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan. Berkelanjutan diidentikkan dengan indikator penurunan intensitas emisi GRK dan perbaikan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup. Tantangan mewujudkan visi berkelanjutan tersebut utamanya adalah masih tingginya ketergantungan terhadap sumber energi fossil (minyak bumi dan batu bara) saat ini masih 94% dan belum cukup efektifnya upaya untuk mengadaptasi dan memitigasi dampak perubahan iklim. Pengembangan transportasi nasional dalam beberapa tahun harus mulai difokuskan pada keberlanjutan dalam rangka mengurangi polusi dan menghadapi perubahan iklim melalui transisi energi dan peningkatan standar teknis sarana dan prasarana transportasi dengan tetap memperhatikan aspek pengusahaan dan keadilan sosial.

Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut European Commission (2023) *GHG Emissions of All World Countries 2023 Report* adalah sekitar 11,74% dari total, dengan komposisi permoda adalah sebagai berikut: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (79%), Transportasi Udara (11%), Transportasi laut (10%) dan Transportasi Perkeretaapian (1%).

Tabel 4. 5 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

4.1.6. Matrik Kinerja Sekretariat Jenderal yang Terdapat dalam Renstra Kementerian Perhubungan

Dukungan Sekretariat Jenderal terhadap capaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan terdapat pada IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Transportasi Nasional diukur melalui survei pengguna setiap moda transportasi (darat, laut, udara, kereta api, dan antarmoda) yang diselenggarakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Lingkungan Kementerian Perhubungan dengan mengacu pada Permenpan RB No 14 Tahun 2017 sebagai amanah UU Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pengukuran dapat menggunakan Aplikasi 3AS IPK-IKNI oleh UPT di lingkungan Kementerian Perhubungandan IKSSp6 Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Perhubungan merupakan ukuran keberhasilan pelaksanaan kegiatan dukungan manajemen pada seluruh Unit Kerja di Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance*. Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN-RB.

Tabel 4. 6 Matrik Kinerja Sekretariat Jenderal yang Terdapat dalam Renstra Kementerian Perhubungan

Tujuan		Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
								2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

4.1.7. Target Tingkat Capaian Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal

Target kinerja diukur dari Indikator Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Sekretariat Jenderal di Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang disusun berdasarkan acuan dari kinerja sasaran Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Dan untuk sasaran strategis Sekretariat Jenderal sebanyak 4 (empat) Sasaran Program, dengan 15 (lima belas) Indikator Kinerja Program.

Dalam mendukung pencapaian sasaran dan indikator kinerja Sekretariat Jenderal, dibutuhkan dukungan kegiatan dalam mendukung indikator kinerja program, Namun demikian berdasarkan reviu dan tela'ahan terdapat beberapa penyesuaian sehubungan dengan terbitnya PERMENPANRB No: 3 Tahun 2023 tentang perubahan atas PERMENPANRB No: 25 Tahun 2020 tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi 2020 - 2024, adalah sebagai berikut:

a. Indikator Indeks Tata Kelola Manajemen ASN, Indeks Tata Kelola Manajemen ASN dan Indeks Sistem Merit di integrasikan ke dalam indikator Indeks Sistem Merit;

b. Pada indikator Indeks Kepemimpinan Perubahan Kementerian Perhubungan, Setelah dilakukan penajaman pada Road Map RB, untuk Indikator Kepemimpinan Perubahan tidak dilanjutkan;
c. Indikator indeks pengawasan kearsipan, indeks pengelolaan keuangan dan indeks pengelolaan aset, Setelah dilakukan penajaman pada Road Map RB ke-3 Indikator tersebut dilanjutkan, disederhanakan dan disinergikan dengan Indeks SPBE.

Tabel 4. 7 Target Kinerja Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 1)				
						2025	2026	2027	2028	2029
Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal	**IKP1** Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	**SK1.1** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	**IKK1.1** Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Indeks	97,76	97,76	97,8	97,85	97,9	98
Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal	**IKP2** Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	**SK2.1** Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	**IKK2.1** Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Nilai	90,72	90,8	91	91,1	91,2	91,3
			IKK2.2 Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	78,85	80	80,05	80,1	80,15	80,2
			IKK2.3 Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Indeks	3,382	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
			IKK2.4 Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Indeks	85,00	91	91	91	91	91
			IKK2.5 Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan	Indeks	90,04	92,40 (90,15)	92,45 (90,16)	92,5 (90,17)	92,55 (90,18)	92,6 (90,19)
			IKK2.6 Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	85,305	80	80	82	82	83
			IKK2.7 Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan	Nilai	92,31	91,63	91,88	92,13	92,38	92,63
			IKK2.8 Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Kementerian Perhubungan	Indeks	80	81	82	83	84	85

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 1)				
						2025	2026	2027	2028	2029
			IKK2.9 Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan	Indeks	2,95	3,19	3,2	3,25	3,28	3,3
		SK2.2 Meningkatnya Kapabilitas SDM dan Organisasi Kementerian Perhubungan	**IKK2.10** Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan	Indeks	80,0	80,2	80,3	80,4	80,5	80,6
			IKK2.11 Indeks Sistem Merit Kementerian Perhubungan	Indeks	0,75	296	296,3	296,5	296,8	297
			IKK2.12 Indeks Kualitas Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	Indeks	82	90	91	92	92	93
		SK2.3 Meningkatnya Layanan Informasi Kementerian Perhubungan	**IKK2.13** Persentase Layanan Informasi	%	-	90	91	91	92	92
		SK2.4 Meningkatnya Kualitas Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan	**IKK2.14** Efektivitas Komunikasi Publik	%	-	75	76	77	78	79
		SK2.5 Terwujudnya Penguatan Pondasi dan Berlangsungnya Transformasi Digital Sektor Transportasi	**IKK2.15** Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik Kementerian Perhubungan	Indeks	-	4,6	4,65	4,7	4,75	4,8
		SK2.6 Meningkatnya Kualitas Pelayanan	**IKK2.16** Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Indeks	4,74	4,75	4,76	4,77	4,78	4,79

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 1)				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Publik Kementerian Perhubungan	**IKK2.17** Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	94,75	95,73	95,75	95,8	95,85	95,95
		SK2.7 Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	**IKK2.18** Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	Nilai	87	88	90	93	94	95
		SK2.8 Meningkatnya Inovasi dalam Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	**IKK2.19** Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi	%	75	76	77	78	79	80
		SK2.9 Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	**IKK2.20** Efektivitas Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi Keselamatan Hasil Investigasi KNKT	%	68	70	75	80	82	85
			IKK2.21 Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	%	75	85	87	90	92	93
Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal	**IKP3** Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor TransportasiInformasi	**SK3.1** Menurunnya Emisi GRK Sektor Transportasi	**IKK3.1** Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO2	5,19	5,92	6,51	7,18	7,96	8,78

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kinerja Sekretariat Jenderal dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kementerian Perhubungan	**IKP1** Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Perencanaan	**SK1** Meningkatnya Kinerja Biro Perencanaan dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan	**IKK1.1** Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	78,85	80	80,05	80,1	80,15	80,2
			IKK1.2 Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Indeks	3,382	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
			IKK1.3 Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Indeks	85,00	91	91	91	91	91
			IKK1.4 Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan	Nilai	-	90,55	90,6	90,65	90,7	90,75
	IKP2 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang SDM dan Kelembagaan	**SK2** Meningkatnya Kinerja Biro SDMO dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan	**IKK2.1** Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Nilai	90,72	90,8	91	91,1	91,2	91,3
			IKK2.2 Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan	Indeks	80,0	80,2	80,3	80,4	80,5	80,6

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Kementerian Perhubungan	**IKK2.3** Indeks Sistem Merit Kementerian Perhubungan	Indeks	0,75	296,0	296,3	296,5	296,8	297,0
	IKP3 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Keuangan	**SK3** Meningkatnya Kinerja Biro Keuangan dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan di Kementerian Perhubungan	**IKK3.1** Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kementerian Perhubungan	Nilai	93,28	93,33	93,38	93,43	93,48	93,53
			IKK3.2 Nilai Persentase PNBP BLU Kementerian Perhubungan	Nilai	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
			IKK3.3 Persentase Temuan TGR atas LHP BPK Kementerian Perhubungan yang ditindaklanjuti	Persentase	85,00	85,10	85,20	85,30	85,40	85,50
			IKK3.4 Opini BPK Kementerian Perhubungan	Persentase	100	100	100	100	100	100
	IKP4 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Hukum	**SK4** Meningkatnya Kinerja Biro Hukum dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan	**IKK4.1** Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Indeks	97.76	97,76	97,80	97,85	97,90	98,00

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Kementerian Perhubungan								
	IKP5 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Pengadaan Barang, Jasa dan BMN	**SK5** Meningkatnya Kinerja Biro LPPBMN dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan	**IKK5.1** Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Kementerian Perhubungan	Indeks	80	81	82	83	84	85
			IKK5.2 Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan	Indeks	2,95	3,19	3,2	3,25	3,28	3,3
	IKP6 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Umum	**SK6** Meningkatnya Kinerja Biro Umum dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan	**IKK6.1** Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan	Indeks	90,04	90,15	90,16	90,17	90,18	90,19
	IKP7 Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang	**SK7** Meningkatnya Kualitas Komunikasi Publik dalam	**IKK7.1** Efektivitas Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan	Persentase	-	75	76	77	78	79

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
	Komunikasi dan Informasi Publik	Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan								
		SK8 Meningkatnya Layanan Informasi dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan	**IKK8.1** Persentase Permohonan Informasi yang Terlayani Kementerian Perhubungan	Persentase	-	90	91	91	92	92
Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kinerja Dukungan Terhadap Substansi Kebijakan Kementerian Perhubungan	**IKP8** Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Data dan Teknologi Informasi	**SK9** Meningkatnya Penguatan Pondasi dan Berlangsungnya Transformasi Digital Sektor Transportasi	**IKK9.1** Indeks Pemerintah Digital Kementerian Perhubungan	Indeks	-	1,60	1,70	1,80	1,90	2,00
	IKP9 Tingkat Pencapaian Kinerja	**SK10** Meningkatnya Penyiapan	**IKK10.1** Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO2	5,19	5,92	6,51	7,18	7,96	8,78

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
	Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	Kebijakan Adaptasi dan Mitigasi Perubahan Iklim dan Konservasi Energi Pada Sektor Transportasi	**IKK10.2** Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi dan Manajemen Energi pada Sektor Transportasi	Persentase	-	100	100	100	100	100
		SK11 Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Peningkatan Pelayanan Transportasi	**IKK11.1** Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	94,75	95,73	95,75	95,80	95,85	95,95
			IKK11.2 Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Indeks	4,74	4,75	4,76	4,77	4,78	4,79
Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kinerja Dukungan Terhadap Substansi Kebijakan Kementerian Perhubungan	**IKP10** Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan	**SK12** Meningkatnya Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	**IKK12.1** Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	Nilai	87	88	90	93	94	95

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
	IKP11 Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	**SK13** Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	**IKK13.1** Indeks Kualitas Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	Indeks	82	90	91	92	92	93
	IKP12 Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	**SK14** Meningkatnya Inovasi Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	**IKK14.1** Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur Transportasi	Persentase	75	76	77	78	79	80
Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kinerja Dukungan Terhadap Peningkatan	**IKP13** Tingkat Pencapaian Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi	**SK15** Meningkatnya Kualitas Manajemen	**IKK15.1** Tingkat Pencapaian Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi	Persentase	68	70	75	80	82	85

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
Keselamatan Transportasi	Keselamatan Hasil Investigasi KNKT	Keselamatan Transportasi	Keselamatan Hasil Investigasi KNKT							
	IKP14 Tingkat Pencapaian Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	**SK16** Meningkatnya Kualitas Penegakan Hukum Pelayaran dalam Mendukung Peningkatan Keselamatan Transportasi	**IKK16.1** Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran	Persentase	75	85	87	90	92	93
Sasaran Program 4 (SP4) Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal	**IKP15** Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Sekretariat Jenderal	**SK17** Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Biro Perencanaan	**IKK17.1** Target Nilai AKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	80,15	80,87	80,92	80,97	81,02	81,07
			IKK17.2 Target Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Indeks	100	100	100	100	100	100
		SK18 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan	**IKK18.1** Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Sekretariat Jenderal	Nilai	96,59	96,64	96,69	96,74	96,79	96,84

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
		yang Baik di Lingkungan Biro Keuangan								
		SK19 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Biro Hukum	**IKK19.1** Persentase Peraturan Menteri yang Ditetapkan di Lingkungan Sekretariat Jenderal	Persentase	-	70	71	72	73	74
		SK20.1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara	**IKK20.1** Persentase Pengawasan dan Pengendalian Aset Setjen yang Efektif	Persentase	-	100	100	100	100	100
		SK21.1 Meningkatnya Kualitas	**IKK21.1** Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal	Indeks	82,08	82,09	82,10	82,11	82,12	82,13

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Opsi 2)				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Pelayanan Persuratan dan Pelaporan								
		SK22 Meningkatnya Kualitas Kerumahtanggan, Penagdaan Aset, Inventarisasi BMN, Pemeliharaan Sarana Prasarana dan Pelayanan Kesehatan	**IKK22.1** Penyelenggaraan Perkantoran Sekretariat Jenderal	Nilai	85,31	85,5	86,0	86,5	87,0	87,5
		SK23 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Biro Komunikasi dan Informasi Publik	**IKK23.1** Persentase Permintaan Informasi dari Media Massa Arus Utama yang ditindakanjuti	Persentase	90	91	91	92	92	90

Dalam penyusunan Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 terdapat perubahan Inkdikator Kinerja Program (IKP), Sasaran Program (SP) serta Target dimana Sasaran Program dan Inkdikator Kinerja Program dalam naskah teknokratik Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 yang disusun pada TA. 2024 sudah tidak relevan sehingga perlu disesuaikan dalam penyunan naskah Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 yang disusun pada TA. 2025. Penyesuaian dimaksud dikarenakan perubahan lingkungan strategis, adanya kebijakan baru dan hasil rekomendasi saat dilakukan evaluasi oleh Inspektorat Jenderal serta Kemenpan RB dan BKN.

Pada naskah teknokratik terdapat 3 SP dan 3 IKP, sedangkan pada penyusunan naskah Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 terdapat 4 SP dan 15 IKP. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap penyusunan PK dan RKT sehingga pada penyusunan PK dan RKT tahun 2025 dapat mengacu pada SP, IKP dan target yang tercantum pada naskah teknokratik Renstra Sekretariat Jenderal yang disusun pada TA. 2024. Sedangkan penyusunan PK dan RKT tahun 2026 dapat dipergunakan SP, IKP dan target yang telah disesuaikan pada penyusunan naskah Rancangan Renstra Sekretariat Jenderal yang disusun pada TA. 2025.

