



MELAYAN
MELayani Efisien Sinergi Akuntabel Teknologi



RENCANA STRATEGIS BIRO PERENCANAAN

KEPUTUSAN KEPALA BIRO PERENCANAAN
NOMOR KP-STJ 404 TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS BIRO PERENCANAAN
SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2025-2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA BIRO PERENCANAAN, SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN,

Menimbang : a. bahwa sebagai tindak lanjut Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 Kepala Biro Perencanaan menetapkan Keputusan mengenai Rencana Strategis Biro Perencanaan yang telah disesuaikan dengan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029;

b. bahwa Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 31 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Kepala Biro Perencanaan tentang Rencana Strategis Biro Perencanaan Tahun 2025-2029;

Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

3. 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);

4. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045;
5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
6. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
7. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);
8. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2025-2029;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2026 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN KEPALA BIRO PERENCANAAN TENTANG RENCANA STRATEGIS BIRO PERENCANAAN SEKRETARIAT JENDERAL KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang

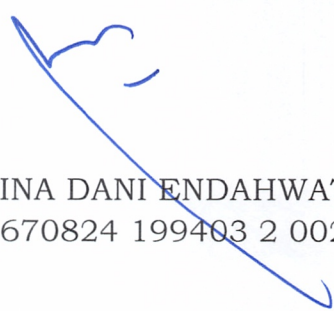
selanjutnya disebut Renstra Biro Perencanaan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari keputusan Biro Perencanaan ini.

- KEDUA : Renstra Biro Perencanaan sebagaimana dimaksud pada DIKTUM PERTAMA adalah dokumen perencanaan Biro Perencanaan untuk periode 5 (lima) tahun, yakni tahun 2025 sampai dengan tahun 2029.
- KETIGA : Renstra Biro Perencanaan sebagaimana dimaksud pada DIKTUM KEDUA merupakan pedoman bagi setiap unit kerja eselon III dalam penyusunan matrik kinerja dan rencana pendanaan unit Eselon III yang dijabarkan menjadi rencana strategis unit kerja mandiri.
- KEEMPAT : Ruang lingkup Renstra Biro Perencanaan 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 Manajemen Risiko;
 - d. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan; dan
 - e. Penutup.
- KELIMA : Keputusan Kepala Biro Perencanaan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di: JAKARTA

Pada tanggal : Desember 2025

KEPALA BIRO PERENCANAAN



AGUSTINA DANI ENDAHWATI
NIP. 19670824 199403 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT karena atas rahmat dan karunia-Nya sehingga Perubahan Rencana Strategis (Renstra) Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dapat diselesaikan.

Rencana Strategis merupakan suatu proses rencana yang berorientasi pada hasil yang dicapai dalam kurun waktu 5 (lima) tahun dengan memperhitungkan berbagai kekuatan/potensi, hambatan dan peluang yang ada atau mungkin timbul. Dokumen Renstra memuat tujuan dan sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis selama periode 2025-2029.

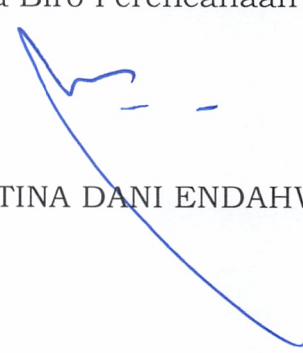
Renstra Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal ini mengacu dan sejalan dengan dokumen Renstra Sekretariat Jenderal dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029. Renstra Biro Perencanaan Tahun 2025-2029 digunakan sebagai pedoman dan arah pembangunan yang hendak dicapai pada periode 2025-2029, serta merupakan dasar dan acuan bagi Unit Eselon III di lingkungan Biro Perencanaan Setjen untuk (1) Penyusunan dan penetapan Rencana Lima Tahunan (Rencana Strategis); (2) Penyusunan dan penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan RKA-KL; (3) Pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan; (4) Pemantauan dan Evaluasi (Renja, Renstra, dan LAKIP).

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh jajaran di lingkungan Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal yang telah memberikan substansi, data dan sumbang saran dalam penyusunan Rencana Strategis Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal 2025-2029.

Kami menyadari bahwa Rencana Strategis Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029 masih jauh dari sempurna, untuk itu kami mengharapkan adanya saran/masukan/evaluasi dari seluruh jajaran Biro Perencanaan guna penyempurnaan dokumen dimaksud. Semoga Allah SWT senantiasa meridhoi segala usaha dan upaya kita. Amin.

Jakarta, Desember 2025

Kepala Biro Perencanaan



AGUSTINA DANI ENDAHWATI

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	IV
DAFTAR ISI	VI
DAFTAR TABEL	IX
DAFTAR GAMBAR.....	XI
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Biro Perencanaan	2
1.1.2 Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Biro Perencanaan 2020-2024	3
1.1.3 Capaian Pelaksanaan Rencana Strategis Biro Perencanaan Tahun 2020-2024	8
1.2 Potensi dan Permasalahan	15
1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis	16
1.2.2 Isu Strategis	24
1.2.3 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko	27
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS	30
2.1 Visi	30
2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045.....	30
2.1.2 Visi Presiden 2025-2029	31
2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029	32
2.1.4 Visi Sekretariat Jenderal 2025-2029	33
2.1.5 Visi Biro Perencanaan 2025-2029	34
2.2 Misi.....	34
2.2.1 Misi Pembangunan 2045.....	34
2.2.2 Misi Presiden 2025-2029	36
2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029	38
2.2.4 Misi Sekretariat Jenderal 2025-2029	39
2.2.5 Misi Biro Perencanaan 2025-2029	40

2.3 Tujuan.....	40
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045.....	40
2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029.....	42
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	43
2.3.4 Tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029.....	46
2.3.5 Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029.....	49
2.4 Sasaran	52
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045 ...	52
2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029 ..	54
2.4.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	60
2.4.4 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Sekretariat Jenderal 2025-2029	66
2.4.5 Sasaran Biro Perencanaan 2025-2029	75
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	84
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional.....	84
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025- 2029	84
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJMN 2025- 2029	91
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029	98
3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Kementerian Perhubungan 2025-2029	98
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	105
3.2.3 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029	107
3.2.4 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029.	109
3.2.5 Arah Kebijakan dan Strategi Pengarusutamaan Kementerian Perhubungan	114

3.2.6 Pengarusutamaan GEDSI (Gender Equality, Disability, and Social Inclusion) Bidang Transportasi	114
3.3 Kerangka Regulasi.....	124
3.3.1 Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan 2025-2029	124
3.3.2 Rencana Penetapan Regulasi Sekretariat Jenderal 2025-2029	129
3.3.3 Rencana Penetapan Regulasi Biro Perencanaan 2025-2029	130
3.4 Kerangka Kelembagaan	131
3.4.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan 2025-2029	131
3.4.2 Penguatan Kelembagaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	135
3.4.3 Struktur Organisasi Sekretariat Jenderal 2025-2029	143
3.4.4 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Sekretariat Jenderal 2025-2029	148
3.4.5 Struktur Organisasi Biro Perencanaan 2025-2029	154
3.4.6 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Biro Perencanaan 2025-2029	155
3.5 Manajemen Risiko	164
BAB IV TARGET KINERJA KERANGKA PENDANAAN	168
4.1. Target Kinerja	168
4.2 Kerangka Pendanaan	169
BAB V PENUTUP	170
5.1 Arahana Pelaksanaan	170
5.2 Mekanisme dan Pelaksanaan Evaluasi	170

DAFTAR TABEL

Tabel 1 . 1 Evaluasi Indikator Kinerja Kegiatan Biro Perencanaan 2020-2024	3
Tabel 1 . 2 Evaluasi Anggaran 2020-2024 Biro Perencanaan	8
Tabel 1 . 3 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2020	9
Tabel 1 . 4 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2021-2022	10
Tabel 1 . 5 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2023	11
Tabel 1 . 6 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2024	13
Tabel 1 . 7 Realisasi Anggaran Biro Perencanaan Tahun 2020 - 2024.....	15
Tabel 1 . 8 Indikator Capaian dan Tahapan Transformasi Tata Kelola.....	16
Tabel 1 . 9 Peluang dan Tantangan dalam Tranformasi Tata Kelola Pemerintahan di Bidang Perencanaan	27
Tabel 2 . 1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045.....	41
Tabel 2 . 2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	45
Tabel 2 . 3 Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029	47
Tabel 2 . 4 Indikator Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029	50
Tabel 2 . 5 Target Kinerja Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029	51
Tabel 2 . 6 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	53
Tabel 2 . 7 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	56
Tabel 2 . 8 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan.....	57
Tabel 2 . 9 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029	63
Tabel 2 . 10 Tujuan dan Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029	66
Tabel 2 . 11 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029	68
Tabel 2 . 12 Indikator Kinerja Program Sekretariat Jenderal 2025-2029	70
Tabel 2 . 13 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029	73
Tabel 2 . 14 Indikator Kinerja Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029.....	78
Tabel 3 . 1 Tabel Arah Kebijakan dan Srategi dalam Pencapaian Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029	111

Tabel 3 . 2 Rekapitulasi Rencana Penetapan Regulasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	128
Tabel 3 . 3 Rekapitulasi Regulasi Berdasar Jenis Kerangka Regulasi	129
Tabel 3 . 4 Rekapitulasi Kerangka Regulasi Biro Perencanaan 2025-2029	131
Tabel 3 . 5 Data Pegawai Biro Perencanaan Sesuai Status Pegawai Tahun 2025	161
Tabel 3 . 6 Data Pegawai Biro Perencanaan Sesuai Jenjang Jabatan	161
Tabel 3 . 7 Kebutuhan Pegawai Biro Perencanaan Tahun 2025-2029.....	163
Tabel 3 . 8 Identifikasi Mitigasi Risiko Utama Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan dan Rencana Tindak Lanjut.....	165
 Tabel 4 . 1 Target Kinerja Biro Perencanaan 2025-2029	168
Tabel 4 . 2 Kerangka Pendanaan Biro Perencanaan 2025-2029	169