4.2. Kerangka Pendanaan

4.2.1. Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Total pagu jangka menengah (pagu JM) APBN untuk Kementerian Perhubungan untuk perioda 2025-2029 sebesar Rp217,19 Triliun. Komposisi anggaran antar Program adalah sebagai berikut: (1) Program Infrastruktur senilai Rp138,02 Triliun (63,55%), (2) Program Dukungan Manajemen senilai Rp70,53 Triliun (32,47%) dan (3) Program Diklat Vokasi senilai Rp8,65 Triliun (3,98%). Komposisi ini menunjukkan bahwa fokus alokasi APBN Kementerian Perhubungan sekitar 67,53% adalah untuk kegiatan teknis sesuai *core bussiness* (pelayanan, konektivitas, keselamatan keamanan, serta SDM), dan sisanya digunakan untuk pelaksanaan kegiatan dukungan manajemen, yang jika dilihat lebih detail lebih dari 75% digunakan untuk operasional UPT (Unit Pelaksana Teknis) yang melakukan kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat pada simpul pelabuhan, bandara, stasiun, dan terminal yang dikelola Kementerian.

Komposisi pendanaan APBN per Unit Kerja Eselon (UKE) I di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029 (secara keseluruhan) cenderung berimbang sesuai lingkup tugas fungsi dan kewenangan. Alokasi terbesar diberikan kepada Ditjen Perhubungan Laut (28,84%) dan Ditjen Perhubungan Udara (22,20%) di mana kedua UKE I tersebut memiliki kewajiban untuk menyediakan infrastruktur dan menyelenggarakan pelayanan angkutan antar pulau, khususnya keperintisan, ke seluruh wilayah NKRI yang berupa kepulauan. Alokasi berikutnya diberikan kepada Ditjen Perkeretaapian (20,34%) dan Ditjen Perhubungan Darat (16,58%) yang bersama-sama dengan Ditjen Bina Marga (di Kementerian PU) menyediakan konektivitas pada jalur logistik utama,

daerah tertinggal, dan kawasan perkotaan pada skala pergerakan dalam pulau dan penyeberangan.

Rencana pengalokasian APBN Kementerian Perhubungan dari Tahun 2025-2029 diatur sedemikian rupa sesuai ketersediaan pendanaan Pemerintah. Sumber pendanaan APBN Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagian besar berasal dari Rupiah Murni (RM) sekitar Rp157,95 Triliun (72,72% total) plus Rp1,81 Triliun (0,83%) untuk Rupiah Murni Pendamping (RMP). Sumber terbesar kedua berasal dari SBSN (Surat Berharga Syariah Negara) sekitar Rp17,22 Triliun (7,93%) dari penerbitan surat utang negara berbasis syariah untuk mendanai pembangunan infrastruktur dan penyediaan pelayanan umum bidang transportasi yang memiliki nilai kemanfaatan umum, serta sesuai dengan prinsip syariah.

Sumber pendanaan terbesar ketiga berasal dari PLN (Pinjaman Luar Negeri) sekitar Rp15,76 Triliun (7,26%) baik dari Lembaga Donor Internasional ataupun negara sahabat. Umumnya pendanaan PLN digunakan untuk membiayai proyek prioritas dan mendesak di bidang transportasi yang bersifat strategis untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah, serta dialokasikan dana pendamping dan *readiness criteria* telah disiapkan dengan baik.

Sumber pendanaan terbesar yang keempat berasal dari PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sebesar Rp14,96 Triliun (6,89%) dan disusul oleh pendanaan BLU (Badan Layanan Umum) sebesar Rp9,44 Triliun (4,35%) yang sebagian besar digunakan untuk penyediaan layanan publik dan pengembangan SDM di bidang Transportasi.

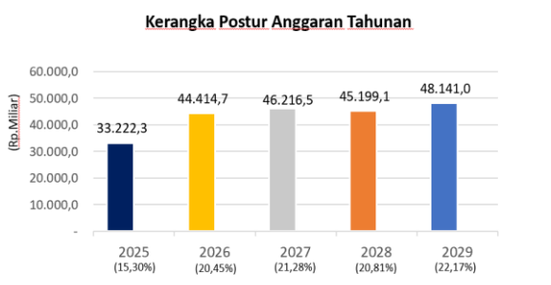
Sumber pendanaan lain yang berasal dari Hibah masih relatif kecil (Rp36,20 Triliun (0,02%) yang umumnya bantuan hibah dari negara sahabat/lembaga internasional. Potensi hibah dalam negeri belum banyak tergali.

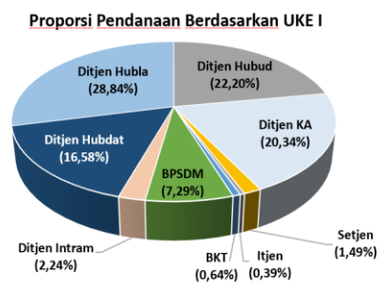
Gambar 4. 1 Komposisi Anggaran Per Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 2025-2029

KOMPOSISI ANGGARAN UNIT KERJA ESELON I KEMENHUB 2025-2029 (PER TAHUN)

(dalam Miliar Rupiah)

UKE.I	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total (%)
Sekretariat Jenderal	680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16	1,49%
Inspektorat Jenderal	116,18	152,83	171,35	192,10	215,37	847,83	0,39%
Ditjen Perhubungan Darat	5.946,90	9.265,10	7.244,45	6.688,03	6.867,40	36.011,89	16,58%
Ditjen Perhubungan Laut	10.918,35	11.269,32	14.692,11	12.575,88	13.174,39	62.630,05	28,84%
Ditjen Perhubungan Udara	6.047,12	9.833,05	10.078,77	10.784,27	11.471,69	48.214,89	22,20%
Ditjen Perkeretaapian	6.480,59	8.766,91	9.043,98	9.535,15	10.354,54	44.181,17	20,34%
Ditjen Intram	193,23	252,57	1.159,51	1.468,17	1.785,27	4.858,74	2,24%
Badan Kebijakan Transportasi	116,77	190,00	323,88	356,27	399,46	1.386,39	0,64%
Badan Pengembangan SDM Perhubungan	2.722,89	3.840,05	2.891,61	3.066,58	3.302,37	15.823,50	7,29%
TOTAL	**33.222,32**	**44.414,69**	**46.216,54**	**45.199,10**	**48.140,97**	**217.193,62**	**100,00%**





4.2.2. Kerangka Pendanaan Sekretariat Jenderal 2025-2029

Aspek pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya output dan outcome. Pengalokasian pendanaan selama periode 2025-2029 mengacu pada besarnya pendanaan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 dan berpedoman pada tugas dan fungsi serta beban kerja yang menjadi tanggung jawab di masing-masing Unit Kerja Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal Kemenhub. Di samping itu, berbagai dinamika kebijakan fiskal seperti efisiensi anggaran pada tahun 2025 juga menjadi faktor pertimbangan dalam menyusun pendanaan 2025-2029.

Efisiensi anggaran Kementerian Perhubungan pada awal tahun 2025 berdampak pada anggaran di lingkungan Sekretariat Jenderal yang semula pada DIPA Awal sebesar Rp681.310.345.000 menjadi Rp484.187.916.000 (data per November 2025). Sehingga penyusunan kerangka pendanaan Renstra Setjen 2025-2029 mempertimbangkan aspek kebijakan efisiensi anggaran tersebut. Efisiensi anggaran juga akan berdampak pada capaian target kinerja tahun 2025.

Rincian pendanaan Sekretariat Jenderal selama tahun 2025-2029 disampaikan dalam tabel 4.8.

Tabel 4. 8 Kerangka Pendanaan Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029

NO	UNIT KERJA	PRAKIRAAN KEBUTUHAN (MILYAR)					INDIKASI 2025-2029
		2025	2026	2027	2028	2029	
1	Biro Perencanaan	26,23	35,47	23,85	21,23	22,51	129,29
2	Biro SDMO	19,20	23,96	15,25	13,27	14,23	85,91
3	Biro Keuangan	19,06	26,35	15,02	12,97	13,95	87,35
4	Biro Hukum	16,90	25,58	13,93	12,18	13,03	81,62
5	Biro LPPBMN	31,12	39,97	22,47	19,33	20,83	133,71
6	Biro Umum	306,72	338,10	300,88	262,52	281,56	1.489,78
7	Biro KIP	26,70	28,63	21,01	18,14	19,51	114,00
8	Pusdatin	72,19	104,90	49,27	42,41	45,68	314,45
9	PPTB	11,70	17,55	9,60	8,37	8,95	56,17
10	PFKKI	43,84	54,95	47,80	41,03	44,15	231,77
11	PPIT	21,36	23,40	11,99	10,41	11,17	78,32
12	Pusbin JFT	11,69	21,02	9,83	9,02	9,21	60,77
13	Mahpel	23,48	29,98	25,54	22,48	23,94	125,42
14	KNKT	50,08	75,01	44,44	39,27	41,78	250,58
TOTAL		680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16

Total indikasi anggaran Sekretariat Jenderal untuk 2025-2029 sesuai dengan Pagu JM sebesar Rp. 3.239,16 Milyar atau Rp. 3,24 Triliun. Indikator kinerja dan indikasi pendanaan Sekretariat Jenderal tahun 2025-2029 disusun dengan mengacu kepada arah pembangunan nasional yang tertuang dalam Rencana Starategis Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029,

4.2.3. Perubahan Kerangka Pendanaan Sekretariat Jenderal

Sesuai Pagu JM 2025-2029, alokasi pendanaan Sekretariat Jenderal sebesar Rp. 3,239 trilyun atau 1,49% dari Pagu JM (DIPA Kementerian Perhubungan). Sesuai tugas dan fungsinya, keseluruhan alokasi anggaran Sekretariat Jenderal digunakan untuk Program Dukungan Manajemen yang terdistribusi ke unit kerja di lingkungan Sekretariat yang terbagi menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu:

a. Kerangka pendanaan untuk kelompok unit kerja Biro sebesar Rp. 2,212 trilyun untuk kegiatan dukungan manajemen dalam mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan;
b. Kerangka pendanaan untuk kelompok unit kerja Pusat sebesar Rp. 741,5 miliar untuk kegiatan dukungan teknis dan substansi kebijakan dalam mendukung kinerja Kementerian Perhubungan;
c. Kerangka pendanaan untuk kelompok unit kerja KNKT dan Mahkamah Pelayaran sebesar Rp. 367 milyar untuk kegiatan dukungan terhadap peningkatan keselamatan transportasi dalam mendukung kinerja Kementerian Perhubungan.

Dengan penugasan Sekretariat Jenderal yang strategis dengan peran besar dalam rangka memastikan pelaksanaan transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan berjalan dengan baik sesuai arahan RPJMN 2025-2029, direktif Presiden dan fokus pembangunan transportasi nasional dalam Renstra Kementerian Perhubungan guna mewujudkan akuntabilitas Kementerian Perhubungan, membutuhkan dukungan penambahan alokasi pendanaan terutama untuk kegiatan dukungan teknis dan substansi kebijakan serta peningkatan keselamatan transportasi dalam mendukung kinerja Kementerian Perhubungan. Ke depan, alokasi pendanaan Sekretariat Jenderal tidak hanya Program Dukungan Manajemen saja, namun perlu juga program dukungan teknis lain yang bisa mengakomodasi kegiatan dukungan teknis dan substansi kebijakan serta peningkatan keselamatan transportasi yang menjadi penugasan Sekretariat Jenderal.

BAB V
PENUTUP

5.1. Arahan Pelaksanaan

Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 disusun mengacu pada Perpres No. 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga dan Permen PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L Tahun 2025-2029, serta dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari perundang-undangan dan dokumen perencanaan terkait sesuai tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029, khususnya RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 (PM No 12 Tahun 2025)

Rencana kegiatan dalam Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 ini masih bersifat indikatif, sehingga perlu didetailkan lebih lanjut melalui tahap perencanaan maupun proses penganggaran sesuai kaidah yang berlaku

Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 merupakan acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di Lingkungan Sekretariat Jenderal 2025-2029, khususnya Perjanjian Kinerja (PK), pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) setiap tahun

Seluruh Unit Eselon II di Lingkungan Sekretariat Jenderal menyusun Renstra masing-masing untuk perioda 2025-2029 dengan mengacu pada dokumen ini dan berpegang pada pedoman penyusunan Rencana Strategis yang berlaku

Penyusunan Rencana Kerja (Renja), Perjanjian Kinerja (PK), serta Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) mengacu kepada prioritas dan kebijakan yang termuat dalam Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 ini dengan mempertimbangkan alokasi APBN

Kinerja setiap Pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Sekretariat Jenderal 2025-2029 akan dinilai berdasarkan pencapaian target kinerja dalam Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029

5.2. Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi

Sesuai ketentuan dalam Perpres 80 Tahun 2025 adalah Peraturan Presiden tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L), maka perubahan terhadap Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dapat dilakukan jika terdapat:

a. perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis maupun arahan Pimpinan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap arah kebijakan, rencana kegiatan, maupun target kinerja yang harus dilaksanakan.;
b. Perubahan organisasi dan tata kerja;
c. Kebijakan nasional terkait perencanaan penganggaran.

Perubahan terhadap muatan Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK) dan Rencana Kerja (Renja) Sekretariat Jenderal.

Penyiapan dukungan pelaksanaan sistem pengendalian internal, manajemen risiko, dan kepatuhan internal Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Perubahan terhadap target kinerja serta target pelaksanaan kegiatan setiap tahun untuk disesuaiakan dengan alokasi APBN dalam DIPA Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 dapat dilakukan pada Perjanjian Kinerja (PK) setiap Pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Laporan tahunan terhadap hasil pelaksanaan Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dituangkan dalam LKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan bagian dari penilaian prestasi kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Evaluasi Paruh Waktu (EPW) terhadap pelaksanaan Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 dapat dilakukan setidaknya 1 (satu) kali di pertengahan masa berlaku (sekitar Tahun 2027-2028) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja dan pelaksanaan kegiatan yang telah ditetapkan, serta untuk menyesuaikan daftar prioritas program dan kegiatan yang diperlukan untuk memastikan tercapainya target di akhir masa perencanaan (Tahun 2029).

Evaluasi Akhir Perioda (EAP) dari pelaksanaan Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 dilakukan pada akhir Tahun ke-4 (Tahun 2028) yang dilengkapi prognosis capaian akhir di Tahun 2029 sebagai bahan pertimbangan untuk penyusunan naskah teknokratik Renstra untuk perioda pembangunan selanjutnya (Tahun 2030-2034).

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

ttd.

ANTONI ARIF PRIADI
NIP. 19730808 199903 1 003

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

F. BUDI PRAYITNO

ANAK LAMPIRAN I
KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
NOMOR KP-SKJ 31 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
SEKRETARIAT JENDERAL											**680.279,66**	**844.854,83**	**610.888,25**	**532.637,66**	**570.501,45**	**3.239.161,84**	
WA-Program Dukungan Manajemen											**680.279,66**	**844.854,83**	**610.888,25**	**532.637,66**	**570.501,45**	**3.239.161,84**	
	SK	**01-Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal**															
		IKK	01-Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan		97,76	97,80	97,85	97,90	98,00	Nilai							
	SK	**02-Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal**															
		IKK	01-Indeks RB Kementerian Perhubungan		90,80	91,00	91,10	91,20	91,30	Nilai							
	SK	**03-Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal**															
		IKK	01-Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi		67,43	74,15	81,78	90,56	100,00	%							
1932-Legislasi dan Litigasi				Pusat							**14.867,90**	**27.188,50**	**12.259,50**	**10.107,60**	**10.735,80**	**75.159,30**	**Biro Hukum**
	SK	**01-Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum**															
		IKK	01-Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan		97,76	97,80	97,85	97,90	98,00	Nilai							
	SK	**Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal**															
		IKK	Persentase Peraturan Menteri yang Ditetapkan di Lingkungan Sekretariat Jenderal		70,00	71,00	72,00	73,00	74,00	%							

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
1933-Pengelolaan Organisasi dan SDM				Pusat							**46.465,60**	**66.754,40**	**35.191,10**	**28.870,90**	**30.491,10**	**207.773,10**	**Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi**
	SK	**08-Meningkatnya Kapabilitas SDM dan Organisasi Kementerian Perhubungan**															
		IKK	18-Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan		80,20	80,30	80,40	80,50	80,60	Nilai							
		IKK	19-Indeks Sistem Merit Kementerian Perhubungan		296,00	296,30	296,50	296,80	297,00	Nilai							
		IKK	20-Indeks Kualitas Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi		90,00	91,00	92,00	92,00	93,00	Nilai							
1937-Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi				Pusat							**12.605,30**	**19.119,60**	**10.864,70**	**7.136,10**	**8.716,10**	**58.441,80**	**Komite Nasional Keselamatan Transportasi**
	SK	**07-Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi**															
		IKK	16-Efektivitas Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi Keselematan Hasil Investigasi		70,00	75,00	80,00	82,00	85,00	%							
1938-Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran				Pusat							**2.816,80**	**2.816,80**	**1.370,00**	**1.740,00**	**1.370,00**	**10.113,60**	**Mahkamah Pelayaran**
	SK	**07-Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi**															
		IKK	17-Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang		85,00	87,00	90,00	92,00	93,00	%							
1939-Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi				Pusat							**29.636,30**	**52.964,60**	**22.213,10**	**19.109,00**	**21.674,40**	**145.597,40**	**Pusat Data dan Teknologi Informasi**
	SK	**09-Terwujudnya Penguatan Pondasi dan Berlangsungnya Transformasi Digital Sektor Transportasi**															
		IKK	21-Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik Kementerian Perhubungan (Indeks Pemerintah Digital Kementerian Perhubungan)		4,6 (1,6)	4,65 (1,7)	4,7 (1,8)	4,75 (1,9)	4,8 (2)	Nilai (Indeks)							
1940-Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan				Pusat							**4.385,60**	**6.612,70**	**3.694,00**	**2.840,00**	**3.230,00**	**20.762,30**	**Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan**
	SK	**01-Menurunnya Emisi GRK Sektor Transportasi**															
		IKK	01-Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Tranpsortasi		67,43 (5,92)	74,15 (6,51)	81,78 (7,18)	90,56 (7,96)	100 (8,78)	Persen (Juta Ton CO2)							

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
	SK	**06-Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan**														
		IKK 14-Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan		4,1 (4,75)	4,2 (4,76)	4,4 (4,77)	4,5 (4,78)	4,6 (4,79)	Indeks							
		IKK 15-Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi		95,73	95,75	95,80	95,85	95,95	Indeks							
1941-Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik			Pusat							**53.874,80**	**46.204,20**	**34.777,40**	**18.909,20**	**20.421,70**	**174.187,30**	**Biro Komunikasi dan Informasi Publik**
	SK	**04-Meningkatnya Layanan Informasi Kementerian Perhubungan**														
		IKK 12-Presentase Layanan Informasi (Persentase Permohonan Informasi yang		90,00	91,00	91,00	92,00	92,00	%							
	SK	**05-Meningkatnya Kualitas Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan**														
		IKK 13-Efektivitas Komunikasi Publik (Efektivitas Komunikasi Publik Kementerian		75,00	76,00	77,00	78,00	79,00	Nilai							
	SK	**Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal**														
		IKK Persentase Permintaan Informasi dari Media Massa Arus Utama yang		90,00	91,00	91,00	92,00	92,00	%							
4657-Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum			Pusat							**482.251,60**	**584.147,60**	**464.989,50**	**424.129,50**	**452.272,60**	**2.407.790,80**	**Biro Perencanaan**
	SK	**01-Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel**														
		IKK 01-Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan		90,80	91,00	91,10	91,20	91,30	Nilai							
		IKK 02-Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan		80,00	80,05	80,10	80,15	80,20	Nilai							
		IKK 03-Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan		3,30	3,40	3,50	3,60	3,70	Nilai							
		IKK 04-Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan		91,00	91,00	91,00	91,00	91,00	Nilai							
		IKK Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan		90,55	90,60	90,65	90,70	90,75	Nilai							
		IKK 05-Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan		90,15	90,16	90,17	90,18	90,19	Nilai							

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
		IKK	06-Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran		80,00	80,00	82,00	82,00	83,00	%							
		IKK	07-Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian Perhubungan		91,63	91,88	92,13	92,38	92,63	Nilai							
		IKK	Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kementerian Perhubungan		93,33	93,38	93,43	93,48	93,53	Nilai							
		IKK	Persentase PNBP BLU Kementerian Perhubungan		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%							
		IKK	Persentase Temuan TGR atas LHP BPK Kementerian Perhubungan yang		85,10	85,20	85,30	85,40	85,50	%							
		IKK	Nilai Opini BPK Kementerian Perhubungan		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Nilai							
		IKK	08-Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa Kementerian Perhubungan		81,00	82,00	83,00	84,00	85,00	Nilai							
		IKK	09-Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhubungan		3,19	3,20	3,25	3,28	3,30	Indeks							
	SK		**Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal**														
		IKK	Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal		82,09	82,10	82,11	82,12	82,13	Nilai							
		IKK	Persentase Pengawasan dan Pengendalian Aset Setjen yang Efektif		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%							
		IKK	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Sekretariat Jenderal		96,64	96,69	96,74	96,79	96,84	Nilai							
		IKK	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Nilai							
		IKK	Nilai AKIP Sekretariat Jenderal		80,87	80,92	80,97	81,02	81,07	Nilai							
		IKK	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Sekretariat Jenderal		85,50	86,00	86,50	87,00	87,50	%							
5877-Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama				Pusat							**33.375,60**	**39.046,30**	**25.528,90**	**19.795,30**	**21.589,70**	**139.335,80**	**Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan**
	SK		**02-Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan**														
		IKK	10-Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan		88,00	90,00	93,00	94,00	95,00	%							

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
	SK	**03-Meningkatnya Inovasi dalam Pembiayaan Infrastruktur Transportasi**															
		IKK	11-Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur		76,00	77,00	78,00	79,00	80,00	Nilai							

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

ttd.

ANTONI ARIF PRIADI
NIP. 19730808 199903 1 003

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

F. BUDI PRAYITNO

ANAK LAMPIRAN II
KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
NOMOR KP-SKJ 31 TAHUN 2025
TENTANG RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

MATRIKS KERANGKA REGULASI SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
1	**Rencana Aksi Nasional (RAN) Pencegahan Pemberatasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) 2025 - 2029 di Lingkungan Kementerian Perhubungan**	1. Pemerintah berkomitmen dalam upaya pemberantasan dan menyelamatkan generasi bangsa dari bahaya penyalahgunaan narkoba. Upaya untuk memerangi bahaya narkotika menjadi program yang dicanangkan Pemerintah dalam Asta Cita ke-7 yaitu *"Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba".* 2. Sejalan dengan kebijakan tersebut, pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2025-2029 terdapat sasaran keamanan nasional yang dicapai antara lain melalui arah kebijakan *"Transformasi tata kelola dan strategi pencegahan, rehabilitasi, dan pemberantasan narkoba dengan keseimbangan pendekatan berbasis psiko-sosiologis dan teknologi".* 3. Aksi P4GN di sektor transportasi penting mengingat moda transportasi sebagai jalur peredaran narkoba, sehingga Kementerian Perhubungan beserta Kementerian/Lembaga lainnya yang mempunyai tugas berkaitan dengan jalur transportasi perlu melakukan upaya ekstra untuk berkolaborasi dalam aksi pencegahan terhadap peredaran dan penyalahgunaan narkotika. RAN P4GN dapat memperkuat koordinasi Kementerian Perhubungan dengan instansi terkait guna mendukung aksi P4GN, baik pada bidang pencegahan maupun pemberantasan. 4. Sumber Daya Manusia di sektor transportasi yang sehat, kompeten dan bebas dari penyalahgunaan narkoba sangat penting dalam penyelenggaraan keselamatan dan pelayanan jasa transportasi. Kementerian Perhubungan sebagai instansi dengan ribuan pegawai dan beragam mitra kerja, perlu memastikan bahwa seluruh SDM memahami dampak buruk narkoba dan tidak terlibat penyalahgunaan narkoba. Program edukasi dan sosialisasi dalam RAN P4GN bisa menciptakan budaya kerja yang sehat dan bersih dari narkoba. 5. Mendukung Kebijakan Nasional, RAN P4GN 2025–2029 merupakan tindak lanjut dari kebijakan strategis nasional dalam memerangi permasalahan narkoba sebagaimana arahan Presiden melalui program nasional yang dilaksanakan oleh seluruh Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah dengan koordinator Badan Narkotika Nasional (BNN). Peran aktif Kementerian Perhubungan menunjukkan komitmen seluruh sektor pemerintahan dalam aksi P4GN. 6. Penetapan kebijakan RAN P4GN di lingkungan Kementerian Perhubungan diharapkan dapat menjadi akselerator bagi seluruh sub sektor dalam menjalankan setiap rencana aksi sebagaimana arahan Menteri Perhubungan yang telah diformulasikan agar dapat menjadi pedoman dan dilaksanakan secara terpadu.	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Biro Hukum; 2. Inspektorat Jenderal; 3. Sekretariat Jenderal; 4. Ditjen perhubungan darat; 5. Ditjen perhubungan laut; 6. Ditjen perhubungan udara; 7. Ditjen perkeretapian; 8. Ditjen Intergrasi dan multimoda; 9. BPSDM Perhubungan; 10. Badan Kebijakan transportasi. Instansi terkait : Badan Narkotika Nasional	2025-2026
2	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Rencana Aksi Mitigasi Penurunan emisi GRK dalam mendukung *Enhanced Nationally Determined Contributions* (ENDC) dan *Second Nationally Determined Contribution* (SNDC) Sektor Transportasi**	Peraturan yang ada saat ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi Untuk Pencapaian Target Kontribusi Yang Ditetapkan Secara Nasional, KM ini akan diperbaharui dengan KM yang memuat detail Rencana Aksi, Indikator dan Target Penurunan Emisi di Sektor Transportasi	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Ditjen perhubungan darat; 2. Ditjen perhubungan laut; 3. Ditjen perhubungan udara; 4. Ditjen perkeretapian; 5. Ditjen Intergrasi dan multimoda; 6. BPSDM Perhubungan; 7. Badan Kebijakan transportasi; 8. Sekretariat Jenderal (Biro Hukum dan pusat)	2027-2029
3	**Revisi Peraturan Menteri Nomor PM 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus**	- Pada Peraturan Menteri PM 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus masih belum secara lengkap mengatur dimensi atasu spesifikasi teknis dari sarana dan prasarana yang aksesibel. - Telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor PP 70 Tahun 2019 tentang Perencanaan, Penyelenggaraan, dan Evaluasi terhadap Penghormatan, Perlindungan, dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas, dan Peraturan Pemerintah Nomor PP 42 Tahun 2020 tentang Aksesibilitas Terhadap Oermukiman, Pelayanan Publik dan Perlindungan dari bencana bagi penyandang disabilitas; Berdasarkan poin-poin diatas, perlu dilakukan revisi atas PM 98 Tahun 2017 dengan menyesuaikan aturan diatasnya seperti UU 8/2016, PP 70/2019 dan PP 42/2020 menyesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam menyediakan transportasi yang inklusi dan ramah kelompok rentan.	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Biro Hukum; 2. Ditjen perhubungan darat; 3. Ditjen perhubungan laut; 4. Ditjen perhubungan udara; 6. Ditjen perkeretapian; 7. Ditjen Intergrasi dan multimoda;	2027-2028
4	**Peraturan terkait Pedoman Teknis Pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) Elektronik pada Unit Pelayanan Publik di Lingkungan Kementerian Perhubungan**	Pedoman pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat masih mengacu pada PAN&RE Nomor 14 tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. Dalam rangka mengukur tingkat kinerja layanan publik dan dalam rangka mewujudkan Reformasi Birokrasi area pelayanan publik di Kementerian Perhubungan, perlu dilaksanakan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) secara elektronik yang real time, cepat, tepat dan mudah untuk mengukur kualitas pelayanan/indeks Kepuasan Masyarakat dan mengukur persepsi anti korupsi/indeks Persepsi Anti Korupsi (IPK) secara berkala pada unit pelayanan publik di Kementerian Perhubungan.	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Ditjen perhubungan darat; 2. Ditjen perhubungan laut; 3. Ditjen perhubungan udara; 4. Ditjen perkeretapian; 5. Ditjen Intergrasi dan multimoda; 6. BPSDM Perhubungan; 7. Badan Kebijakan transportasi; 8. Sekretariat Jenderal (Biro Hukum dan pusat)	2025-2026