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 . 1 Visi Indonesia Emas 2025-2045	30
Gambar 2 . 2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029.....	31
Gambar 2 . 3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029	32
Gambar 2 . 4 Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029	33
Gambar 2 . 5 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045.....	36
Gambar 2 . 6 Delapan Misi (Asta Cita) Presiden 2025-2029	37
Gambar 2 . 7 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)	38
Gambar 2 . 8 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025- 2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045.....	42
Gambar 2 . 9 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045.....	52
Gambar 2 . 10 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025- 2029	55
Gambar 2 . 11 Peta strategi (<i>strategy map</i>) Kementerian Perhubungan 2025- 2029	61
Gambar 2 . 12 Peta Strategis Sekretariat Jenderal 2025 - 2029.....	69
Gambar 2 . 13 Peta Strategis Biro Perencanaan.....	76
 Gambar 3 . 1 Struktur Organisasi Kemenhub	 134
Gambar 3 . 2 Struktur Organisasi Sekretariat Jenderal.....	144
Gambar 3 . 3 Struktur Organisasi Biro Perencanaan.....	155

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, pada pasal 15 ayat 1 dan pasal 19 ayat 2 menyebutkan bahwa setiap Kementerian/Lembaga wajib menyusun Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) guna menjaga konsistensi keterkaitan antara perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan disamping untuk menjamin tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan dan berkelanjutan. Sejalan dengan hal tersebut di atas, sesuai Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, pada diktum ke dua menerangkan bahwa setiap instansi pemerintah mulai dari Kementerian/Lembaga, Eselon I dan Eselon II wajib menyusun rencana strategis untuk melaksanakan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai wujud pertanggungjawaban kinerja instansi pemerintah.

Rencana Strategis Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 disusun mengacu pada penyusunan Renstra Sekretariat Jenderal dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029. Adapun tujuan Renstra Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan adalah membantu penyelenggaraan dan penerapan kebijakan transportasi melalui koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana Perpres Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan, khususnya mengenai tugas perencanaan.

Sebagai turunan dari Renstra Kementerian/Lembaga dan Renstra Sekretariat Jenderal, maka Renstra Biro Perencanaan mempunyai peran dan fungsi yang tidak kalah pentingnya, dimana muatan materi Renstra Biro Perencanaan 2025-2029 berisi program dan kegiatan yang dilengkapi sasaran, indikator, target dan alokasi anggaran yang akan dilakukan oleh unit kerja Biro Perencanaan dalam menjalankan tugas manajemen koordinasi dan tugas teknis lainnya di lingkup Kementerian Perhubungan secara tahunan dalam periode tahun 2025-2029.

Pada akhirnya nanti, Rencana Strategis Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029 juga perlu melihat perubahan strategis di lingkungannya sehingga memungkinkan untuk dilakukan perubahan atau reviu.

1.1.1 Tugas dan Fungsi Biro Perencanaan

Secara eksisting Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang sekaligus mencabut PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Biro Perencanaan merupakan salah satu unit kerja di bawah Sekretariat Jenderal yang mempunyai tugas melaksanakan koordinasi dan penyusunan rencana, program, anggaran dan evaluasi Kementerian Perhubungan.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, Biro Perencanaan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Penyiapan koordinasi, sinkronisasi, integrasi dan pengendalian kebijakan, penyusunan rencana jangka panjang, jangka menengah, dan rencana bergulir, koordinasi penyusunan rencana pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dibiayai dengan mekanisme pinjaman/hibah luar negeri di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- b. Penyiapan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian penyusunan rencana jangka pendek, rencana kerja dan anggaran yang bersumber dari pinjaman/hibah luar negeri, penyelesaian dokumen pelaksanaan anggaran Kementerian dalam bentuk Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran;
- c. Penyiapan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian kebijakan penyusunan rencana, administrasi pentarifan di bidang transportasi, bahan untuk lembaga negara dan pemerintah serta pengelolaan jabatan fungsional bidang perencanaan;
- d. Penyiapan koordinasi, pemantauan, analisis, evaluasi dan penyusunan laporan terhadap pelaksanaan perencanaan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang Kementerian serta penyusunan dokumen sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah Kementerian, Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan; dan
- e. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga Biro.

1.1.2 Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis Biro Perencanaan 2020-2024

1.1.2.1 Evaluasi Indikator Kinerja

Dalam menjalankan tugas dan fungsi, Biro Perencanaan memiliki 9 (sembilan) Sasaran Kegiatan yang dibagi kedalam 15 (lima belas) Indikator Kinerja Kegiatan Biro Perencanaan dibantu oleh empat bagian dan satuan kerja agar dapat mencapai target yang telah ditentukan, lebih lanjut evaluasi tiap indikator kinerja kegiatan dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 1 . 1 Evaluasi Indikator Kinerja Kegiatan Biro Perencanaan 2020-2024

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		REKOMENDASI
IKK1 1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	-
IKK1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	-
IKK2.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	a. Pada saat menyusun pohon kinerja agar mengidentifikasi keterkaitan kinerja dengan unit kerja/sektor/instansi pemerintah lain; b. Agar memastikan tidak terdapat sasaran kinerja yang bersifat teknis masuk ke dalam dokumen perencanaan unit kerna dukungan/non teknis; c. Agar memastikan seluruh sasaran kinerja telah dilengkapi dengan indikator kinerja yang SMART-C (<i>Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-Bound</i> serta Cukup) dalam mengukur keberhasilan sasaran kinerja; d. Mereviu kembali penetapan target kinerja dalam dokumen perjanjian kinerja kementerian maupun unit kerja guna memastikan bahwa target kinerja memenuhi prinsip logis, dapat dicapai, menantang, serta selaras dengan target yang tercantum dalam dokumen Rencana Kinerja Pemerintah (RKP); e. Memastikan bahwa seluruh rencana kegiatan yang tercantum dalam dokumen rencana aksi unit kerja telah dilengkapi dengan output kegiatan; f. Mengoptimalkan pemanfaatan aplikasi <i>e-performance</i> sebagai sarana monitoring evaluasi kinerja secara berkala dan memanfaatkan hasil monev kinerja untuk peningkatan capaian target kinerja;

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		REKOMENDASI
		g. Memastikan dokumen SAKIP tingkat unit kerja disampaikan tepat waktu melalui lama ESR; h. Memastikan Instansi pemerintah dan seluruh unit kerja menyajikan analisis efisiensi, perbandingan antara realisasi kinerja dengan target akhir kinerja renstra, serta analisis ketidaktercapaian target kinerja sebagai bahan evaluasi dalam mencapai target selanjutnya; i. Agar Inspektorat sebagai evaluator internal terus melakukan pemantauan secara berkala terhadap tindak lanjut atas laporan hasil evaluasi AKIP internal unit kerja; j. Agar Inspektorat melakukan pembinaan secara intensif kepada unit kerja serta menyampaikan kelemahan-kelemahan implementasi SAKIP di unit kerja dengan lebih komprehensif sehingga memudahkan unit kerja dalam menindaklanjuti hasil evaluasi serta unit kerja lebih terdorong dalam meningkatkan implementasi SAKIP di unit kerja.
IKK2.2	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Penilaian BPKP merekomendasikan: a. Kepala Biro Perencanaan agar mengkoordinasikan satker-satker untuk menyusun profil risiko berbasis proses bisnis sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2024 tentang Peta Proses, Peta Subproses, dan Peta Relasi di lingkungan Kementerian Perhubungan; b. Kepala Biro Perencanaan agar mengkoordinasikan penetapan konteks dan identifikasi risiko secara lebih komprehensif, terutama terkait risiko fraud/kecurangan dan risiko kemitraan; c. Inspektur Jenderal agar mengkoordinasikan pengawasan dan pengendalian atas kinerja satker sehingga temuan BPK atas ketidakpatuhan dapat diminimalisir; d. Inspektur Jenderal agar mengkoordinasikan pelaksanaan evaluasi dan perbaikan terhadap sistem dan prosedur yang memungkinkan terjadinya korupsi.
IKK2.3	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	a. Perencanaan dan penganggaran pada Renstra (rencana 5 tahunan) yang disusun oleh K/L wajib mengacu dan sama/sesuai dengan apa yang tertuang dalam RPJMN agar tujuan pembangunan nasional dapat tercapai; b. Perencanaan pada Renja K/L (rencana 1 tahunan) yang disusun oleh K/L harus:

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	REKOMENDASI
	1) Mengacu dan sama/sesuai dengan perencanaan dalam Renstra K/L yang mencakup Sasaran Strategis, Sasaran Program, dan Sasaran Kegiatan untuk tahun tersebut, 2) Mengacu dan sama/sesuai dengan tahapan target kinerja tahunan pada Renstra yang harus dicapai dan termuat sebagai Indikator Kinerja Sasaran Strategis (Nomenklatur, Satuan dan Target) K/L tahun tersebut, 3) Memastikan adanya alokasi anggaran pada RKA yang sama nilainya untuk setiap Nomenklatur rencana pada Renja K/L tahun tersebut. c. Untuk K/L pengampu dan leading sector Proyek Prioritas di dalam Prioritas Nasional harus: 1) Menjadikan seluruh Sasaran, Satuan dan Besaran Target Prioritas Nasional yang ditetapkan pada RPJMN sebagai IKU atau Target dan Sasaran Kinerja K/L pada Renstra dan Renja K/L terkait sesuai dan sama Nomenklatur dan besaran nilainya, 2) Memuat seluruh Sasaran, Satuan dan Target Output Proyek Prioritas di dalam Prioritas Nasional yang sama/sesuai dengan yang akan ditetapkan dalam RKP dalam Renja K/L terkait untuk tahun tersebut, 3) Mengalokasikan anggaran Output Proyek Prioritas di dalam Prioritas Nasional yang akan ditetapkan dalam RKP menjadi alokasi Anggaran Output Prioritas dalam RKA sesuai dan sama Nomenklatur dan besaran nilainya. 4) Untuk K/L pengampu Proyek Prioritas di dalam Major Project RKP harus memuat seluruh Sasaran, Satuan dan Besaran Target Output Proyek Prioritas di dalam Major Project RKP yang sama/sesuai dengan yang akan ditetapkan dalam RKP dalam Renja K/L terkait untuk tahun tersebut; 5) Secara umum, memahami dan melaksanakan pedoman dan/atau petunjuk teknis penyusunan perencanaan dan penganggaran dengan cermat serta memahami tata cara penilaian Indeks Perencanaan Pembangunan Nasional yang berlaku;

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		REKOMENDASI
		6) Mempersiapkan dan meningkatkan kapasitas SDM dalam hal Sistem Perencanaan Nasional, Sistem Penganggaran Pembangunan, dan Sistem Informasi untuk Perencanaan dan Penganggaran; 7) Memanfaatkan forum Mitra K/L untuk melakukan koordinasi dan konsultasi yang intensif dan berkelanjutan termasuk mengantisipasi dinamika perubahan kebijakan dan regulasi yang ada; 8) Memanfaatkan forum Bilateral Meeting untuk penyusunan Rancangan Awal Renja K/L dengan mempersiapkan sebelumnya data, informasi, dan konsep awal Renja K/L serta dukungan SDM yang berkompeten untuk memastikan terwujudnya kesesuaian antara Renja K/L, Renstra K/L, dan RKP; 9) Memanfaatkan forum Trilateral Meeting, Rakorbangpus dan Musrenbangnas untuk memastikan keselarasan perencanaan Renja K/L dengan RKP serta merencanakan penganggaran untuk RKA K/L yang selaras dengan RKP.
IKK3.2	Indeks Profesionalisme ASN Kementerian Perhubungan	Mengalami perubahan nomenklatur menjadi Indeks Merit system. a. Aspek Perencanaan kebutuhan berupa penetapan peta jabatan dan rencana kebutuhan 5 tahun yang telah disesuaikan dengan SOTK Terbaru setelah proses penyetaraan jabatan, Anjab, ABK serta rencana strategis instansi; b. Aspek Pengadaan berupa mengintegrasikan program pelatihan dasar CPNS dengan program pengembangan kompetensi teknis bidang tugas lainnya; c. Aspek Pengembangan Karir berupa melengkapi penyusunan talent pool dan rencana suksesi jabatan lainnya, memperdalam analisis kesenjangan kompetensi dan kinerja setiap pegawai yang diperbaharui secara berkala, menyusun dan melaksanakan strategi/program peningkatan kompetensi pegawai; d. Aspek Promosi dan Mutasi berupa menyusun kebijakan internal tentang pola karir, pengisian jabatan dengan mengacu pada talent pool dan rencana suksesi, dokumen penilaian uji kompetensi terkait proses dan pertimbangan atas hasil mutasi/promosi, melaksanakan pengisian JPT secara terbuka, kompetitif dan berkoordinasi dengan BKN;
IKK3.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Kementerian Perhubungan	

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		REKOMENDASI
		e. Aspek Manajemen Kinerja berupa menyusun analisis permasalahan kinerja pegawai dan strategi / program untuk mengatasi permasalahan/kinerja tersebut serta dilakukan monitoring dan evaluasi atas strategi yang telah dilakukan; f. Aspek Sistem Informasi berupa mengintegrasikan sistem kepegawaian internal dengan SIASN, mengintegrasikan e-kinerja dengan data Dokumen Manajemen Sistem (DMS) untuk mengelola hasil penilaian kinerja, mengembangkan e-office dan mengintegrasikan dalam dashboard pimpinan, meningkatkan penggunaan metode assessment center untuk penilaian kompetensi bagi seluruh pegawai
IKK 4	Indeks Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	-
IKK5.1	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Secara keseluruhan capaian indeks perencanaan Sekretariat Jenderal menunjukan hasil maksimal, akan tetapi terdapat catatan khusus dari tim Biro Perencanaan terkait perhitungan meta indikator. Hal tersebut berhubungan dengan komponen penilaian poin A.3 yaitu “persentase kesesuaian sasaran program Renja K/L dengan sasaran PN, PP, dan KP dalam RKP”. Catatan khusus tersebut didasari karena tidak adanya kegiatan PN, PP dan KP dalam RKP yang diampu oleh Sekretariat Jenderal. Sehingga penilaian tersebut menjadi kurang relevan, dan perlu adanya penyesuaian atau penghapusan komponen penilaian tersebut.
IKK5.2	Tingkat Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman dan Penganggaran	-
IKK 6	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	a. Agar dalam menetapkan target IKU/IKK pada dokumen Perencanaan Kinerja, memperhatikan realisasi capaian kinerja tahun sebelumnya yang memenuhi prinsip menantang (lebih baik dari realisasi capaian kinerja tahun sebelumnya); b. Agar meningkatkan kualitas Laporan Kinerja dengan menyajikan perbandingan realisasi kinerja dengan target jangka menengah, kualitas atas capaian kinerja beserta upaya nyata dan/atau hambatannya dan perbandingan realisasi kinerja dengan realisasi kinerja di level nasional/internasional (benchmark kinerja);

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		REKOMENDASI
		c. Agar selalu melakukan evaluasi dan saran perbaikan serta tindak lanjutnya secara berkesinambungan yang dituangkan dalam Laporan Monitoring Capaian Kinerja Bulanan/Triwulan; d. Agar memanfaatkan hasil Laporan Monitoring Capaian Kinerja Bulanan/Triwulanan yang didalamnya terdapat evaluasi dan saran perbaikan serta tindak lanjutnya secara berkesinambungan dalam penyesuaian perencanaan kinerja yang akan dihadapi berikutnya; e. Agar melakukan upaya berkesinambungan menindaklanjuti seluruh rekomendasi hasil evaluasi AKIP internal sampai dengan tuntas.
IKK 7	Indeks Maturitas SPIP Sekretariat Jenderal	-
IKK 8	Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	-
IKK9.1	Indeks Profesionalisme ASN Biro Perencanaan	-
IKK9.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Biro Perencanaan	-

Sumber: LKIP Biro Perencanaan 2020-2024

1.1.2.2 Evaluasi Anggaran Biro Perencanaan

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Biro Perencanaan memiliki anggaran untuk menunjang kegiatan operasional. Berikut merupakan rincian pagu alokasi anggaran Biro Perencanaan periode 2020-2024.

Tabel 1 . 2 Evaluasi Anggaran 2020-2024 Biro Perencanaan

Tahun	Pagu Renstra	Pagu Indikatif	Pagu Alokasi (DIPA)	Gap Terhadap Pagu Alokasi (DIPA)	
				Renstra Thd Pagu Alokasi	Renstra thd Pagu Indikatif
2020	44.745.000.000	23.008.643.000	23.008.643.000	-21.736.357.000	-21.736.357.000
2021	77.549.000.000	24.174.578.000	24.174.578.000	-53.374.422.000	-53.374.422.000
2022	54.983.000.000	19.717.420.000	19.717.420.000	-35.265.580.000	-35.265.580.000
2023	42.494.000.000	24.446.179.000	24.446.179.000	-18.047.821.000	-18.047.821.000
2024	100.474.000.000	27.383.678.000	25.697.839.000	-74.776.161.000	-73.090.322.000

Sumber: Aplikasi SAKTI Biro Perencanaan

Berdasarkan tabel diatas, kerangka pendanaan yang terdapat dalam Renstra Biro Perencanaan Tahun 2020 – 2024 ditetapkan pagu anggaran yang mengalami kenaikan secara berjenjang. Akan tetapi saat akhir periode posisi pagu anggaran terdapat deviasi yang sangat signifikan, meskipun penyerapan anggaran berjalan maksimal sesuai dengan kondisi pagu anggaran akhir tersebut. Hal ini karena adanya dampak pandemi Covid-19 yang berimbas dengan adanya kebijakan refocusing anggaran dan dialihkan untuk penanganan pandemi Covid-19. Secara umum anggaran belanja Biro Perencanaan hampir sama setiap tahun dan terdapat Gap dibandingkan dengan kerangka pendanaan dalam Renstra Biro Perencanaan. Penurunan secara signifikan terjadi pada tahun 2022 dimana terjadi efisiensi anggaran yang dialihkan untuk penanganan pandemi Covid.

1.1.3 Capaian Pelaksanaan Rencana Strategis Biro Perencanaan Tahun 2020-2024

1.1.3.1 Capaian Kinerja Biro Perencanaan

Capaian kinerja Biro Perencanaan disusun berdasarkan hasil evaluasi Laporan Kinerja Akuntabilitas Instansi Pemerintah (LAKIP) Tahun 2020 - 2024. LAKIP tersebut merupakan hasil evaluasi dan pengendalian perencanaan yang disusun setiap tahun untuk melihat kinerja fisik dan keuangan dalam konteks Rencana Strategis (Renstra) Biro Perencanaan. Capaian kinerja tersebut diukur berdasarkan hasil capaian indikator fisik maupun keuangan jangka menengah (Tahun 2020 - 2024).

Pada penyusunan LAKIP tahun 2020 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan masih mengacu pada LAKIP periode sebelumnya yang dikarenakan pada penerbitan Rencana Strategis Biro Perencanaan 2020-2024 terjadi keterlambatan.