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
5	**Pembentukan Tim Pelaksanaan, Pemantauan dan Pelaporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca dan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim di Kementerian Perhubungan setiap 2 Tahun Sekali.**	Peraturan yang ada saat ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP PHE 34 Tahun 2024 yang akan berakhir pada tahun 2026 sehingga diperlukan pembaharuan Keputusan Menteri Perhubungan terkait dan perlu dilakukan revisi.	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Ditjen perhubungan darat; 2. Ditjen perhubungan laut; 3. Ditjen perhubungan udara; 4. Ditjen perkeretapian; 5. Ditjen Intergrasi dan multimoda; 6. BPSDM Perhubungan; 7. Badan Kebijakan transportasi; 8. Sekretariat Jenderal (Biro Hukum dan pusat)	2026-2029
6	**Kajian Kelembagaan atau Organisasi dan Pendanaan KNKT**	Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang KNKT perlu dilakukan transformasi atau penataan organisasi (review organisasi) di lingkungan Komite Nasional Kecelakaan Transportasi menjadi Badan Nasional Kecelakaan Transportasi dengan tujuan agar independensi dan professional KNKT dapat terjaga dan menjadi lembaga yang adaptif, agile dengan perkembangan teknologi yang ada untuk meningkatkan kinerja KNKT dalam melakukan tugas dan fungsinya sebagai lembaga investigasi kecelakaan transportasi dalam pemberian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi maka perlu dilakukan: 1. Identifikasi kondisi kelembagaan atau organisasi dan Pendanaan KNKT. 2. Penyusunan Struktur Kelembagaan atau Organisasi, Sumber Daya Manusia dan Pendanaan KNKT yang baru (Kerangka Kelembagaan dan Kerangka Pendanaan) Tahun 2025-2029.	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2025
7	**Kajian Revisi PP 62 Tahun 2013**	Inventarisasi evaluasi penyusunan matriks perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 karena banyak peraturan internasional yang sudah berubah dan Indonesia harus menyesuaikan dengan peraturan internasional tersebut	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2025
8	**Draft Naskah Akademik Penataan Kelembagaan atau Organisasi dan Pendanaan KNKT**	1. Analisis permasalahan Kelembagaan atau Organisasi KNKT. 2.Analisis Beban Kerja KNKT dalam Investigasi Kecelakaan Transportasi. 3. Analisis Peraturan Perundangan-undangan terkait Penataan Kelembagaan KNKT. 4. Usulan dan Dampak Penataan Kelembagaan atau Organisasi dan pendanaan KNKT.	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2026
9	**Draft Naskah Akademik RPP Nomor 62 Tahun 2013**	Penyusunan Matriks revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 sesuai dengan hasil Inventarisasi evaluasi penyusunan matriks perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2026
10	**Koordinasi antar K/L terkait RPP Nomor 62 Tahun 2013**	Proses Pengajuan Usulan Naskah Akademik Kelembagaan atau Organisasi dan Rancangan Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 dbb: 1. Pengusulan Naskah Akademik dari Kemenhub ke MenPAN-RE, yang ditindaklanjuti dengan Rapat Pembahasan. 2. Pengajuan izin prakarsa dan draft Rancangan Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 ke Kemensetneg yang ditindak lanjuti Rapat Pembahasan dengan Panitia Antar Kementerian. 3. Harmonisasi dan Penetapan Rancangan Peraturan Pemerintah yang baru tentang Investigasi	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2027
11	Kajian Revisi Perpres 102 Tahun 2022	1. Analisis Permasalahan Revisi Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022. 2. Analisis Peraturan Perundang-undangan terkait Rancangan Revisi Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 untuk menjadi Badan Nasional Kesalamatan Transportasi.	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2028
12	**Revisi Perpres 102 Tahun 2022**	dengan Peraturan Presiden 62 tahun 2013 sudah di revisi maka otomatis Peraturan Presiden 102 tahun 2022 juga harus di revisi karena dasar perpres 102 adalah perpres 62 sehingga diperlukan Penyusunan Matriks rancangan Peraturan Presiden Tentang Badan Nasional Kesalamatan Transportasi	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2028
13	**Kajian Revisi PM 54 Tahun 2023**	1. Analisis Permasalahan Penyesuaian Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2023. 2. Analisis Peraturan Perundang-undangan terkait Rancangan Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2023.	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2029
14	**Revisi PM 54 Tahun 2023**	Dengan Peraturan Presiden 102 sudah di revisi maka otomatis PM 54 Tahun 2023 juga harus di revisi karena dasar PM 54 tahun 2023 adalah perpres 102 sehingga diperlukan: 1. Penyusunan Matriks Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Badan Nasional Kesalamatan Transportasi 2. Pengusulan Naskah Akademik dari Kemenhub ke MenPAN-RE, yang ditindaklanjuti dengan Rapat Pembahasan. 3. Pengajuan izin prakarsa dan draft Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Badan Nasional Kesalamatan Transportasi yang ditindak lanjuti Rapat Pembahasan dengan Panitia Antar Kementerian. 4. Harmonisasi dan Penetapan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Badan Nasional Kesalamatan Transportasi.	KNKT	Biro SDMO, Kementerian PAN-RB, Kementerian Keuangan, Kemensetneg, Kemenkumham	2029
15	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan**	- Menindaklanjuti ketentuan Pasal 50 Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan - Telah ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2025
16	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kelas Jabatan di lingkungan Kementerian Perhubungan**	- Tindak lanjut penetapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang berdampak pada perubahan dan/ atau penambahan nomenklatur jabatan baru - kelas jabatan bagi nomenklatur jabatan baru digunakan sebagai dasar pembayaran tunjangan kinerja	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2025
17	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Manajemen Talenta di lingkungan Kementerian Perhubungan**	Dalam rangka mendukung Penilaian RB dan Sistem Merit Kementerian Perhubungan	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. BKN 3. Seluruh Unit Kerja di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2025

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
18	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Peta Jabatan dan Uraian Tugas jabatan (Kantor Pusat)**	- Menindaklanjuti ketentuan Pasal 822 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan - Peta Jabatan digunakan sebagai salah satu data dukung pengusulan dokumen evaluasi jabatan guna penetapan kelas jabatan - Peta Jabatan diantaranya digunakan untuk perencanaan kebutuhan pegawai dan pembinaan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Unit Kerja eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan 2. Biro Hukum	2025
19	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Road Map RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029**	- Menindaklanjuti Permenpan 9 Tahun 2024 tentang Pelaksanaan evaluasi RB Instansi - KM selanjutnya akan digunakan sebagai dasar penyusunan rencana aksi RB general dan RB Tematik di lingkungan Kementerian Perhubungan serta bahan evaluasi bagi Tim evaluator internal sebagai penilaian mandiri	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2025
20	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengembangan Kompetensi Melalui Jalur Pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan**	- Menindaklanjuti Per LAN Nomor 10 Tahun 2018 dan Per LAN Nomor 15 Tahun 2020 - Dalam rangka mendukung Penilaian RB dan Sistem Merit Kementerian Perhubungan - Sebagai acuan/pedoman pengembangan kompetensi bentuk dan jalur pelatihan	Biro SDMO	1. LAN 2. Kemenkumham 3. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2026
21	**Peraturan Presiden tentang Kementerian Perhubungan**	- Penataan tugas dan fungsi transportasi sungai danau dan penyeberangan, sebagai revisi atas Perpres 178 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan	Biro SDMO dan Biro Hukum	1. Kementerian PAN dan RB 2. Sekretariat NegaraKementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan dan UPT terkait	2026
22	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (Unit Pelaksana Teknis)**	- Tindak lanjut penetapan PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan - Penyesuaian eselonisasi, tugas dan fungsi UPT BPSDM	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan dan UPT terkait	2026
23	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Peta Proses, Subproses dan Peta Relasi di lingkungan Kementerian Perhubungan**	- Menindaklanjuti Permenpan 19 Tahun 2018 tentang Proses Bisnis Instansi - KM selanjutnya akan digunakan sebagai dasar penyusunan dokumen manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, dokumen SOP, dan bahan evaluasi kelembagaan	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2026
24	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Standar Kompetensi Jabatan (Pelaksana)**	- Menindaklanjuti ketentuan Pasal 2 Peraturan Menteri PAN dan RB nomor 38 Tahun 2017 tentang Standar Kompetensi Jabatan ASN - Menindaklanjuti Permenpan 45 Tahun 2022 Jo. KepMenpanRB 11 Tahun 2024 - SKJ digunakan diantaranya sebagai dasar penyusunan dokumen RPKP dan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Unit Kerja eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan 2. Biro Hukum	2026
25	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Penyusunan Proses Bisnis dan Standar Operasional Prosedur di lingkungan Kementerian Perhubungan**	- Menindaklanjuti Permenpan 35 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Proses Bisnis Intansi dan Permenpan 19 Tahun 2018 tentang Proses Bisnis Instansi - Penyempurnaan Peraturan Menteri Perhubungan PM 50 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Proses Bisnis dan SOP di lingkungan Kementerian Perhubungan	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2027
26	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Peta Jabatan dan Uraian Tugas jabatan (UPT Darat, BPSDMP)**	- Menindaklanjuti Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (UPT) - Peta jabatan digunakan sebagai salah satu data dukung pengusulan dokumen evaluasi jabatan guna penetapan kelas jabatan - Peta jabatan diantaranya digunakan untuk perencanaan kebutuhan pegawai dan pembinaan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Sekretaris Direktorat Jenderal/ Sekretariat Badan 2. Biro Hukum 3. UPT	2027
27	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (Unit Pelaksana Teknis)**	-Tindak lanjut terbitnya regulasi baru -Penyesuaian eselonisasi, tugas dan fungsi UPT Hubla	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan dan UPT terkait	2027
28	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penghargaan di lingkungan Kementerian Perhubungan**	Dalam rangka mendukung Penilaian RB dan Sistem Merit Kementerian Perhubungan	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. BKN 3. Seluruh Unit Kerja di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan	2027
29	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Standar Kompetensi Jabatan (Manajerial)**	- Menindaklanjuti ketentuan Pasal 2 Peraturan Menteri PAN dan RB nomor 38 Tahun 2017 tentang Standar Kompetensi Jabatan ASN - Menindaklanjuti penataan organisasi yang berdampak pada perubahan/ penambahan nomeklatur jabatan - SKJ digunakan diantaranya sebagai dasar penyusunan dokumen RPKP dan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Unit Kerja eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan 2. Biro Hukum	2028
30	**Keputusan Menteri Perhubungan tentang Peta Jabatan dan Uraian Tugas Jabatan (UPT Laut)**	- Menindaklanjuti Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (UPT) - Peta Jabatan digunakan sebagai salah satu data dukung pengusulan dokumen evaluasi jabatan guna penetapan kelas jabatan - Peta Jabatan diantaranya digunakan untuk perencanaan kebutuhan pegawai dan pembinaan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Sekretaris Direktorat Jenderal/ Sekretariat Badan 2. Biro Hukum 3. UPT	2028
31	**Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (Unit Pelaksana Teknis)**	-Tindak lanjut terbitnya regulasi baru -Penyesuaian eselonisasi, tugas dan fungsi UPT Udara	Biro SDMO	1. Kementerian PAN dan RB 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Unit Kerja eselon I dan eselon II di lingkungan kantor Pusat Kementerian Perhubungan dan UPT terkait	2028
32	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Peta Jabatan dan Uraian Tugas Jabatan (UPT Udara)	- Menindaklanjuti Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja (UPT) - Peta Jabatan digunakan sebagai salah satu data dukung pengusulan dokumen evaluasi jabatan guna penetapan kelas jabatan - Peta Jabatan diantaranya digunakan untuk perencanaan kebutuhan pegawai dan pembinaan pola karier pegawai	Biro SDMO	1. Sekretaris Direktorat Jenderal/ Sekretariat Badan 2. Biro Hukum 3. UPT	2029

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
33	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Petunjuk Teknis Pemberian Sanksi dan Ganti Rugi Bagi CPNS/ PPPK di lingkungan Kementerian Perhubungan	1. Memberikan Kepastian hukum dalam proses penjatuhan sanksi dan Ganti Rugi bagi CPNS/ PPPK yang melakukan pengunduran diri atas permintaan sendiri setelah terbitnya NIP/NIPPPK 2. Menjadi Pedoman untuk PPK dan/atau Pengelola Kepegawaian dalam menjatuhkan sanksi dan ganti rugi bagi CPNS/ PPPK	Biro SDMO	Kementerian PAN-RB, dan Badan Kepegawaian Negara	2029
34	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Pengadaan Pegawai di Lingkungan Kementerian Perhubungan	1. Memberikan pedoman regulatif bagi seluruh pengelola kepegawaian dalam menjalankan tugas & fungsi pengadaan CASN di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Memberikan legalitas bagi seluruh pengelola kepegawaian untuk menjalankan tugas & fungsi nya dalam setiap rangkaian proses pengadaan CASN di lingkungan Kementerian Perhubungan 3. Mengurangi/ meminimalisir risiko kesalahan yang timbul dari pengelola kepegawaian dalam menjalankan tugas & fungsi pada setian rangkaian proses Pengadaan CASN	Biro SDMO	Kementerian PAN-RB, Badan Kepegawaian Negara, dan Kementerian Keuangan	2029
35	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pengelola Dokumentasi Kementerian Perhubungan	Kemampuan Biro Komunikasi dan Informasi Publik dalam mendokumentasikan infrastruktur transportasi melalui foto dan video cukup terbatas dan tidak dapat menjangkau seluruh wilayah kerja Kementerian Perhubungan. Dengan memanfaatkan unit kerja Eselon 1 dan seluruh Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan, dokumentasi tersebut dapat dilaksanakan. Untuk menjaga kualitas dokumentasi agar dapat digunakan sesuai standar publikasi, maka harus ada standar dan tata cara pengelolaan dokumentasi tersebut. Diharapkan dengan penyamaan standar tersebut, hasil dokumentasinya dapat langsung digunakan sebagai materi publikasi untuk penyampaian informasi kepada publik. Akan diatur standar minimum alat dokumentasi yang harus digunakan, SOP penyampaian dokumentasi, dan rincian tugas dari pengelola dokumentasi di Kementerian Perhubungan	BKIP	BKIP dan seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan	2026
36	Revisi PM 46 Tahun 2018 tentang Pedoman Pengelolaan Informasi dan Dokumentasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Dengan diterbitkannya Peraturan Komisi Informasi (Perki) No. 1 Tahun 2021 tentang Standar Layanan Informasi Publik, Kementerian Perhubungan juga dituntut untuk memperbarui dan mengikuti amanah Perki dimaksud. Di dalamnya, ada beberapa hal yang belum diatur dalam PM 46 Tahun 2018, diantaranya adalah sebagai berikut: • Klasifikasi informasi;• Standar layanan;• Bantuan kedinasan dilaksanakan dengan cara bagi-pakai informasi antar badan publik • Akses informasi bagi penyandang disabilitas; dan• Adanya Tim Pertimbangan dalam struktur organisasi PPID.	BKIP	BKIP dan seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan	2026
37	Revisi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 117 Tahun 2022 tentang Standard Operating Procedure Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Dengan diterbitkannya Peraturan Komisi Informasi (Perki) No. 1 Tahun 2021 tentang Standar Layanan Informasi Publik, Kementerian Perhubungan juga dituntut untuk memperbarui dan mengikuti amanah Perki dimaksud. Di dalamnya, ada beberapa SOP PPID yang harus kembali disesuaikan diantaranya sebagai berikut: • Standar Pengumuman • Standar Permintaan Informasi Publik • Standar Pengajuan Keberatan • Standar Penetapan dan Pemutakhiran Daftar Informasi Publik • Standar Pendokumentasian Informasi Publik • Standar Maklumat Pelayanan; dan • Standar Pengujian Konsekuensi	BKIP	BKIP dan seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan	2026
38	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pengelolaan Media Sosial	Amanat dari PM 38 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Komunikasi Publik di Lingkungan Kemenhub. Juga terdapat sejumlah permasalahan terkait pengelolaan media sosial saat ini yaitu semua unit kerja membuat media sosial yang berpotensi menimbulkan kebingungan informasi dan tidak efisien dan efektif dalam pengelolaanya. Sebagai ASN perlu menjaga etika dalam bermedia sosial dan menjaga nama baik instansi dan pemerintah, sehingga perlu disusun out of conduct / aturan bagaimana individu ASN Kemenhub dan keluarganya dalam menggunakan media sosial agar menjaga nama baik Kementerian Perhubungan	BKIP	Seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan	2026
39	Revisi PM 38 Tahun 2019 Tentang Pengelolaan Komunikasi Publik	Perubahan Otaker yang baru berdampak pada struktur, fungsi, dan kewenangan unit-unit kerja, termasuk unit yang menangani komunikasi publik. Hal ini berkaitan dengan regulasi seperti PM 38 Tahun 2019 harus direvisi agar selaras dengan struktur organisasi terbaru. Revisi diperlukan untuk mendukung tata kelola komunikasi publik yang adaptif terhadap transformasi digital dan manajemen kinerja ASN berbasis hasil. Sehingga revisi akan memperjelas peran pengelola komunikasi publik, meningkatkan efektivitas penyampaian informasi, serta memperkuat penanganan hoaks dan disinformasi.	BKIP	Seluruh unit kerja di Kementerian Perhubungan	2026
40	Keputusan Menteri tentang Kebijakan Transformasi Digital Sektor Transportasi	Amanat Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sesuai Pasal 40 yang menyatakan : Menteri dalam memimpin pelaksanaan tugas dan fungsinya menerapkan sistem akuntabilitas kinerja pemerintah, manajemen risiko pembangunan nasional, dan transformasi digital nasional; Pasal 48 yaitu : Pembinaan dan pengelolaan sumber daya manusia, keuangan, perlengkapan, kearsipan, dokumentasi, dan persandian diselenggarakan oleh Kementerian dengan menerapkan sistem pemerintahan berbasis elektronik dalam rangka mendukung transformasi digital	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, Inspektorat Jenderal, Badan Kebijakan Transportasi, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.	2025-2026
41	Keputusan Menteri tentang Kebijakan Satu Data Transportasi	Amanat Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 dan Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2019 dengan substansi manajemen data, standar interoperabilitas data, integrasi data, implementasi Big Data dan Validata, serta dalam rangka peningkatan tata kelola, dan kualitas data sektor transportasi, mempermudah interoperabilitas, serta mendukung program/kebijakan Pemerintah	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Pusat Data dan Teknologi Informasi	2025-2026

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
42	Keputusan Menteri tentang Penerapan Layanan Digital Sektor Transportasi	Amanat Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2023 tentang Percepatan Transformasi Digital Nasional dan Keterpaduan Layanan Digital Nasional, pada Pasal 2 diktum 1 yang menyatakan : Dalam rangka mencapai keterpaduan layanan digital nasional, Pemerintah melakukan percepatan transformasi digital melalui penyelenggaraan Aplikasi SPBE Prioritas dengan mengutamakan integrasi dan interoperabilitas, sehingga diperlukan adanya kebijakan penerapan layanan digital sektor transportasi, yang inklusif dan kolaboratif, menjadi bagian dari ekosistem nasional di bidang Pemerintahan Digital dan layanan publik berbasis digital.	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, Inspektorat Jenderal, Badan Kebijakan Transportasi, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.	2026-2027
43	Keputusan Menteri tentang Layanan Digital Pendukung Penerapan Transportasi Ramah Lingkungan	Amanat Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional Pasal 15 Ayat (3) butir (a) menerangkan bahwa Penyusunan Baseline Emisi GRK pada Sub Sektor pembangkit, transportasi, bangunan, dan industri, dikoordinasikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang energi dan sumber daya mineral; dan Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 Tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik Pasal 44 Ayat (1) bahwa Layanan publik berbasis elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3) meliputi layanan yang mendukung kegiatan di sektor pendidikan, pengajaran, pekerjaan dan usaha, tempat tinggal, komunikasi dan informasi, lingkungan hidup, kesehatan, jaminan sosial, energi, perbankan, perhubungan, sumber daya alam, pariwisata, dan sektor strategis lainnya, dalam rangka pembentukan kebijakan Layanan Digital Pendukung Penerapan Transportasi Ramah Lingkungan.	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, Inspektorat Jenderal, Badan Kebijakan Transportasi, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.	2028-2029
44	Penguatan dan Reviu Keputusan Menteri tentang Kebijakan Penyederhanaan Aplikasi dan Integrasi Layanan Digital Kementerian Perhubungan	Amanat Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 dan Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2019 dengan substansi penyederhanaan dan pengintegrasian proses bisnis pemerintahan, dan sistem penghubung layanan. Amanat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 118 Tahun 2024 tentang Sistem Penghubung Layanan Transportasi (SPLT-HUBNET). Amanat Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 12 Tahun 2024 tentang Penyederhanaan Aplikasi dan Sistem Informasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Pusat Data dan Teknologi Informasi	2028
45	Penguatan dan Reviu Keputusan Menteri tentang Kebijakan Manejemen Layanan SPBE	Amanat Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 dengan substansi manajemen layanan SPBE bertujuan untuk menjamin keberlangsungan dan meningkatkan kualitas layanan SPBE kepada pengguna SPBE.	Pusat Data dan Teknologi Informasi	Pusat Data dan Teknologi Informasi	2029
46	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Amanat pada PM Bappenas Nomor 7 tahun 2023 tentang Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur	PPIT	Ditjen Hubdat, Ditjen Hubla, Ditjen Perkeretaapian dan Ditjen ITM/BPTJ	2027
47	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pendanaan Inovatif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Sebagai turunan dari PM Bappenas Nomor 6 Tahun 2024 tentang Pendanaan Inovatif dalam Rangka Pencapaian Tujuan Berkelanjutan	PPIT	Seluruh Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan	2027
48	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tim Pokja KPBU di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Amanat pada PM Bappenas Nomor 7 tahun 2023 tentang Pelaksanaan KPBU dalam Penyediaan Infrastruktur	PPIT	Ditjen Hubdat, Ditjen Hubla, Ditjen Perkeretaapian dan Ditjen ITM/BPTJ	2027
49	Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelesaian Kerugian Negara terhadap Bendahara di lingkungan Kementerian Perhubungan	1. Kerugian negara yang dilakukan oleh Bendahara harus segera di pulihkan dan diselesaikan 2. Mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 173 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penyelesaian Kerugian Negara di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Biro Keuangan	Seluruh unit kerja Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan	2025-2028
50	Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Petunjuk Teknis Akuntansi dan Pelaporan Keuangan Kementerian Perhubungan	1. Perkembangan Sistem Akuntansi dan Pelaporan perlu di akomodir dengan petunjuk teknis penerapan di lingkungan kemenhub 2. Terdapat GAP antara kebijakan dan standar yang telah di susun oleh Kemenkeu, dengan kondisi eksisting di kemenhub. 3. Penerapan SAKTI menyebabkan perubahan jurnal standar yang telah di akomodir pada Permenhub yang sebelumnya. 4. Mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penyusunan Laporan Keuangan dan Pertanggungjawaban Anggaran Kantor/ Satuan Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan 5. Mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2016 tentang Sistem dan Prosedur Akuntansi Serta Pelaporan Keuangan Berbasis Akrual di Lingkungan Kementerian Perhubungan 6. Mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2016 tentang Kebijakan Akuntansi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Biro Keuangan	Seluruh unit kerja Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan	2025-2028

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
51	Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Tata Cara Administrasi Pelaksanaan Anggaran di Lingkungan Kementerian Perhubungan	1. Perlu dilakukan penyesuaian terhadap aturan Pelaksanaan Anggaran di Lingkungan Kementerian Perhubungan terkait dengan adanya perubahan pada Peraturan Menteri Keuangan dan peraturan perundangan lain yang berlaku; 2. Perlu dilakukan penyesuaian terhadap aturan Revisi Anggaran di Lingkungan Kementerian Perhubungan terkait dengan adanya perubahan pada Peraturan Menteri Keuangan dan peraturan perundangan lain yang berlaku; 3. Perlu dilakukan penyesuaian terhadap aturan Kontrak Tahun Jamak di Lingkungan Kementerian Perhubungan terkait dengan adanya perubahan pada Peraturan Menteri Keuangan dan peraturan perundangan lain yang berlaku; 4. Melakukan perubahan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 219 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Administrasi Pelaksanaan Anggaran di Lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 194 Tahun 2021	Biro Keuangan	Seluruh unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan	2025-2028
52	Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pedoman Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak	1. Perlu adanya pedoman Pengelolaan PNBP di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan tata kelola PNBP Pada Kementerian Perhubungan secara profesional, transparant dan akuntabel 2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 tAHUN 2016 tentang Pengelolaan PNBP di Lingkungan Kementerian Perhubungan sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan peraturan perundang-undangan di bidang PNBP , sehingga perlu diganti	Biro Keuangan	Seluruh unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan	2025-2026
53	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2045	1. Amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional 2. Amanat Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 3. Dokumen perencanaan pembangunan transportasi nasional untuk jangka waktu 20 tahun ke depan, ditetapkan dengan maksud memberikan arah dan sekaligus menjadi acuan bagi pemerintah, masyarakat dan dunia usaha yang bergerak di sektor transportasi serta upaya merajut keterhubungan konektivitas, aksesibilitas, dan keselamatan juga keamanan antar wilayah, baik internasional, nasional, regional maupun lokal.	Biro Perencanaan	1. Kementerian PPN/Bappenas 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Seluruh Unit Kerja Di Lingkungan Kemenhub	2025
54	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	1. Amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional 2. Amanat Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 3. Amanat Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 4. Dokumen perencanaan Kementerian Perhubungan untuk periode 5 (lima) tahun, yakni tahun 2025 sampai dengan tahun 2029, yang merupakan penjabaran dari RPJPN, RPJMN, dan RPJP Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2045	Biro Perencanaan	1. Kementerian PPN/Bappenas 2. Kementerian Hukum 3. Sekretariat Negara 4. Seluruh Unit Kerja Di Lingkungan Kemenhub	2025
55	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Penyusunan Rencana Strategis Bagi Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	Sebagai petunjuk teknis bagi Unit Kerja Eselon I, Unit Kerja Eselon II, dan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melakukan penyusunan, penyesuaian, penetapan, dan perubahan Renstra masing-masing unit kerja untuk periode Tahun 2025-2029, agar terwujud keselarasan antar dokumen Renstra di Lingkungan Kementerian Perhubungan secara terstruktur dan terukur.	Biro Perencanaan	Seluruh Unit Kerja Di Lingkungan Kemenhub	2025
56	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Sebagai pedoman bagi seluruh unit kerja dan mitra kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan kegiatan perencanaan dalam rangka penyelenggaraan tugas umum pemerintahan dan pembangunan	Biro Perencanaan	Seluruh Unit Kerja Di Lingkungan Kemenhub	2025
57	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kriteria Besaran Tarif dan Tata Cara Penetapan Tarif Layanan Badan Layanan Umum di Lingkungan Kementerian Perhubungan	1. Sebagai pengaturan terhadap penetapan tarif kolektif Badan Layanan Umum (BLU) Kementerian Perhubungan dan pedoman SOP dalam menetapkan tarif spesifik berdasarkan PMK tarif BLU 2. Sebagai Bentuk control dari pembina teknis dalam kebijakan penetapan tarif Badan Layanan Umum yang di tetapkan oleh Pemimpin BLU	Biro Perencanaan	Seluruh Unit Kerja Eselon I dan Unit Kerja Badan Layanan Umum (BLU) Kementerian Perhubungan	2025
58	Revisi PP 15 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan	Penyesuaian Tarif dan Layanan sesuai dengan perkembangan regulasi dan teknologi terhadap tarif dan layanan PNBP	Biro Perencanaan	Kementerian Keuangan Sekuruh Unit Kerja Kementerian Perhubungan	2025
59	Peraturan Menteri PANRE tentang Jabatan Fungsional Transportasi	· Mengacu pada Permen PANRE No 1 Tahun 2023 bahwa harus dilakukan penyelarasan Jabatan Fungsional Transportasi. paling lambat 5 (lima) tahun terhitung sejak PM 1 Tahun 2023 diterbitkan; · Melakukan penyelarasan Jabatan Fungsional Transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam satu peraturan jabatan fungsional Transportasi	Pusbin JFT	KeMenterian PANRE Kementerian Hukum Pusbin JFT Dit	2025
60	Keputusan Menteri PANRE tentang Standar Kompetensi Jabatan (SKJ) Jabatan Fungsional Transportasi	Sesuai Permen PANRE No 38 Tahun 2017 menyatakan bahwa dalam menyelenggarakan manajemen aparatur sipil negara berbasis sistem merit, setiap instansi pemerintah harus menyusun Standar Kompetensi ASN. Disusunnya SKJ untuk memastikan bahwa pegawai memiliki kompetensi yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab jabatannya.	Pusbin JFT	KeMenterian PANRE Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dara	2025/2026
61	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Perhitungan Formasi Jabatan Fungsional Transportasi	Pedoman perhitungan formasi wajib ditetapkan sebagai pedoman dalam menyusun, menghitung, mengusulkan, dan menetapkan kebutuhan Formasi Jabatan Fungsional. Dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas perencanaan pegawai, khususnya penyusunan formasi yang rasional dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang efektif dan efisien.	Pusbin JFT	Kementerian Hukum Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dara	2026
62	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Petunjuk Pelaksanaan dan Petunjuk Teknis tentang Jabatan Fungsional Transportasi	Peraturan tersebut disusun sebagai pedoman untuk melaksanakan kegiatan dan mencapai tujuan organisasi. Peraturan ini menjelaskan pengertian, ruang lingkup, langkah-langkah penyusunan, dan sistematika terkait Jabatan Fungsional Transportasi.	Pusbin JFT	Kementerian Hukum Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dara	2026
63	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rekomendasi Pengangkatan dan Rekomendasi Pemberhentian Jabatan Fungsional Transportasi	Disusun untuk memberikan pedoman serta tata cara pengajuan Rekomendasi Pengangkatan dan Rekomendasi Pemberhentian Jabatan Fungsional Transportasi	Pusbin JFT	Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Darat Ditjen Perhubungan	2026/2027