Tabel 1 . 3 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2020

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2020 (Masih mengacu Renstra Sebelumnya)	
					Target	Nilai
SK1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan	IKK1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai	72	10
		IKK1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Nilai	70	68,62
SK2	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan	IKK2.1	Indeks Profesionalisme ASN Biro Perencanaan	Nilai	70	74,71
		IKK2.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Biro Perencanaan	Nilai	60	70
SK3	Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	IKK3.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	75	74,8
		IKK3.2	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3,2	3
		IKK3.3	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Nilai	78	99,33
SK4	Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Sekretariat Jenderal	IKK4.1	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	77	79,16
SK5	Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman, dan Penganggaran	IKK5.1	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Nilai	78	100
		IKK5.2	Tingkat keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran	Nilai	81	100
SK6	Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian Internal	IKK6	Indeks Maturitas SPIP Sekretariat Jenderal	Nilai	3,2	3
SK7	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	IKK7	Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	Nilai	94,1	89,9

Sumber: LAKIP 2020-2024

LAKIP tahun 2021-2022 memuat IKU yang terdapat beberapa perbedaan susunan dengan IKU yang terdapat pada LAKIP periode sebelumnya, yaitu terdapat penambahan tiga Indikator Kinerja Kegiatan yang memiliki satuan Nilai.

Tabel 1 . 4 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2021-2022

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja	Satuan	2021		2022	
					Targ et	Nilai	Target	Nilai
SK1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan	IKK1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai	73	132,5	74	96,6
		IKK1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Nilai	76	50,8	77	50,8
SK2	Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	IKK2.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	76	BB 75,53	77	BB 77,21
		IKK2.2	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3,3	3,693	3,4	3,474
		IKK2.3	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Nilai	80	94,09	82	101,3 4
SK3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan	IKK3.1	Indeks Profesionalisme ASN Kementerian Perhubungan	Nilai	72	35,99	74	38,19
		IKK3.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Kementerian Perhubungan	Nilai	0,9	0,65	0,92	0,77
SK4	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	IKK4	Indeks Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	Nilai	71	64,55	72	72,57
SK5	Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman, dan Penganggaran	IKK5.1	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Nilai	80	100	82	100
		IKK5.2	Tingkat keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran	Nilai	62	99,6	63	98,69
SK6	Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Sekretariat Jenderal	IKK6	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	78	BB 79,19	79	A 80,27
SK7	Meningkatnya Pengawasan dan	IKK7	Indeks Maturitas SPIP Sekretariat Jenderal	Nilai	3,3	3,693	3,4	3,474

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja	Satuan	2021		2022	
					Targ et	Nilai	Target	Nilai
	Pengendalian Internal							
SK8	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	IKK8	Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	Nilai	94,5	91,54	95	93,05 3
SK9	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Biro Perencanaan	IKK9.1	Indeks Profesionalisme ASN Biro Perencanaan	Nilai	71	62,65	71	81,88
		IKK9.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Biro Perencanaan	Nilai	83,7 5	65	85	100

Sumber: LKIP Biro Perencanaan 2020-2024

Pada LAKIP tahun 2023 kembali terdapat perubahan IKK yang dikarenakan adanya Reviu Rencana Strategis Sekretariat Jenderal, yaitu penggabungan IKK 3.1 Indeks Profesionalisme ASN Kementerian Perhubungan dan 3.2 Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Kementerian Perhubungan menjadi IKK 3 Indeks Merit System Kementerian Perhubungan.

Tabel 1 . 5 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2023

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2023 (Setelah ada Reviu Renstra Setjen)	
					Target	Nilai
SK1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan	IKK1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai	75	76,4
		IKK1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Nilai	60	90,63
SK2	Meningkatnya Birokrasi Kementerian	IKK2.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	78	BB 78,89

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2023 (Setelah ada Reviu Renstra Setjen)	
					Target	Nilai
	Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	IKK2.2	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3,5	3,2
		IKK2.3	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Nilai	84	94
SK3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan	IKK3	Indeks Merit System Kementerian Perhubungan	Nilai	0,73	0,71
SK4	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	IKK4	Indeks Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	Nilai	72	63,29
SK5	Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman, dan Penganggaran	IKK5.1	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Nilai	84	100
		IKK5.2	Tingkat keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran	Nilai	63	99,59
SK6	Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Sekretariat Jenderal	IKK6	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	80	80,08
SK7	Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian Internal	IKK7	Indeks Maturitas SPIP Sekretariat Jenderal	Nilai	3,5	3,2
SK8	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	IKK8	Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	Nilai	95	93,61
SK9	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Biro Perencanaan	IKK9.1	Indeks Profesionalisme ASN Biro Perencanaan	Nilai	72	79,3
		IKK9.2		Nilai	87,5	100

Sasaran Kegiatan	Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2023 (Setelah ada Reviu Renstra Setjen)	
				Target	Nilai
		Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Biro Perencanaan			

Sumber: LKIP Biro Perencanaan 2020-2024

Pada LAKIP tahun 2024 menggunakan penilaian pada Triwulan III yang dikarenakan pada saat penyusunan *Draft* Naskah Teknokratik Rencana Strategis Biro Perencanaan 2025-2029 dilaksanakan pada pertengahan tahun 2024.

Tabel 1 . 6 Capaian Kinerja Biro Perencanaan 2024

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2024 (TW IV)	
					Target	Nilai
SK1	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan	IKK1.1	Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan	Nilai	76	97,76
		IKK1.2	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Nilai	60	90,63
SK2	Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	IKK2.1	Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	80	BB 78,85
		IKK2.2	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3,6	3,382
		IKK2.3	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Nilai	85	96,2
SK3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan	IKK3	Indeks Merit System Kementerian Perhubungan	Nilai	0,75	0,74
SK4	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	IKK4	Indeks Kualitas Kebijakan Bidang Perencanaan	Nilai	73	48,07
SK5		IKK5.1		Nilai	85	100

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2024 (TW IV)	
					Target	Nilai
	Meningkatnya Keterpaduan Perencanaan, Pemrograman, dan Penganggaran		Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal			
		IKK5.2	Tingkat keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran	Nilai	80	97,07
SK6	Meningkatnya Akuntabilitas Kinerja Sekretariat Jenderal	IKK6	Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	81	80,15
SK7	Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian Internal	IKK7	Indeks Maturitas SPIP Sekretariat Jenderal	Nilai	3,6	3,382
SK8	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	IKK8	Kualitas Penyelenggaraan Perkantoran	Nilai	95	93,25
SK9	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Biro Perencanaan	IKK9.1	Indeks Profesionalisme ASN Biro Perencanaan	Nilai	72	72,95
		IKK9.2	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Biro Perencanaan	Nilai	90	100

Sumber: LKIP 2020-2024

1.1.3.2 Capaian Realisasi Anggaran Biro Perencanaan

Dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya, Biro Perencanaan memiliki anggaran untuk menunjang kegiatan operasional. Berikut merupakan rincian pagu alokasi anggaran Biro Perencanaan pada periode tahun 2020 – 2024:

Tabel 1 . 7 Realisasi Anggaran Biro Perencanaan Tahun 2020 - 2024

No	Tahun Anggaran	Pagu (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase (%)
1	2020	23.008.643.000	22.975.333.007	99,86
2	2021	24.174.578.000	24.172.024.897	99,99
3	2022	19.717.420.000	19.716.201.716	99,99
4	2023	24.446.179.000	24.444.430.777	99,99
5	2024	25.697.839.000	25.694.566.001	99,99

Sumber: LKIP Biro Perencanaan 2024

Berdasarkan tabel diatas diketahui pada Renstra Biro Perencanaan Tahun 2020 – 2024 ditetapkan pagu anggaran yang mengalami kenaikan secara berjenjang. Akan tetapi saat akhir periode posisi pagu anggaran terdapat deviasi yang sangat signifikan, meskipun penyerapan anggaran berjalan maksimal sesuai dengan kondisi pagu anggaran akhir tersebut. Hal ini terjadi didasari oleh adanya dampak pandemi Covid-19 yang mana berimbas adanya refocusing anggaran yang dialihkan untuk penanganan di era pandemi. Secara umum anggaran belanja Biro Perencanaan telah terserap dengan baik sepanjang tahun 2020 dan 2022 dengan rata-rata penyerapan anggaran di atas 99%. Terkait anggaran perlu adanya penyesuaian kode dan penetapan KRO serta RO yang sesuai antara Petunjuk Operasional Kerja (POK) dengan Renstra Biro Perencanaan Tahun 2020 – 2024 agar dapat memudahkan proses pemantauan baik secara kinerja anggaran dan juga kinerja kegiatan Biro Perencanaan.

1.2 Potensi dan Permasalahan

Potensi Biro Perencanaan sangat strategis dalam memberikan layanan dukungan manajemen berkaitan koordinasi dan penyusunan rencana, program, anggaran dan evaluasi Kementerian Perhubungan. Potensi ini mampu dijalankan secara optimal dengan kekuatan sumber daya yang ada serta kemampuan analisis, koordinasi, sinkronisasi, integrasi dan pengendalian kebijakan sehingga mampu menciptakan perencanaan pembangunan transportasi nasional secara terpadu, selaras akuntabel dan berkelanjutan dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan di Kementerian Perhubungan.

Potensi Biro Perencanaan dalam memberikan layanan dukungan manajemen Kementerian Perhubungan tentunya memiliki tantangan dan permasalahan. Keterbatasan sumber daya, resistensi dan kurang antisipasi terhadap adanya perubahan, mekanisme kerja dan ketatalaksanaan organisasi yang belum optimal, pembagian beban kerja setiap pegawai yang belum terstruktur, proses evaluasi yang belum optimal

serta penerapan teknologi informasi dan digitalisasi yang belum optimal yang mana semua permasalahan akan menghambat pencapaian sasaran dan kinerja Biro Perencanaan.

1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis

1.2.1.1 Kebijakan Transformasi Tata Kelola dalam RPJPN 2025-2045

Untuk mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang bersatu, berdaulat, maju, dan berkelanjutan sebagaimana yang dicanangkan dalam Indonesia Emas 2045, transformasi tata kelola diarahkan untuk mewujudkan regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif yang 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. 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, (x) kaderisasi dan pendanaan partai politik, dan (xi) relasi pemerintah dan masyarakat sipil.

Terdapat indikator capaian sampai tahun 2045 yang menjadi target pencapaian dalam transformasi tata kelola yang pelaksanaannya terbagi ke dalam 4 tahapan selama 20 tahun ke depan sebagaimana disampaikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 1 . 8 Indikator Capaian dan Tahapan Transformasi Tata Kelola dalam RPJPN 2025-2045

Indikator		
	Target 2025	Target 2045
Indeks Materi Hukum	0,51	0,71

Indikator		
	Target 2025	Target 2045
Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik	3,12	5,00
Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
Indeks Integritas Nasional	74,52	96,98
Indeks Persepsi Nasional	38	60
Tahapan		
Tahap 1 2025-2029 Penguatan Transformasi	Merupakan pelaksanaan tahap 1 transformasi tata kelola dengan fokus pada penguatan tepat fungsi, peningkatan kualitas ASN, regulasi yang efektif, digitalisasi pelayanan publik, peningkatan tata kelola partai politik dan pemberdayaan masyarakat sipil. 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	
Tahap 2 2030-2034 Akselerasi Transformasi	Merupakan pelaksanaan tahap 2 transformasi tata kelola dengan fokus pada terwujudnya kelembagaan yang kolaboratif, SDM ASN yang sejahtera, proporsional, dan berkompeten, penyederhanaan regulasi berbasis teknologi informasi, partai politik yang modern dan mandiri, serta masyarakat sipil yang partisipatif	
Tahap 3 2035-2039 Ekspansi Global	Merupakan pelaksanaan tahap 3 transformasi tata kelola ditekankan pada terwujudnya kelembagaan yang adaptif, SDM ASN yang kompetitif, partai politik yang modern dan mandiri, pembentukan dan evaluasi regulasi berbasis teknologi informasi, dan masyarakat sipil yang mandiri	

Indikator		
	Target 2025	Target 2045
Tahap 4 2040-2045 Mewujudkan Indonesia Emas	Merupakan pelaksanaan tahap 4 transformasi tata kelola difokuskan pada tercapainya regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif	

1.2.1.2 Pencapaian Reformasi Birokrasi Sesuai RPJMN 2025-2029

Di dalam RPJMN 2025-2029, reformasi birokrasi tercantum di dalam Prioritas Nasional (PN) 7 yaitu memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelunduan. Sasaran Nasional yang ingin dicapai adalah terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani dengan indikator sasaran nasional adalah indeks reformasi birokrasi nasional dengan target indeks reformasi birokrasi tahun 2029 mencapai 77,26 dari 71,38 di tahun 2025.

Reformasi birokrasi dilakukan melalui ekstensifikasi dan intensifikasi penerimaan perpajakan, intensifikasi penerimaan negara bukan pajak dan peningkatan kesejahteraan ASN melalui penerapan konsep total reward berbasis kinerja ASN. Perlu adanya perubahan kebijakan.

- Reformasi yang lincah (*agile*);
- Adaptif, bervisi melampaui zamannya (*thinking ahead*) secara terus menerus (*thinking again*);
- Dalam horizon berpikir luas lintas batas (*thinking across*);
- Pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence based*);
- Didukung dengan data terintegrasi (*integrated big-data*).

1.2.1.3 Roadmap Reformasi Birokrasi Sekretariat Jenderal

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).

Melakukan identifikasi dan pemetaan regulasi lingkup instansi pemerintah (menghilangkan *overlapping* peraturan).

- a) Deregulasi aturan yang menghambat birokrasi.
- b) Penguatan system regulasi nasional lingkup instansi 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)/Pemerintahan Digital (Pemdi).

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 setelah dilakukan penajaman indikator ini dilanjutkan, dan disinergikan.

Road map Reformasi Birokrasi 2020-2024 setelah dilakukan penajaman mengarahkan pelaksanaan reformasi birokrasi kedalam dua focus 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.

Sekretariat Jenderal sebagai unsur pembantu pimpinan Kementerian Perhubungan mempunyai peran dan fungsi yang sangat strategis dalam rangka melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Tugas dan fungsi dimaksud sesuai hasil reuiu meliputi koordinasi kegiatan, koordinasi penyusunan rencana dan program, pembinaan dan pemberian dukungan SDM, keuangan, organisasi dan tatalaksana, kerjasama, pemberian informasi dan hubungan masyarakat, koordinasi dan penyusunan peraturan perundang-undangan, pengelolaan aset Kementerian Perhubungan, pembinaan jabatan fungsional, koordinasi pembiayaan kreatif serta koordinasi pelaksanaan investigasi serta penelitian kecelakaan transportasi.

1.2.1.4 Transformasi Digitalisasi Pemerintah

Secara definisi, Transformasi Digital merupakan proses pengalihwujudan dan internalisasi teknologi, proses bisnis, cara kerja serta budaya kerja digital secara integral di lingkungan pemerintahan, penyelenggara layanan dan industri transportasi yang disertai dengan pembudayaan tata cara

berbasis digital secara utuh pada masyarakat serta pengguna jasa dalam mendapatkan dan memanfaatkan layanan jasa transportasi secara terpadu, menyeluruh, merata dan berkelanjutan. Terdapat 6 pemenuhan kewajiban menuju Transformasi Digital yang Adaptif, Inklusif, Memberdayakan, Berdaulat dan Berkelanjutan.

Pengarusutamaan transformasi digital melalui pengembangan sistem penghubung layanan transportasi (SPLT), percepatan transformasi digital, dan produksi talenta digital. Transformasi digital mengacu pada enam pemenuhan kewajiban menuju transformasi digital yang adaptif, inklusif, memberdayakan, berdaulat dan berkelanjutan, yaitu:

1. Pembentukan regulasi untuk menjadi dasar dan kepastian dalam pengembangan transformasi digital dalam aspek kelembagaan, infrastruktur, sumber daya manusia, pemanfaatan, serta riset dan inovasi digital;
2. Peningkatan ketersediaan dan penguatan kualitas sumber daya manusia digital yang adaptif dan berdaya saing global;
3. Peningkatan infrastruktur digital dan teknologi, guna meningkatkan kecepatan akses layanan dan penguatan keamanan siber seluruh layanan;
4. Pengembangan keterpaduan data (*data enablement*), melalui penguatan Satu Data Transportasi guna menunjang penyelenggaraan Satu Data Indonesia dan Kebijakan Satu Peta serta pengembangan berbagi Pusat Data Nasional;
5. Modal investasi teknologi (*financing technologies*) dalam aspek peningkatan keamanan siber, pendidikan dan pelatihan SDM bidang sistem informasi dan keamanan siber;
6. Peningkatan riset dan inovasi dengan pemanfaatan data yang berkualitas dan akurat dalam penyusunan perencanaan dan kebijakan pembangunan serta layanan publik sektor transportasi sehingga tepat guna dan tepat sasaran.

Transformasi digital Pemerintah dilakukan dengan memanfaatkan fondasi yang sudah ada melalui Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE). Fondasi kebijakan yang sudah ada yaitu UU Pelindungan Data Pribadi melalui UU 27/2022 dan UU Informasi & Transaksi Elektronik melalui UU 1/2024, Perpres Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) melalui Perpres 95/2018, Perpres Arsitektur SPBE melalui Perpres 132/2022,

Perpres Satu Data Indonesia melalui Perpres 39/2019 dan Perpres Pelindungan Infrastruktur Informasi Vital (IIV) melalui Perpres 82/2022. Capai yang sudah dihasilkan Penerapan Pemerintah Digital di Indonesia terus meningkat, baik pada indeks nasional maupun internasional, berbagai inisiatif digital. 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 kelola dan manajemen Pemerintah Digital, membangun kemampuan implementasi Pemerintah melalui Integrasi/ interoperabilitas Layanan digital dan emerging teknologi.

1.2.2 Isu Strategis

Biro Perencanaan mempunyai peran yang sangat strategis dalam melakukan koordinasi dan penyusunan rencana, program, anggaran dan evaluasi di lingkungan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan Biro Perencanaan sebagai organisasi sangat ditentukan oleh kemampuan dalam beradaptasi dan merespon cepat perubahan lingkungan (baik internal maupun eksternal), kemampuan cepat merespon Dalam melakukan mitigasi terhadap perubahan lingkungan internal dan eksternal yang cepat dan sulit diprediksi, Biro Perencanaan perlu melakukan pemetaan terhadap permasalahan yang dapat mempengaruhi proses perencanaan dan penganggaran. Pemetaan terhadap permasalahan adalah sebagai berikut

1. Reformasi birokrasi dan tata kelola pemerintahan

Peran strategis Biro Perencanaan dalam pencapaian reformasi birokrasi sesuai RPJMN 2025-2029 di lingkungan Kementerian Perhubungan melalui pemantauan, analisis dan evaluasi pelaksanaan reformasi birokrasi untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), pelayanan publik prima, efisiensi, transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan anggaran dan kinerja.