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
64	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pembentukan Organisasi Profesi Jabatan Fungsional Dibawah Pembinaan Kementerian Perhubungan Serta Hubungan Kerja dengan Instansi Pembina	· Amanah PermenPANRB 1 Tahun 2023 tentang Jabatan Fungsional Pasal 50 dan Pasal 51 terkait Organisasi Profesi · Sebagai pedoman dalam pembentukan organisasi profesi jabatan fungsional dibawah pembinaan Kementerian Perhubungan. · Sebagai panduan pelaksanaan hubungan kerja antara organisasi profesi jabatan fungsional dengan Kementerian Perhubungan selaku instansi pembina.	Pusbin JFT	Kementerian Hukum Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dare	2025
65	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Uji Kompetensi Jabatan Fungsional Bidang Transportasi	· Amanah PermenPANRB 1 Tahun 2023 tentang Jabatan Fungsional terkait tugas Instansi Pembina dalam menyelenggarakan uji kompetensi · Sebagai panduan dalam pelaksanaan kegiatan uji kompetensi Jabatan Fungsional Bidang Transportasi.	Pusbin JFT	Kementerian Hukum Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dare	2025/2026
66	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pengembangan Kompetensi Non Klasikal Jabatan Fungsional Bidang Transportasi	· Amanah PermenPANRB 1 Tahun 2023 tentang Jabatan Fungsional terkait pengembangan kompetensi. · Sebagai panduan bagi pejabat fungsional bidang transportasi dalam melaksanakan kegiatan pengembangan kompetensi non klasikal.	Pusbin JFT	Kementerian Hukum Pusbin JFT Ditjen Perhubungan Dare	2026/2027
67	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Melalui Penyedia	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Melalui Penyedia sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum. Dengan berlakunya Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 12 Tahun 2021 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Melalui Penyedia, sehingga perlu diatur kembali pengadaan barang/jasa pemerintah melalui penyedia barang/jasa pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan.	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara	LKPPBiro Hukum Seluruh Unit Eselon I	2025
68	Perubahan terhadap Peraturan Pemerintah Nomor PP 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Perubahan Tugas dan Fungsi Mahkamah Pelayaran dalam UU Nomor 66 Tahun 2024 tentang perubahan Ketiga UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	Ditjen Perhubungan Laut - Mahkamah Pelayaran	KemenPANRB, Biro Hukum, Biro SDMO, Ditjen Hubla	2025
69	Perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah dengan PM 30 Tahun 2022 tentang Perubahan atas PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Penyesuaian terhadap perubahan dalam RPP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Ditjen Perhubungan Laut - Mahkamah Pelayaran	Biro Hukum, Ditjen Hubla	2025 - 2026
70	Perubahan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran	Penyesuaian terhadap perubahan dalam RPP Pemeriksaan Kecelakaan Kapal	Mahkamah Pelayaran	Menpan RB, Biro SDMO	2025 - 2026
71	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan tentang Jadwal Retensi Arsip Kementerian Perhubungan (PM 79 Tahun 2010 dan PM 92 Tahun 2014)	a. Pasal 40 ayat (4) Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2009 tentang Kearsipan bahwa pencipta arsip (Kementerian/Lembaga) membuat tata naskah dinas, klasifikasi arsip, jadwal retensi arsip serta sistem klasifikasi keamanan dan akses arsip; b. JRA sebagai pedoman untuk menyelamatkan dan menyusutkan arsip yang berisi informasi mengenai jangka waktu penyimpanan, jenis arsip, dan rekomendasi untuk penetapan arsip yang akan dimusnahkan, dinilai kembali, atau dipermanenkan. c. JRA Kementerian/Lembaga (instansi pusat) harus mendapatkan persetujuan dari Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI). JRA Fasilitatif yang berlaku saat ini disusun tahun 2010 dan belum mengacu pada peraturan pedoman terbaru dari ANRI serta belum digabung dalam 1 (satu) peraturan.	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2025
72	Revisi Keputusan Menteri Perhubungan tentang Kode Klasifikasi Arsip Kementerian Perhubungan	a. Pasal 32 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 28 tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2009 tentang Kearsipan mengamanatkan bahwa tata naskah dinas, klasifikasi arsip serta sistem klasifikasi keamanan dan akses arsip ditetapkan oleh pimpinan pencipta arsip berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Kepala ANRI. b. Kode klasifikasi arsip sebagai simbol/tanda pengenal dari struktur urusan sesuai fungsi dan tugas unit kerja yang berfungsi sebagai dasar penomoran naskah dinas, pemeliharaan arsip aktif dan arsip inaktif serta penyusutan arsip dan digunakan untuk membantu dalam menyusun identitas dan tata letak arsip di lingkungan Kementerian Perhubungan; c. Dinamika Organisasi sehingga terjadi penghapusan dan penambahan unit kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2026
73	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Sistem Klasifikasi Keamanan dan Akses Arsip Dinamis Kementerian Perhubungan	a. Sistem Klasifikasi Keamanan dan Akses Arsip Dinamis (SKKAD) untuk mengatur pengelompokkan arsip dinamis berdasarkan Tingkat dampaknya terhadap kepentingan dan keamanan negara, publik, dan perorangan; b. SKKAD juga untuk membatasi hak akses terhadap fisik dan informasi arsip; c. SKKAD untuk melindungi hak dan kewajiban pencipta arsip dan pengguna arsip, menjamin keamanan dan perlindungan arsip, mencegah penyalahgunaan arsip oleh pihak yang tidak berhak.	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2026
74	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tata Kearsipan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Belum memuat kebijakan tentang alih media arsip, pengelolaan arsip terjaga dan arsip kemaritiman.	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2026
75	Revisi Keputusan Menteri Perhubungan KM 41 Tahun 2021 tentang Tata Naskah Dinas	Dengan berlakunya aplikasi umum tentang kearsipan dinamis di lingkungan Kementerian Perhubungan perlu adanya perbaikan terkait dengan: a. Format penomoran naskah dinas secara otomatis di aplikasi; b. Klausul penandatangan naskah dinas secara elektronik (TTE).	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2025

No	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
76	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kode Singkatan Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Belum adanya regulasi di lingkungan Kementerian Perhubungan yang mengatur tentang Kode Singkatan Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan, hal ini diperlukan untuk mengenali/mengetahui asal dari mana naskah dinas tersebut tercipta	Biro Umum	ANRI, Biro Umum	2026
77	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan terkait Pakaian Dinas di Lingkungan Kementerian Perhubungan	a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 19 Tahun 2015 tentang Pakaian Harian Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Kementerian Perhubungan; b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2020 tentang Pedoman Pakaian Dinas Lapangan Petugas Operasional yang Menyelenggarakan Fungsi Perhubungan Darat; c. Undang-Undang Nomor 2020 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara. Dengan disahkannya UU Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, dibutuhkan penyesuaian terkait dengan Pakaian Dinas ASN (PNS dan PPPK). Perlu dilakukan penyesuaian untuk mengakomodir kebutuhan peraturan pakaian dinas di lingkungan Kementerian Perhubungan.	Biro Umum	Sekretariat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, Inspektorat Jenderal, Badan Kebijakan Transportasi, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.	2026
78	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Sarana dan Prasarana Kantor di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Standarisasi sarana dan prasarana kantor diperlukan untuk menciptakan lingkungan kerja yang efisien, aman, nyaman, dan produktif. Standarisasi ini memastikan bahwa semua aspek fasilitas kantor, mulai dari tata letak ruangan hingga peralatan yang digunakan, memenuhi kriteria yang ditetapkan untuk mendukung kelancaran operasional dan kenyamanan kerja pegawai. 1. Meningkatkan Efisiensi Kerja: a.Tata Letak yang Optimal: Standarisasi membantu dalam penataan ruang kantor yang efisien, memastikan alur kerja yang lancar dan aksesibilitas yang mudah ke semua area kerja. b. Perlengkapan yang Sesuai: Dengan standar yang jelas, unit kerja dapat memilih peralatan kantor yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan masing-masing, menghindari pemborosan dan memastikan ketersediaan alat yang dibutuhkan. c. Penggunaan Ruang yang Maksimal: Standar membantu dalam penggunaan ruang kantor secara efektif, memastikan bahwa setiap area dimanfaatkan secara optimal untuk berbagai kegiatan. 2. Menjamin Keselamatan dan Kesehatan: a. Lingkungan Kerja yang Aman: Standarisasi mencakup aspek keselamatan kerja, seperti penempatan peralatan yang aman, penerangan yang memadai, dan sistem evakuasi yang jelas, untuk mencegah kecelakaan dan cedera. b. Kesehatan Karyawan: Standar ergonomis memastikan kenyamanan saat bekerja, mengurangi risiko cedera akibat postur tubuh yang salah, dan meminimalkan dampak negatif penggunaan peralatan kantor terhadap kesehatan. c. Kualitas Udara dan Kebersihan: Standar kebersihan dan ventilasi yang baik memastikan kualitas udara yang sehat di lingkungan kerja, menciptakan ruang yang nyaman dan kondusif untuk bekerja. 3. Meningkatkan Produktivitas: a. Kenyamanan Kerja: Dengan lingkungan kerja yang nyaman dan aman, pegawai dapat lebih fokus pada tugas mereka, meningkatkan konsentrasi dan produktivitas secara keseluruhan. b. Motivasi dan Kepuasan Kerja: Lingkungan kerja yang baik dapat meningkatkan motivasi dan kepuasan kerja pegawai, yang pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan kinerja. c. Efektivitas Penggunaan Waktu: Standarisasi membantu dalam mengurangi waktu yang terbuang untuk mencari peralatan atau mencari informasi, karena semua hal sudah tersedia dan terorganisir dengan baik.	Biro Umum	Biro Umum, Kementerian PUPR, Kementerian Keuangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, Inspektorat Jenderal, Badan Kebijakan Transportasi, Badan Pengembangan Sumber Manusia Perhubungan.	2027

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

ttd.

ANTONI ARIF PRIADI
NIP. 19730808 199903 1 003

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

F. BUDI PRAYITNO

ANAK LAMPIRAN III
KEPUTUSAN SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
NOMOR KP-SKJ 31 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN SEKRETARIAT JENDERAL TAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

(Dalam Miliar Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)										680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16	680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16
Sekretariat Jenderal										680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16	680,28	844,85	610,89	532,64	570,50	3.239,16
SF Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum										14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16
IKF Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai				97,76	97,80	97,85	97,90	98,00	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16
Keg. Legislasi dan Litigasi										14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16
SK Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan										14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16
IK Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai				97,76	97,80	97,85	97,90	98,00	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16	14,87	27,19	12,26	10,11	10,74	75,16
SK Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal																					
IK Persentase Peraturan Menteri yang Ditetapkan di Lingkungan Sekretariat	%				70,00	71,00	72,00	73,00	74,00												
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										1,18	2,34	1,64	1,34	1,56	8,06	1,18	2,34	1,64	1,34	1,56	8,06
RO Layanan Bantuan Hukum					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,18	2,34	1,64	1,34	1,56	8,06	1,18	2,34	1,64	1,34	1,56	8,06
	Perkara	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria										5,04	7,02	2,22	2,70	2,33	19,31	5,04	7,02	2,22	2,70	2,33	19,31
RO NSPK Bidang Investigasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,52	0,96	0,31	0,23	0,23	2,25	0,52	0,96	0,31	0,23	0,23	2,25
	NSPK	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO NSPK Bidang Kelembagaan dan Tata Laksana					1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35	1,35	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35
	NSPK	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO NSPK Bidang Teknologi Informasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,17	6,05	1,91	2,47	2,10	15,70	3,17	6,05	1,91	2,47	2,10	15,70
	NSPK	Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Peraturan Menteri										7,94	16,49	7,71	5,56	6,20	43,90	7,94	16,49	7,71	5,56	6,20	43,90
RO Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,88	0,80	0,74	0,61	0,69	3,71	0,88	0,80	0,74	0,61	0,69	3,71
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya/Laporan	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
RO Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,66	1,89	0,97	0,84	0,92	6,29	1,66	1,89	0,97	0,84	0,92	6,29
	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
RO Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,76	9,01	3,57	2,07	2,31	19,73	2,76	9,01	3,57	2,07	2,31	19,73
	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,27	0,14	0,14	0,14	0,69	0,00	0,27	0,14	0,14	0,14	0,69
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
RO Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,88	1,66	0,73	0,60	0,68	4,56	0,88	1,66	0,73	0,60	0,68	4,56