Di dalam RPJMN 2025-2029, reformasi birokrasi tercantum di dalam Prioritas Nasional (PN) 7 dengan Sasaran Nasional yang ingin dicapai adalah terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani dengan indikator sasaran nasional adalah indeks reformasi birokrasi nasional dengan target indeks reformasi birokrasi tahun 2029 mencapai 77,26 dari 71,38 di tahun 2025.

Biro Perencanaan berperan sebagai motor penggerak pencapaian reformasi birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk mendukung pencapaian indeks reformasi birokrasi di tingkat Kementerian Perhubungan yang akan memberikan kontribusi terhadap indeks reformasi birokrasi nasional.

2. Dukungan terhadap Pencapaian Prioritas Nasional

Dalam kerangka pembangunan nasional jangka menengah sesuai RPJMN 2025-2029, peran strategis Biro Perencanaan dalam mendukung pelaksanaan Asta Cita yang diwujudkan melalui program prioritas nasional sektor transportasi yang merupakan penugasan kepada Kementerian Perhubungan yaitu prioritas nasional 3 (PN 3) dengan indikator peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB menjadi 48,50% dan prioritas nasional 5 (PN 5) dengan indikator penurunan biaya logistik menjadi 12,50% PDB.

Peran strategis Biro Perencanaan dalam mendorong keberhasilan kebijakan fondasi transformasi tata kelola, pengembangan skema pembiayaan infrastruktur transportasi, peningkatan kemitraan dan kerjasama internasional, penerapan transportasi rendah karbon, pengarusutamaan gender, inklusi sosial dan SDGs, pemanfaatan teknologi dan digitalisasi serta memastikan pelaksanaan direktif presiden kepada Kementerian Perhubungan berjalan dengan baik.

3. Kelemahan dalam proses perencanaan dan penganggaran

Dalam proses perencanaan dan penganggaran, tantangan yang dihadapi adalah bagaimana memperkirakan kondisi masa depan berdasarkan analisis data yang ada. Kualitas data dan informasi serta kemampuan dalam memprediksikan kondisi yang terjadi di masa mendatang menjadi kunci keberhasilan dalam perencanaan dan penganggaran. Kesulitan dalam memperkirakan kondisi masa depan, kurangnya pemahaman lingkungan dan ketidakmampuan dalam memproyeksikan secara efektif menyebabkan perencanaan dan penganggaran menjadi tidak terarah dan realistis.

Adanya hubungan yang terputus antara perencanaan jangka panjang dan tahunan menyebabkan anggaran tahunan sering kali belum mencerminkan rencana pembangunan jangka panjang dan berpotensi alokasi anggaran tidak optimal dan tidak fokus pada prioritas yang telah direncanakan. Kondisi ini berimplikasi pada target pencapaian kinerja yang sulit tercapai secara optimal.

4. Efektifitas perencanaan dan pengelolaan anggaran

Salah satu permasalahan yang cukup mendasar saat ini adalah belum ada indikator yang jelas untuk mengukur efektifitas perencanaan dan pengelolaan anggaran dalam beberapa program/kegiatan, terutama terkait dengan tingkat korelasi dan konsistensi antara tugas fungsi dengan kegiatan yang dilaksanakan. Hal ini diindikasikan dari beberapa permasalahan antara lain sinkronisasi antara perencanaan dan program kegiatan belum sepenuhnya dapat dilaksanakan dengan baik, lemahnya koordinasi antara unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dan pemangku kepentingan lain (Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah) dan belum optimalnya pemanfaatan tata ruang sesuai dengan ketentuan yang berlaku, serta monitoring dan evaluasi lingkup perencanaan program dan anggaran yang dilaksanakan saat ini umumnya belum berjalan efektif, sehingga kendala dan permasalahan yang ditemukan belum sepenuhnya dapat ditindaklanjuti penyelesaiannya.

Sehubungan dengan hal tersebut maka reformasi kebijakan Pemerintah di bidang perencanaan dan penganggaran memerlukan sinkronisasi dan penyesuaian terhadap mekanisme perencanaan program dan anggaran dalam lingkup internal Kementerian Perhubungan. Hal ini berimplikasi pada berubahnya struktur program dan anggaran yang lebih berorientasi pada efisiensi dan capaian kinerja di setiap komponen / unit kerja lingkup Kementerian Perhubungan. Di sisi lain, masih diperlukan upaya-upaya yang lebih terarah dalam rangka mewujudkan efisiensi perencanaan anggaran lingkup Kementerian Perhubungan.

5. Optimalisasi pemanfaatan teknologi informasi dan digitalisasi dalam perencanaan dan penganggaran

Pemanfaatan teknologi informasi sangat penting untuk meningkatkan efisiensi, transparansi dan akuntabilitas dalam penyusunan perencanaan dan penganggaran. Dengan teknologi informasi dan digitalisasi memungkinkan pengambilan keputusan dalam perencanaan dan penganggaran dapat dilakukan lebih cepat, akurat dan terukur melalui:

- a. Penggunaan data dan informasi yang terukur dan valid yang diperoleh melalui pengumpulan dan analisis data yang komprehensif berbasis teknologi informasi.

- b. Pengembangan platform digitalisasi yang terintegrasi yang menghubungkan seluruh proses perencanaan, penganggaran, pelaksanaan serta monitorong dan evaluasi.
- c. Penyediaan akses informasi berbasis teknologi yang mudah bagi publik untuk ikut serta melakukan pengawasan dalam proses perencanaan dan penganggaran.

6. Optmalisasi sistem dan ketatalaksanaan organisasi Biro Perencanaan

Agar organisasi Biro Perencanaan lebih adaptif dan lincah dalam merespon perubahan yang cepat, diperlukan optimalisasi sistem dan ketatalaksanaan baik di lingkungan internal maupun hubungan eksternal Biro Perencanaan melalui penyederhanaan birokrasi, penguatan budaya organisasi melalui gerakan efisiensi birokrasi, program budaya kerja baru, manajemen mutu budaya pengembangan *digital workplace* dan *green office* di lingkungan Biro Perencanaan.

Pengembangan *digital workplace* dengan memanfaatkan kemajuan teknologi dan digitalisasi memungkinkan lingkungan kerja Biro Perencanaan menjadi lingkungan kerja virtual terintegrasi yang memanfaatkan teknologi sehingga dapat bekerja, berkolaborasi, dan mengakses data secara efektif dari mana saja, kapan saja, dan menggunakan perangkat apa pun, mendukung fleksibilitas (jarak jauh/hibrida) dengan meningkatkan produktivitas, komunikasi dan efisiensi di lingkungan Biro Perencanaan

1.2.3 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko

Dalam menjalankan tugas dan fungsi, Biro Perencanaan akan menghadapi peluang, tantangan dan risiko selama 2025-2029. Peluang yang ada menjadi kondisi yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan efektivitas dan kinerja Biro Perencanaan untuk mencapai tujuan. Tantangan yang ada menjadi kondisi yang harus dihadapi dengan daya upaya, kemampuan dan tekad yang kuat. Risiko yang dituangkan dalam tabel tersebut merupakan landasan untuk melakukan identifikasi risiko untuk pencapaian masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) Biro Perencanaan.

Tabel 1 . 9 Peluang dan Tantangan dalam Tranformasi Tata Kelola Pemerintahan di Bidang Perencanaan

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
Peluang Eksternal:	

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
• Kebijakan prioritas nasional pembangunan transportasi nasional • Penyelarasan perencanaan dengan sistem anggaran menciptakan peluang dalam meningkatkan efisiensi sumber daya • Ketersediaan dana pinjaman/hibah/bantuan luar negeri • Peningkatan tren pertumbuhan investasi sektor transportasi • Pemanfaatan teknologi dan digitallisasi pemerintahan bidang perencanaan • Kolaborasi dan sinergi antar pemangku kepentingan dalam perencanaan pembangunan nasional Peluang Internal: • Peran strategis Biro Perencanaan dalam mendukung transformasi tata kelola pembangunan transportasi nasional • Peran perencanaan pembangunan transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi • Optimalisasi dukungan sumber daya yang dimiliki Biro Perencanaan	• Risiko: Ketidakselarasan antar dokumen perencanaan nasional • Risiko: Keterlambatan penyusunan dokumen perencanaan kinerja • Risiko: Ketidaksinkronan antara perencanaan jangka panjang dengan program tahunan • Risiko: Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan • Risiko: Perubahan regulasi dan kebijakan terkait tarif jasa transportasi • Risiko: Fluktuasi komponen biaya dalam perhitungan tarif yang berubah cepat sehingga menyebabkan perhitungan tarif jasa bidang transportasi tidak akurat • Risiko: Proses perhitungan dan penetapan tarif yang lama mengakibatkan kerugian finansial dan ketidakpuasan pelayanan • Risiko: Kegagalan proses internal pengelolaan perkantoran di Biro Perencanaan • Risiko: Kurang optimalnya pengelolaan keuangan dan barang milik negara • Risiko: Lambatnya proses transformasi teknologi untuk efisiensi dan penyesuaian tantangan persaingan dan perubahan iklim • Risiko: Kurang optimalnya manajemen sumber daya manusia dan tata kerja di Biro Perencanaan • Risiko: Lambatnya proses reformasi birokrasi di Biro Perencanaan
Tantangan Eksternal • Tuntutan perencanaan pembangunan transportasi yang berkelanjutan yang inklusif dan berketahanan iklim sejalan dengan isu global dan nasional • Perubahan kebijakan dan perencanaan memerlukan adaptasi yang cepat • Tuntutan reformasi perencanaan dalam menghadapi tantangan kebijakan anggaran • Tuntutan akuntabilitas dan transparansi dalam pembangunan transportasi • Kebijakan tarif jasa transportasi harus seimbang antara kepentingan pengguna dengan operator Tantangan Internal • Keterbatasan anggaran menuntut adanya perencanaan yang efektif dan efisien	

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
• Belum optimalnya dukungan perencanaan terhadap kinerja pelayanan transportasi • Belum terpenuhinya kompetensi pegawai Biro Perencanaan • Belum optimalnya dukungan teknologi digitalisasi dalam peningkatan kinerja pelayanan Biro Perencanaan • Terbatasnya pemanfaatan sumber pendanaan pinjaman luar negeri/hibah dalam pengembangan dan pembangunan transportasi nasional • Masih rendahnya efektivitas regulasi dan kebijakan • Belum optimalnya layanan perkantoran di Biro Perencanaan • Belum optimalnya transformasi tata kelola pemerintahan di Biro Perencanaan	

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.