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
RC Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,88	1,49	0,96	0,83	0,91	5,08	0,88	1,49	0,96	0,83	0,91	5,08
	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
RC Peraturan Menteri Bidang					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,88	1,64	0,73	0,60	0,68	4,54	0,88	1,64	0,73	0,60	0,68	4,54
IO Peraturan Menteri/Keputusan Menteri/Dokumen Hukum Lainnya	Peraturan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
KRC Perjanjian										0,70	1,35	0,69	0,50	0,64	3,89	0,70	1,35	0,69	0,50	0,64	3,89
RC Kesepakatan Bersama					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,70	1,35	0,69	0,50	0,64	3,89	0,70	1,35	0,69	0,50	0,64	3,89
	Perjanjian	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
SP Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik										663,26	814,44	596,78	521,12	558,16	3.153,75	663,26	814,44	596,78	521,12	558,16	3.153,75
IKP Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Nilai				90,80	91,00	91,10	91,20	91,30	663,26	814,44	596,78	521,12	558,16	3.153,75	663,26	814,44	596,78	521,12	558,16	3.153,75
Keg. Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi										12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44	12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44
SK Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi										12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44	12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44
IKK Efektivitas Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi Keselematan Hasil Investigasi KNKT	%				70,00	75,00	80,00	82,00	85,00	12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44	12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44
KRO Pengawasan dan Pengendalian Layanan										12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44	12,61	19,12	10,86	7,14	8,72	58,44
RO Accident Review Forum					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,20	1,33	0,18	0,10	0,10	1,91	0,20	1,33	0,18	0,10	0,10	1,91
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO Investigasi Kecelakaan Transportasi					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	11,10	12,27	9,69	6,09	7,63	46,77	11,10	12,27	9,69	6,09	7,63	46,77
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO Monitoring dan Evaluasi Hasil Investigasi					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,30	5,53	0,99	0,95	0,99	9,76	1,30	5,53	0,99	0,95	0,99	9,76
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
Keg. Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran										2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11	2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11
SK Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi										2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11	2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11
IKK Tingkat Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Putusan Sidang Mahkamah Pelayaran	%				85,00	87,00	90,00	92,00	93,00	2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11	2,82	2,82	1,37	1,74	1,37	10,11
KRO Perkara Hukum Badan Usaha										0,14	0,14	0,15	0,09	0,15	0,68	0,14	0,14	0,15	0,09	0,15	0,68
RO Perkara Hukum Perusahaan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,14	0,14	0,15	0,09	0,15	0,68	0,14	0,14	0,15	0,09	0,15	0,68
	Perkara	Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Perkara Hukum Perseorangan										2,67	2,67	1,22	1,65	1,22	9,44	2,67	2,67	1,22	1,65	1,22	9,44
RO Perkara Hukum Profesi					3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,67	2,67	1,22	1,65	1,22	9,44	2,67	2,67	1,22	1,65	1,22	9,44
	Perkara	Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
Keg. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama										33,38	39,05	25,53	19,80	21,59	139,34	33,38	39,05	25,53	19,80	21,59	139,34
SK Meningkatnya Inovasi Dalam Pembiayaan										12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88
IKK Tingkat Pemenuhan Investasi/Pembiayaan Kreatif Penyediaan Infrastruktur	Nilai				76,00	77,00	78,00	79,00	80,00	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88
KRO Kemitraan										12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88
RO Fasilitasi Kemitraan dan Investasi					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88	12,60	12,41	6,49	5,95	6,43	43,88
	Kesepakatan	Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
SK Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan										20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45	20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45
IKK Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Kementerian Perhubungan	%				88,00	90,00	93,00	94,00	95,00	20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45	20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
KRO Kerjasama										20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45	20,78	26,64	19,03	13,85	15,16	95,45
RO Efektivitas Kinerja Perwakilan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,77	4,86	1,15	1,95	5,35	15,08	1,77	4,86	1,15	1,95	5,35	15,08
IO Dokumen	Dokumen	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasinal	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
RO Kerjasama Investigasi Keselamatan Transportasi					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,71	2,05	0,50	0,36	0,44	4,06	0,71	2,05	0,50	0,36	0,44	4,06
	Kesepakatan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO Sidang Internasional					3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	18,29	19,73	17,39	11,53	9,37	76,31	18,29	19,73	17,39	11,53	9,37	76,31
IO Jumlah Kesepakatan	Kesepakatan	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasinal	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
			Sesuai lokasi kegiatan	Sesuai lokasi kegiatan	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	17,97	19,34	17,17	11,35	9,24	75,07	17,97	19,34	17,17	11,35	9,24	75,07
Keg. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik										53,87	46,20	34,78	18,91	20,42	174,19	53,87	46,20	34,78	18,91	20,42	174,19
SK Meningkatnya Kualitas Komunikasi Publik										46,71	35,82	29,93	14,82	15,95	143,21	46,71	35,82	29,93	14,82	15,95	143,21
IKK Efektivitas Komunikasi Publik (Efektivitas Komunikasi Publik Kementerian	Nilai				75,00	76,00	77,00	78,00	79,00	46,71	35,82	29,93	14,82	15,95	143,21	46,71	35,82	29,93	14,82	15,95	143,21
KRO Forum										0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,33	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,33
RO Forum Komunikasi Sektor Transportasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,33	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,33
	Forum	Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Komunikasi Publik										19,64	20,86	15,37	13,11	14,12	83,10	19,64	20,86	15,37	13,11	14,12	83,10
RO Komunikasi Publik Eksternal					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,41	0,25	0,24	0,05	0,07	1,02	0,41	0,25	0,24	0,05	0,07	1,02
	Kegiatan	Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Kegiatan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
RO Komunikasi Skematik					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	12,53	13,47	9,53	7,53	8,38	51,44	12,53	13,47	9,53	7,53	8,38	51,44
IO Dokumen	Kegiatan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
RO Komunikasi Tematik					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	6,69	7,14	5,60	5,54	5,67	30,64	6,69	7,14	5,60	5,54	5,67	30,64
IO Dokumen	Kegiatan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										24,14	12,83	13,30	0,45	0,57	51,28	24,14	12,83	13,30	0,45	0,57	51,28
RO Layanan Hubungan Maayarakat dan Informasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,56	2,11	0,58	0,45	0,57	4,27	0,56	2,11	0,58	0,45	0,57	4,27
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO Layanan Protokoler					1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	23,58	10,72	12,72	0,00	0,00	47,01	23,58	10,72	12,72	0,00	0,00	47,01
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Layanan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
KRO Sosialisasi dan Diseminasi										2,86	2,06	1,20	1,19	1,20	8,51	2,86	2,06	1,20	1,19	1,20	8,51
RO Sosialisasi Kebijakan Transportasi					200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	2,86	2,06	1,20	1,19	1,20	8,51	2,86	2,06	1,20	1,19	1,20	8,51
	Orang	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85	0,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,85
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	200,00	200,00	200,00	200,00	200,00	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,60	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,60

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
SK Meningkatnya Layanan Informasi Kementerian Perhubungan										7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98
IKK Preentase Layanan Informasi (Preentase Permohonan Informasi yang Terlayani	%				90,00	91,00	91,00	92,00	92,00	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98
SK Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal																					
IKK Preentase Permintaan Informasi dari Media Massa Arus Utama yang ditindaklanjuti	%				90,00	91,00	91,00	92,00	92,00												
KRO Data dan Informasi Publik										7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98
RO Data dan Informasi Sektor Transportasi					3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98	7,17	10,39	4,85	4,09	4,48	30,98
	Layanan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	0,84	0,86	0,54	0,44	0,49	3,17	0,84	0,86	0,54	0,44	0,49	3,17
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,06	3,61	0,96	0,68	0,90	7,22	1,06	3,61	0,96	0,68	0,90	7,22
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	0,06	0,06	0,05	0,04	0,05	0,26	0,06	0,06	0,05	0,04	0,05	0,26
IO Dokumen	Layanan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
Keg. Pengelolaan Organisasi dan SDM										46,47	66,75	35,19	28,87	30,49	207,77	46,47	66,75	35,19	28,87	30,49	207,77
SK Meningkatnya Birokrasi Kementerian										0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39
IKK Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perh	Nilai				90,80	91,00	91,10	91,20	91,30	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39
RO Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal					7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39	0,25	0,28	0,31	0,26	0,29	1,39
IO Layanan	Layanan	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
SK Meningkatnya Kapabilitas SDM dan Organisasi										46,21	66,48	34,89	28,61	30,20	206,38	46,21	66,48	34,89	28,61	30,20	206,38
IKK Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubung	Nilai				80,20	80,30	80,40	80,50	80,60	21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51	21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51	21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51
RO Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal					7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51	21,12	26,56	14,08	10,39	11,37	83,51
	Layanan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	2,13	2,89	2,18	1,98	2,11	11,29	2,13	2,89	2,18	1,98	2,11	11,29
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	1,58	6,31	1,02	0,60	0,78	10,28	1,58	6,31	1,02	0,60	0,78	10,28
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,64	0,98	1,10	0,81	1,10	4,64	0,64	0,98	1,10	0,81	1,10	4,64
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	1,26	5,01	1,67	1,53	1,55	11,02	1,26	5,01	1,67	1,53	1,55	11,02
IO Jumlah Laporan Laporan Pengelolaan Layanan Umum dan Rumah Tangga Satker	Layanan	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Jumlah Layanan	Layanan	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Kualitas Layanan Rumah Tangga Biro	Layanan	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Layanan	Layanan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
		Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,62	1,02	0,58	0,59	0,60	3,40	0,62	1,02	0,58	0,59	0,60	3,40

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Layanan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IKK Indeka Kualitaa Pembinaan Jabatan Fungsional Tranaportasi	**Nilai**				**90,00**	**91,00**	**92,00**	**92,00**	**93,00**	**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**	**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**	**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**
RO Layanan Organisaai dan Tata Kelola Internal					**7,00**	**7,00**	**7,00**	**7,00**	**7,00**	**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**	**3,48**	**10,49**	**4,61**	**4,05**	**4,16**	**26,79**
IO Layanan	Layanan	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IKK Indeka Sistem Merit Kementerian Perhubunga	**Nilai**				**296,00**	**296,30**	**296,50**	**296,80**	**297,00**	**21,62**	**29,43**	**16,20**	**14,17**	**14,67**	**96,08**	**21,62**	**29,43**	**16,20**	**14,17**	**14,67**	**96,08**
KRO LAYANAN MANAJEMEN SDM INTERNAL										**12,24**	**17,01**	**8,45**	**7,42**	**7,91**	**53,02**	**12,24**	**17,01**	**8,45**	**7,42**	**7,91**	**53,02**
RO Layanan Manajemen SDM					**5,00**	**5,00**	**5,00**	**5,00**	**5,00**	**11,52**	**13,55**	**8,35**	**7,32**	**7,81**	**48,55**	**11,52**	**13,55**	**8,35**	**7,32**	**7,81**	**48,55**
	Layanan	Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IO Orang	Layanan	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00												
RO Layanan Pendidikan dan Pelatihan					**1,00**	**1,00**	**1,00**	**1,00**	**1,00**	**0,72**	**3,46**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**4,47**	**0,72**	**3,46**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**4,47**
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										**9,38**	**12,42**	**7,75**	**6,75**	**6,76**	**43,07**	**9,38**	**12,42**	**7,75**	**6,75**	**6,76**	**43,07**
RO Layanan Organisaai dan Tata Kelola Internal					**7,00**	**7,00**	**7,00**	**7,00**	**7,00**	**9,38**	**12,42**	**7,75**	**6,75**	**6,76**	**43,07**	**9,38**	**12,42**	**7,75**	**6,75**	**6,76**	**43,07**
	Layanan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,46	0,35	0,47	0,88	0,42	2,58	0,46	0,35	0,47	0,88	0,42	2,58
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,28	0,28	0,18	0,17	0,18	1,08	0,28	0,28	0,18	0,17	0,18	1,08
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,44	0,34	0,25	0,25	0,25	1,52	0,44	0,34	0,25	0,25	0,25	1,52
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	0,76	0,83	0,78	0,78	0,78	3,94	0,76	0,83	0,78	0,78	0,78	3,94
IO Jumlah Laporan Laporan Pengelolaan Layanan Umum dan Rumah Tangga Satker	Layanan	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Jumlah Layanan	Layanan	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Kualitas Layanan Rumah Tangga Biro	Layanan	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Layanan	Layanan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
		Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	1,52	1,27	1,10	0,87	0,96	5,72	1,52	1,27	1,10	0,87	0,96	5,72
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Layanan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
Keg. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum										**482,25**	**584,15**	**464,99**	**424,13**	**452,27**	**2.407,79**	**482,25**	**584,15**	**464,99**	**424,13**	**452,27**	**2.407,79**
SK Meningkatnya Birokrasi Kementerian										**482,25**	**584,15**	**464,99**	**424,13**	**452,27**	**2.407,79**	**482,25**	**584,15**	**464,99**	**424,13**	**452,27**	**2.407,79**
IKK Indeka Maturitas SPIP Kementerian Perhubun	**Nilai**				**3,30**	**3,40**	**3,50**	**3,60**	**3,70**	**1,28**	**1,56**	**1,26**	**0,94**	**1,00**	**6,04**	**1,28**	**1,56**	**1,26**	**0,94**	**1,00**	**6,04**
KRO Layanan Manajemen Kinerja Internal										**1,28**	**1,56**	**1,26**	**0,94**	**1,00**	**6,04**	**1,28**	**1,56**	**1,26**	**0,94**	**1,00**	**6,04**

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
RC **Layanan Manajemen Keuangan**					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,21	0,22	0,22	0,00	0,00	0,65	0,21	0,22	0,22	0,00	0,00	0,65
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Dokumen	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
RC **Layanan Pemantauan dan Evaluasi**					8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	1,08	1,34	1,04	0,94	1,00	5,40	1,08	1,34	1,04	0,94	1,00	5,40
	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,41	0,55	0,37	0,33	0,35	2,00	0,41	0,55	0,37	0,33	0,35	2,00
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,12	0,21	0,13	0,13	0,13	0,72	0,12	0,21	0,13	0,13	0,13	0,72
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,07	0,07	0,07	0,04	0,07	0,30	0,07	0,07	0,07	0,04	0,07	0,30
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,25	0,12	0,25	0,25	0,25	1,13	0,25	0,12	0,25	0,25	0,25	1,13
IO Dokumen	Dokumen	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
IKK **Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian**	**Nilai**				90,15	90,16	90,17	90,18	90,19	2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72	2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72
KRC **Layanan Manajemen Kinerja Internal**										2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72	2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72
RC **Layanan Penyelenggaraan Kearsipan**					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72	2,86	2,89	2,61	0,18	0,19	8,72
	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,15	0,20	0,14	0,12	0,13	0,74	0,15	0,20	0,14	0,12	0,13	0,74
IO Nilai hasil audit pengawasan kearsipan eksternal oleh ANRI	Dokumen	Biro Umum	DKI JAKARTA	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
IKK **Indeks Pengelolaan Aset Kementerian Perhub**	**Indeks**				3,19	3,20	3,25	3,28	3,30	8,92	13,10	8,49	7,17	7,84	45,52	8,92	13,10	8,49	7,17	7,84	45,52
KRC **Layanan Manajemen Kinerja Internal**										6,34	8,62	4,67	4,28	4,52	28,43	6,34	8,62	4,67	4,28	4,52	28,43
RC **Layanan Manajemen Keuangan**					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	2,77	3,91	2,25	2,07	2,41	13,42	2,77	3,91	2,25	2,07	2,41	13,42
	Dokumen	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,42	0,78	0,39	0,22	0,28	2,10	0,42	0,78	0,39	0,22	0,28	2,10
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,25	0,51	0,27	0,23	0,27	1,53	0,25	0,51	0,27	0,23	0,27	1,53
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,04	1,14	0,72	0,72	0,67	4,29	1,04	1,14	0,72	0,72	0,67	4,29
IO Dokumen	Dokumen	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
RC **Layanan Pemantauan dan Evaluasi**					8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	2,11	2,85	1,79	1,57	1,72	10,05	2,11	2,85	1,79	1,57	1,72	10,05
	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	1,13	1,53	1,03	0,92	0,97	5,58	1,13	1,53	1,03	0,92	0,97	5,58
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,63	0,61	0,37	0,30	0,37	2,28	0,63	0,61	0,37	0,30	0,37	2,28

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IO Dokumen	Dokumen	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
RO Layanan Perencanaan dan Penganggaran					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,56	0,90	0,36	0,36	0,11	2,29	0,56	0,90	0,36	0,36	0,11	2,29
IO Dokumen	Dokumen	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
RO Layanan Reformasi Kinerja					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,90	0,95	0,26	0,28	0,28	2,68	0,90	0,95	0,26	0,28	0,28	2,68
IO Dokumen	Dokumen	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										2,58	4,48	3,81	2,89	3,31	17,09	2,58	4,48	3,81	2,89	3,31	17,09
RO Layanan BMN					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,58	4,48	3,81	2,89	3,31	17,09	2,58	4,48	3,81	2,89	3,31	17,09
	Layanan	Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,11	0,13	0,10	0,10	0,10	0,55	0,11	0,13	0,10	0,10	0,10	0,55
IO Jumlah Laporan Pengelolaan dan Pertanggungjawaban Barang Milik Negara	Layanan	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00												
IKK Indeks Pengelolaan Keuangan Kementerian	**Nilai**				91,63	91,88	92,13	92,38	92,63	15,91	20,99	11,98	8,57	9,68	67,15	15,91	20,99	11,98	8,57	9,68	67,15
IKK Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kementerian Perhubungan	**Nilai**				93,33	93,38	93,43	93,48	93,53												
IKK Persentase PNBP BLU Kementerian	**%**				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00												
IKK Persentase Temuan TGR atas LHP BPK Kementerian Perhubungan yang	**%**				85,10	85,20	85,30	85,40	85,50												
IKK Nilai Opini BPK Kementerian Perhubungan	**Nilai**				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00												
KRO Layanan Manajemen Kinerja Internal										15,91	20,99	11,98	8,57	9,68	67,15	15,91	20,99	11,98	8,57	9,68	67,15
RO Layanan Manajemen Keuangan					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	6,10	6,92	4,76	2,61	2,93	23,32	6,10	6,92	4,76	2,61	2,93	23,32
	Dokumen	Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,12	4,57	2,32	2,07	2,39	14,47	3,12	4,57	2,32	2,07	2,39	14,47
IO Dokumen	Dokumen	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Dokumen	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
RO Layanan Pemantauan dan Evaluasi					8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,81	14,08	7,22	5,97	6,75	43,83	9,81	14,08	7,22	5,97	6,75	43,83
	Dokumen	Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,45	13,64	6,92	5,70	6,46	42,18	9,45	13,64	6,92	5,70	6,46	42,18
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,20	0,27	0,18	0,16	0,17	0,99	0,20	0,27	0,18	0,16	0,17	0,99
IKK Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	**Nilai**				91,00	91,00	91,00	91,00	91,00	23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26	23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26
IKK Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan	**Nilai**				90,55	90,60	90,65	90,70	90,75												
KRO Layanan Manajemen Kinerja Internal										23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26	23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26
RO Layanan Perencanaan dan Penganggaran					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26	23,59	31,73	20,67	18,09	19,18	113,26
	Dokumen	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	0,52	0,35	0,25	0,29	1,41	0,00	0,52	0,35	0,25	0,29	1,41