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

Gambar 2 . 1 Visi Indonesia Emas 2025-2045

(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 maju, 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 2024-2029
(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 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:



Terwujudnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik¹⁾ dalam mendukung Terwujudnya Transportasi Maju²⁾ menuju Indonesia Emas 2045³⁾

Gambar 2 . 4 Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029
(Sumber: Renstra Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029)

Penjelasan mengenai Visi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2024-2029 yakni:

1. 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).
2. 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.

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

2.1.5 Visi Biro Perencanaan 2025-2029

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

“Terwujudnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Bidang Perencanaan yang Baik¹⁾ dalam mendukung Terwujudnya Transportasi Maju²⁾ menuju Indonesia Emas 2045³⁾”

Keterangan :

1. Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Bidang Perencanaan yang Baik merupakan tujuan dari pelaksanaan koordinasi dan penyusunan rencana, program, anggaran dan evaluasi Kementerian Perhubungan dalam mendukung tugas dan fungsi Sekretariat Jenderal (PM 4/2025);
2. Transportasi maju mengambil dari Visi Kementerian Perhubungan merupakan pengejawantahan dari Visi 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;
3. 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 Pembangunan 2045

Misi bernegara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 adalah:

Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia;

- a. Memajukan kesejahteraan umum;
- b. Mencerdaskan kehidupan bangsa;

- c. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Dalam rangka menegajawantahkan 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 membangun 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 Kepemimpinan Indonesia, memantapkan agenda supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan 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 Transformasi 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 kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik 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 Kestinambungan Pembangunan, kestinambungan 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 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 Indonesia :



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 Presdient 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 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 Sekretariat 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 memanfaatkan 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 Sekretariat 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 memanfaatkan 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).

2.2.5 Misi Biro Perencanaan 2025-2029

Dengan mempertimbangkan misi Sekretariat Jenderal dan visi Biro Perencanaan, maka Biro Perencanaan mempunyai misi:

- a. Meningkatkan kinerja layanan Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan dalam Mendukung Transformasi Tata Kelola*) Kementerian Perhubungan;
- b. Mewujudkan organisasi Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi.

Keterangan :

Misi 1 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.

Misi 2 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan di internal Biro Perencanaan 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 memanfaatkan 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
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, Kesenjangan 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 Berkualitas dan Ramah Lingkungan	

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:

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

4. 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
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
<i>Customer Perspective</i>	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 (<i>CKLTN</i>) $CKLTN = (RRKTN/TRKTN + RTITN/TTITN + RIKMTN/TIKMTN + RTKTN/TTKTN)/4$ • <i>RRKTN</i> = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>TRKTN</i> = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>RTITN</i> = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>TTITN</i> = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>RIKMTN</i> = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi • <i>TIKMTN</i> = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi • <i>RTKTN</i> = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional • <i>TTKTN</i> = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
<i>Internal Business Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi (satuan %) Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (<i>CKKSTN</i>) $CKKSTN = (RIKRKT/TIKRKT + RCtransportasi/TCtransportasi)/2$ • <i>RIKRKT</i> = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi • <i>TIKRKT</i> = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi • <i>RCtransportasi</i> = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		• <i>TCtransportasi</i> = Target Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten
<i>Learning and Growth Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (satuan %) Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (<i>CKRBKP</i>) $CKRBKP = (RIRBKP/TIRBKP)$ • <i>RIRBKP</i> = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan • <i>TIRBKP</i> = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan

2.3.4 Tujuan Sekretariat Jenderal 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 4 (empat) tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

1. 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.
2. Optimalnya Dukungan Manajemen Terhadap 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 Kementerian Perhubungan.
3. Optimalnya Dukungan Teknis Terhadap Peningkatan Kinerja Kementerian Perhubungan (T.2)

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 Kementerian Perhubungan.

4. Terwujudnya *Good Government* di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan

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 memanfaatkan kemajuan teknologi).

Tabel 2 . 3 Indikator Tujuan Sekretariat Jenderal 2025-2029

Level Perspective	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0)	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan Kementerian Perhubungan yaitu dukungan secara langsung terhadap indikator Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dan dukungan secara tidak langsung pada indikator konektivitas dan integasi, pelayanan, keselamatan, kualitas rekomendasi kebijakan dan kompetensi SDM transportasi
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Optimalnya Dukungan Manajemen Terhadap Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan = (TKP-Perencanaan + TKP-SDM dan Kelembagaan + TKP-Kuangan + TKP-Hukum + TKP-LPPBMN + TKP-Umum + TKP- KIP) / 7 • TKP-Perencanaan = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Perencanaan • TKP-SDM dan Kelembagaan = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang SDM dan Kelembagaan

Level Perspective	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		• TKP-Keuangan = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Keuangan • TKP-Hukum = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Hukum • TKP-LPPBMN = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN • TKP-Umum = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Umum • TKP-KIP = Tingkat Pencapaian Kinerja Tata Kelola Bidang Komunikasi dan Informasi Publik
	Tujuan 1 (T.1): Optimalnya Dukungan Teknis Terhadap Peningkatan Kinerja Kementerian Perhubungan	IKT.2 Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan = (DSK-Pusdatin + DSK-PPTB + DSK-PFKKI + DSK-Pusbin JFT + DSK-PPIT + DSK-KNKT + DSK-MAHPEL) / 7 • DSK-Pusdatin = Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Data dan Teknologi Informasi • DSK-PPTB = Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan • DSK-PFKKI = Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional • DSK-Pusbin JFT = Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi • DSK-PPIT = Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pembiayaan Infrastruktur Transportasi • DSK-KNKT = Tingkat Pencapaian Efektivitas Monitoring Tindak Lanjut Rekomendasi Keselamatan Hasil Investigasi KNKT • DSK-Mahpel = Tingkat Pencapaian Pemanfaatan Rekomendasi Hasil Keputusan Sidang Mahkamah Pelayaran
<i>Internal Business Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2): Terwujudnya Good Government di lingkungan	IKT.3 Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal Tingkat Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal = Dukman-Setjen

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

2.3.5 Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029

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

1. Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0 Level Kementerian Perhubungan)

Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan transformasi tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam mendukung reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan. Tujuan pada level *stakeholders perspectives* ini dimuat dalam RPJPN 2025-2045 dan RPJMN 2020-2025 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.

2. Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (T.0 Level Sekretariat Jenderal)

Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dalam memberikan dukungan manajemen secara optimal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan.

3. Optimalnya Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (T.1)

Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi Biro

Perencanaan dalam memberikan dukungan manajemen secara optimal dalam upaya mendukung transformasi tata kelola Sekretariat Jenderal dan Kementerian Perhubungan.

4. Terwujudnya *Good Government* di lingkungan Biro Perencanaan

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

Tabel 2 . 4 Indikator Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029

Level Perspective	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0 Level Kementerian Perhubungan): Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif (T.0)	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan Kementerian Perhubungan yaitu dukungan secara langsung terhadap indikator Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan dan dukungan secara tidak langsung pada indikator konektivitas dan integritas, pelayanan, keselamatan, kualitas rekomendasi kebijakan dan kompetensi SDM transportasi
	Tujuan 0 (T.0 Level Sekretariat Jenderal): Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Optimalnya Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan Guna Mendukung Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Bidang Perencanaan Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Bidang Perencanaan = $(TC-AKIP \text{ Kemenhub} + TC-SPIP \text{ Kemenhub} + TC-Perencanaan \text{ Kemenhub} + TC-Perencanaan Anggaran Kemenhub + TC-Tarif Kemenhub) / 5$

Level Perspective	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		• TC-AKIP Kemenhub = Tingkat Pencapaian Nilai AKIP Kementerian Perhubungan • TC-SPIP Kemenhub = Tingkat Pencapaian Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan • TC-Perencanaan Kemenhub = Tingkat Pencapaian Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan • TC-Perencanaan Anggaran Kemenhub = Tingkat Pencapaian Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan • TC-Tarif Kemenhub = Tingkat Pencapaian Rekomendasi Pentarifan Kementerian Perhubungan
Internal Business Perspectives dan dan Learning and Growth Perspectives (LG)	Tujuan 2 (T.2): Terwujudnya <i>Good Governance</i> di lingkungan Biro Perencanaan	IKT.2 Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Biro Perencanaan Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan = (TC-AKIP Setjen + TC-Perencanaan Setjen + TC-AKIP Biroren + TC-IKPA Biroren + TC-Arsip Biroren + TC-Layanan Kantor Biroren) / 6 • TC-AKIP Setjen = Tingkat Pencapaian Nilai AKIP Sekretariat Jenderal • TC-Perencanaan Setjen = Tingkat Pencapaian Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal • TC-AKIP Biroren = Tingkat Pencapaian Nilai AKIP Biro Perencanaan • TC-IKPA Biroren = Tingkat Pencapaian Nilai IKPA Biro Perencanaan • TC-Arsip Biroren = Tingkat Pencapaian Nilai Pengawasan Arsip Biro Perencanaan • TC-Layanan Kantor Biroren = Tingkat Pencapaian Terselenggaranya Layanan Perkantoran Biro Perencanaan