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	2,75	4,07	2,01	2,11	2,16	13,11	2,75	4,07	2,01	2,11	2,16	13,11
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,37	0,45	0,33	0,29	0,33	1,76	0,37	0,45	0,33	0,29	0,33	1,76
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,36	0,36	0,36	0,26	0,36	1,68	0,36	0,36	0,36	0,26	0,36	1,68
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,41	0,29	0,41	0,29	0,34	1,75	0,41	0,29	0,41	0,29	0,34	1,75
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	1,46	1,60	0,83	0,72	0,85	5,47	1,46	1,60	0,83	0,72	0,85	5,47
IO	Dokumen	Dokumen	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00											
			Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,40	0,18	0,18	0,08	0,08	0,93	0,40	0,18	0,18	0,08	0,08	0,93
			Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,33	0,42	0,22	0,19	0,21	1,37	0,33	0,42	0,22	0,19	0,21	1,37
IO	Dokumen Perencanaan dan Kebijakan Jangka Menengah	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00											
IO	Jumlah Dokumen Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00											
IKK Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan	**Nilai**					**81,00**	**82,00**	**83,00**	**84,00**	**85,00**	**12,85**	**13,78**	**13,02**	**6,21**	**7,11**	**52,99**	**12,85**	**13,78**	**13,02**	**6,21**	**7,11**	**52,99**
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal											12,85	13,78	13,02	6,21	7,11	52,99	12,85	13,78	13,02	6,21	7,11	52,99
RO Layanan Umum						**4,00**	**4,00**	**4,00**	**4,00**	**4,00**	**12,85**	**13,78**	**13,02**	**6,21**	**7,11**	**52,99**	**12,85**	**13,78**	**13,02**	**6,21**	**7,11**	**52,99**
IO Jumlah Laporan Pengadaan Barang dan Jasa	Layanan	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Layanan	Layanan	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Layanan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IKK Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	**Nilai**					**80,00**	**80,05**	**80,10**	**80,15**	**80,20**	**7,26**	**8,90**	**5,67**	**4,88**	**4,99**	**31,70**	**7,26**	**8,90**	**5,67**	**4,88**	**4,99**	**31,70**
KRO Layanan Manajemen Kinerja Internal											7,26	8,90	5,67	4,88	4,99	31,70	7,26	8,90	5,67	4,88	4,99	31,70
RO Layanan Pemantauan dan Evaluasi						**8,00**	**8,00**	**8,00**	**8,00**	**8,00**	**7,26**	**8,90**	**5,67**	**4,88**	**4,99**	**31,70**	**7,26**	**8,90**	**5,67**	**4,88**	**4,99**	**31,70**
	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	1,29	1,74	1,17	1,04	1,11	6,36	1,29	1,74	1,17	1,04	1,11	6,36
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,74	0,96	0,79	0,62	0,79	3,91	0,74	0,96	0,79	0,62	0,79	3,91
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,65	0,65	0,46	0,42	0,46	2,64	0,65	0,65	0,46	0,42	0,46	2,64
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	1,46	1,05	1,05	1,02	1,05	5,63	1,46	1,05	1,05	1,02	1,05	5,63
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,49	0,53	0,20	0,18	0,19	1,59	0,49	0,53	0,20	0,18	0,19	1,59

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IO Dokumen	Dokumen	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
		Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Intemasional	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,54	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,54
IO Ketepatan Waktu Pelaporan Akuntabilitas Kementerian Perhubungan	Dokumen	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00												
IKK Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%				80,00	80,00	82,00	82,00	83,00	409,58	491,19	401,28	378,07	402,28	2.082,42	409,58	491,19	401,28	378,07	402,28	2.082,42
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										374,71	397,73	385,11	370,43	395,33	1.923,32	374,71	397,73	385,11	370,43	395,33	1.923,32
RO Layanan Perkantoran					3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	374,71	397,73	385,11	370,43	395,33	1.923,32	374,71	397,73	385,11	370,43	395,33	1.923,32
	Layanan	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,44	1,08	1,18	1,12	1,15	5,97	1,44	1,08	1,18	1,12	1,15	5,97
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,64	3,19	2,90	2,41	2,49	13,64	2,64	3,19	2,90	2,41	2,49	13,64
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	29,18	31,56	28,23	28,13	28,23	145,34	29,18	31,56	28,23	28,13	28,23	145,34
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	15,82	19,00	19,00	17,79	19,00	90,59	15,82	19,00	19,00	17,79	19,00	90,59
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	29,78	33,01	18,81	14,87	16,05	112,52	29,78	33,01	18,81	14,87	16,05	112,52
		Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,05	4,44	1,60	1,39	1,49	12,98	4,05	4,44	1,60	1,39	1,49	12,98
IO Jumlah Layanan	Layanan	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Intemasional	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Layanan	Layanan	Biro Komunikasi Dan Informasi Publik	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
		Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,25	2,74	1,78	1,53	1,70	9,99	2,25	2,74	1,78	1,53	1,70	9,99
		Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,75	1,44	1,34	1,36	1,36	7,25	1,75	1,44	1,34	1,36	1,36	7,25
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Layanan	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Tersedianya Prasarana Perkantoran yang Memadai	Layanan	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
IO Tingkat Layanan Operasional Perkantoran	Layanan	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00												
KRO Layanan Sarana dan Prasarana Internal										34,87	93,46	16,17	7,65	6,95	159,10	34,87	93,46	16,17	7,65	6,95	159,10
RO Layanan Prasarana Internal					1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	9,81	7,16	0,60	0,00	0,44	18,01	9,81	7,16	0,60	0,00	0,44	18,01
	Unit	Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,10	0,00	0,00	0,00	0,44	1,55	1,10	0,00	0,00	0,00	0,44	1,55

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,34	0,00	0,00	0,00	0,00	1,34	1,34	0,00	0,00	0,00	0,00	1,34
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Unit	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
RC Layanan Sarana Internal					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	25,06	86,30	15,57	7,65	6,51	141,09	25,06	86,30	15,57	7,65	6,51	141,09
	Unit	Biro Keuangan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
		Komite Nasional Keselamatan Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	0,87	0,87	0,68	0,00	2,42	0,00	0,87	0,87	0,68	0,00	2,42
		Mahkamah Pelayaran	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	3,26	0,14	0,14	0,14	3,68	0,00	3,26	0,14	0,14	0,14	3,68
		Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,86	2,08	0,70	0,23	0,21	4,08	0,86	2,08	0,70	0,23	0,21	4,08
		Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,87	0,93	0,53	0,45	0,45	3,24	0,87	0,93	0,53	0,45	0,45	3,24
IO 1 Paket pekerjaan renovasi ruangan. Tahun 2026 diusulkan lagi karena anggaran 2025 terkena efisiensi	Unit	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Jumlah Unit	Unit	Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasinal	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Layanan	Unit	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Nilai survey kepuasan pengguna fasilitas perkantoran di lingkungan Kantor Pusat Kementerian Perhubungan	Unit	Biro Umum	DKI JAKARTA	JAKARTA PUSAT	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00												
IO Tahun 2026 diusulkan lagi karena anggaran 2025 terkena efisiensi	Unit	Biro Hukum	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Tersedianya Sarana Perkantoran Untuk Mendukung Pelaksanaan Tugas dan Fungsi	Unit	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Tingkat Pemenuhan Sarana Pendukung Perkantoran	Unit	Biro Perencanaan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
IO Unit	Unit	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00												
SK Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan																					
IKK Nilai AKIP Sekretariat Jenderal	**Nilai**				80,87	80,92	80,97	81,02	81,07												
IKK Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	**Nilai**				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00												
IKK Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Sekretariat Jenderal	**Nilai**				96,64	96,69	96,74	96,79	96,84												
IKK Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jen	**Nilai**				82,09	82,10	82,11	82,12	82,13												
IKK Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%				85,50	86,00	86,50	87,00	87,50												
IKK Persentase Pengawasan dan Pengendalian Aset Sekretariat Jenderal yang Efektif	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00												
Keg. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi										29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60	29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60
SK Terwujudnya Pengunaan Pondasi dan										29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60	29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK Indeka Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik Kementerian Perhubungan (Indeka Pemerintah Digital Kementerian	Nilai (Indeka)				4,6 (1,6)	4,65 (1,7)	4,7 (1,8)	4,75 (1,9)	4,8 (2)	29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60	29,64	52,96	22,21	19,11	21,67	145,60
KRO Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										3,16	3,19	1,82	1,78	1,82	11,77	3,16	3,19	1,82	1,78	1,82	11,77
RO Layanan Data dan Informasi					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,16	3,19	1,82	1,78	1,82	11,77	3,16	3,19	1,82	1,78	1,82	11,77
	Layanan	Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO OM Sarana Bidang Teknologi Informasi										0,20	0,38	0,38	0,38	0,38	1,72	0,20	0,38	0,38	0,38	0,38	1,72
RO OM Sarana Bidang Teknologi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,20	0,38	0,38	0,38	0,38	1,72	0,20	0,38	0,38	0,38	0,38	1,72
IO Ketersediaan Aplikasi Pengadaan Barang dan Jasa Dalam Menunjang Pelaksanaan Pengadaan	Unit	Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00												
KRO Prasarana Bidang Teknologi Informasi										0,00	0,00	3,10	2,73	3,10	8,93	0,00	0,00	3,10	2,73	3,10	8,93
RO Prasarana Teknologi Informasi dan Komunikasi					0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	3,10	2,73	3,10	8,93	0,00	0,00	3,10	2,73	3,10	8,93
	Unit	Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Sarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi										9,28	33,70	10,00	8,50	10,00	71,48	9,28	33,70	10,00	8,50	10,00	71,48
RO Sarana Teknologi Informasi dan Komunikasi					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	9,28	33,70	10,00	8,50	10,00	71,48	9,28	33,70	10,00	8,50	10,00	71,48
	Unit	Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Sistem Informasi Pemerintahan										17,00	15,70	6,91	5,72	6,37	51,70	17,00	15,70	6,91	5,72	6,37	51,70
RO Pengelolaan Sistem Informasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	17,00	15,70	6,91	5,72	6,37	51,70	17,00	15,70	6,91	5,72	6,37	51,70
	Layanan	Pusat Data dan Teknologi Informasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IO Sistem Informasi	Layanan	Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi	DKI Jakarta	Jakarta Pusat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00												
Keg. Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan										2,23	3,38	1,85	1,43	1,62	10,51	2,23	3,38	1,85	1,43	1,62	10,51
SK Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik										2,23	3,38	1,85	1,43	1,62	10,51	2,23	3,38	1,85	1,43	1,62	10,51
IKK Indeka Kepuasan Masyarakat terhadap	Indeka				95,73	95,75	95,80	95,85	95,95	0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70	0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70
KRO Kebijakan Bidang Pelayanan Publik										0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70	0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70
RO Kebijakan Peningkatan Kualitas					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70	0,45	0,37	0,36	0,23	0,30	1,70
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
IKK Indeka Pelayanan Publik Kementerian Perhub	Indeka				4,1 (4,75)	4,2 (4,76)	4,4 (4,77)	4,5 (4,78)	4,6 (4,79)	1,79	3,01	1,49	1,20	1,33	8,81	1,79	3,01	1,49	1,20	1,33	8,81
KRO Kebijakan Bidang Pelayanan Publik										1,79	3,01	1,49	1,20	1,33	8,81	1,79	3,01	1,49	1,20	1,33	8,81
RO Kebijakan Akseabilitas Sarana dan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,65	1,00	0,41	0,35	0,42	2,82	0,65	1,00	0,41	0,35	0,42	2,82
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
RO Kebijakan Peningkatan Kualitas					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,14	2,02	1,08	0,85	0,91	5,99	1,14	2,02	1,08	0,85	0,91	5,99
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
SP Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan										2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26
IKP Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	%				67,43	74,15	81,78	90,56	100,00	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26
Keg. Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan										2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26
SK Menurunnya Emisi GRK Sektor Transportasi										2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26
IKK Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Tra	% (Juta Ton CO2)				67,43 (5,92)	74,15 (6,51)	81,78 (7,18)	90,56 (7,96)	100 (8,78)	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26	2,15	3,23	1,85	1,42	1,61	10,26
KRO Kebijakan Bidang energi dan Sumber Daya Alam										0,40	1,17	0,59	0,44	0,50	3,10	0,40	1,17	0,59	0,44	0,50	3,10
RO Kebijakan Tata Kelola Energi di					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,40	1,17	0,59	0,44	0,50	3,10	0,40	1,17	0,59	0,44	0,50	3,10
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT	Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						APBN					TOTAL APBN 2025-2029
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	
KRO Kebijakan Bidang Ketahanan Bencana										1,11	0,62	0,67	0,50	0,57	3,46	1,11	0,62	0,67	0,50	0,57	3,46
RO Kebijakan Mitigasi dan Adaptasi					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,11	0,62	0,67	0,50	0,57	3,46	1,11	0,62	0,67	0,50	0,57	3,46
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	
KRO Kebijakan Bidang Lingkungan Hidup										0,64	1,44	0,59	0,48	0,55	3,70	0,64	1,44	0,59	0,48	0,55	3,70
RO Kebijakan Tata Kelola Lingkungan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,64	1,44	0,59	0,48	0,55	3,70	0,64	1,44	0,59	0,48	0,55	3,70
	Rekomendasi Kebijakan	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	DKI Jakarta	Jakarta Pusat																	

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN,

ttd.

ANTONI ARIF PRIADI
NIP. 19730808 199903 1 003

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

F. BUDI PRAYITNO