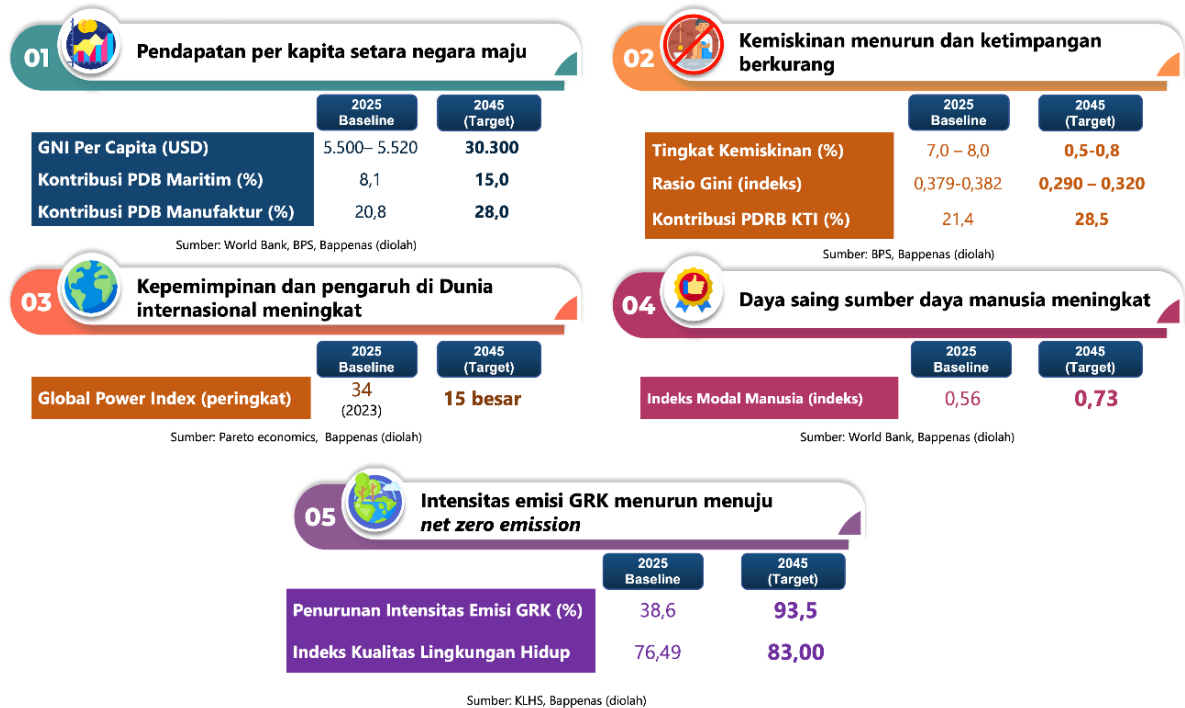
Tabel 2 . 5 Target Kinerja Tujuan Biro Perencanaan 2025-2029

Indikator Tujuan Biro Perencanaan		Satuan	Target Kinerja				
			2025	2026	2027	2028	2029
Tujuan 1 (T1)	IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Bidang Perencanaan	Persentase	100	100	100	100	100
Tujuan 2 (T2)	IKT.2 Tingkat Capaian Kinerja Dukungan Manajemen Biro Perencanaan	Persentase	100	100	100	100	100

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

- 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;
- 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 %;
- 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;
- 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 Indonesia 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 2.6**.

Tabel 2 . 6 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
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		b. Tahunan	36,65	80,98
		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 2.9**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029 (lihat **Gambar 2.8**).

Sasaran Pembangunan Nasional

Representasi keberhasilan pembangunan tahun 2025-2029 tergambar pada pencapaian sasaran pembangunan nasional sebagai berikut.



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 2.6**. 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 . 7 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 Industri 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:

- 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);
- 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);
- Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi 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);

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 2.8**.

Tabel 2 . 8 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

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
PP 03.01	Peningkatan pemenuhan SDM transportasi yang kompeten	persen	85,5 (2023)	85,0	87,0
Pengampu Pencapaian Indikator 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 <i>Track Quality Index</i> (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
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 penumpang/ hari	1,4 (2023)	1,42	1,56
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel**	juta penumpang/ 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

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
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'
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	Indeks 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.

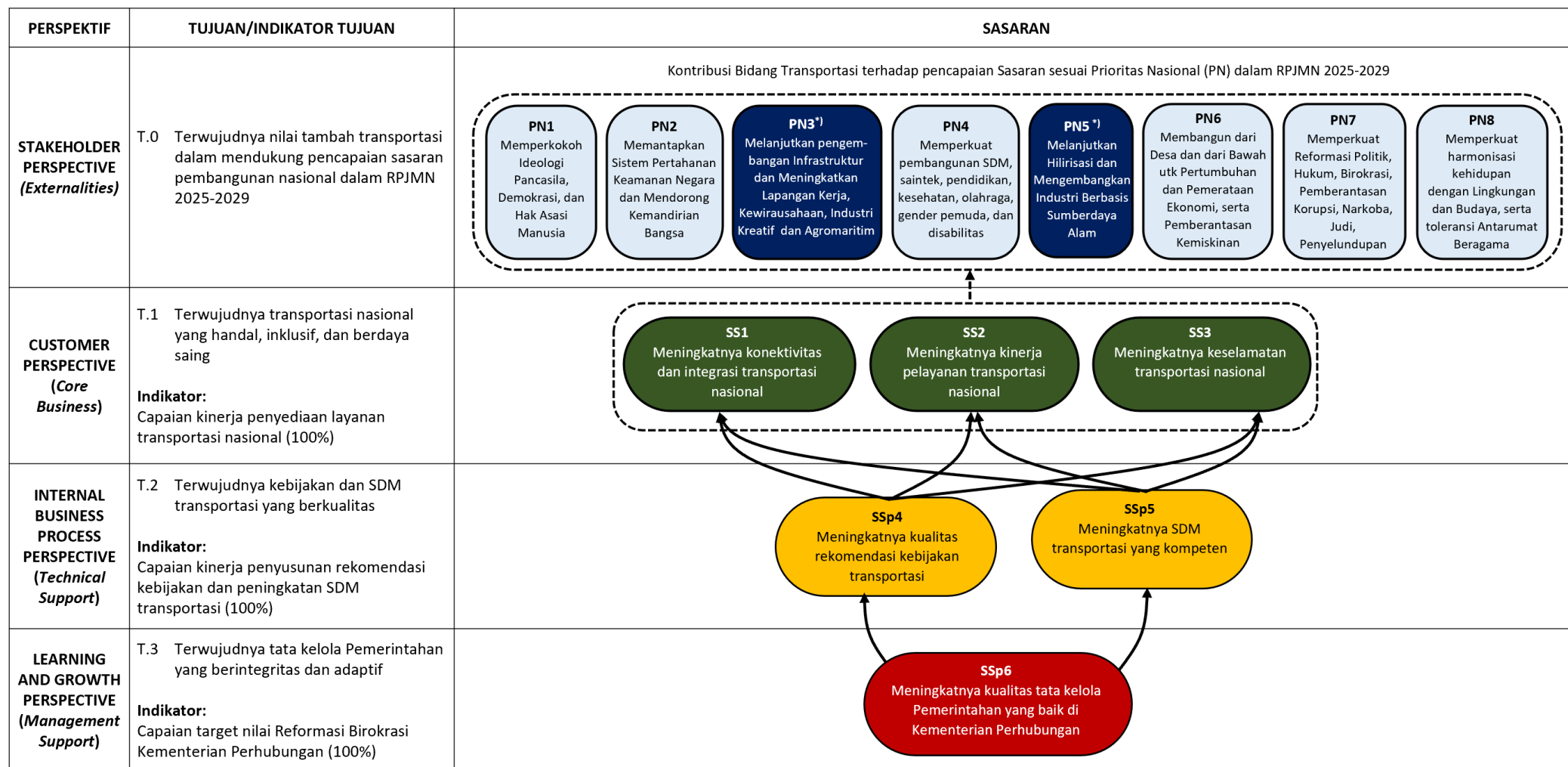
Untuk setiap indikator penugasan dari RPJMN 2025-2029 tersebut akan diturunkan ke setiap Unit Kerja Eselon I dan/atau Unit Kerja Eselon II sebagai pelaksana dari kegiatan terkait dengan indikator.

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.



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya 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.

Gambar 2 . 11 Peta strategi (strategy map) Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan 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.
2. 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.
3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (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.
4. 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 2.6** 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, Achievable, 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 . 9 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	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN})

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
			publik sektor transportasi		$IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ $IKM_{TD} = \text{IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat}$ $IKM_{KA} = \text{IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Kereta Api}$ $IKM_{TL} = \text{IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut}$ $IKM_{TU} = \text{IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara}$ $IKM_{TAM} = \text{IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda}$ IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ $TK_{TD} = \text{Tingkat keselamatan transportasi darat}$ $TK_{KA} = \text{Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian}$ $TK_{TL} = \text{Tingkat keselamatan transportasi laut}$

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
					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% Manfaat 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 2025-2029

2.4.4.1 Sasaran Program Sekretariat Jenderal 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 *Customer 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 . 10 Tujuan dan Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029

Level Perspective	Tujuan	Sasaran Program (SP)
<i>Stakeholder Perspective</i>	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

Level Perspective	Tujuan	Sasaran Program (SP)
<i>Customer Perspectives</i>	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
<i>Internal Business Perspectives</i>	Tujuan 3 (T.3) Terwujudnya <i>Good Government</i> di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan	a. Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal
<i>Learning and Growth Perspectives</i>		

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 mempunyai 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 Transportasi dengan

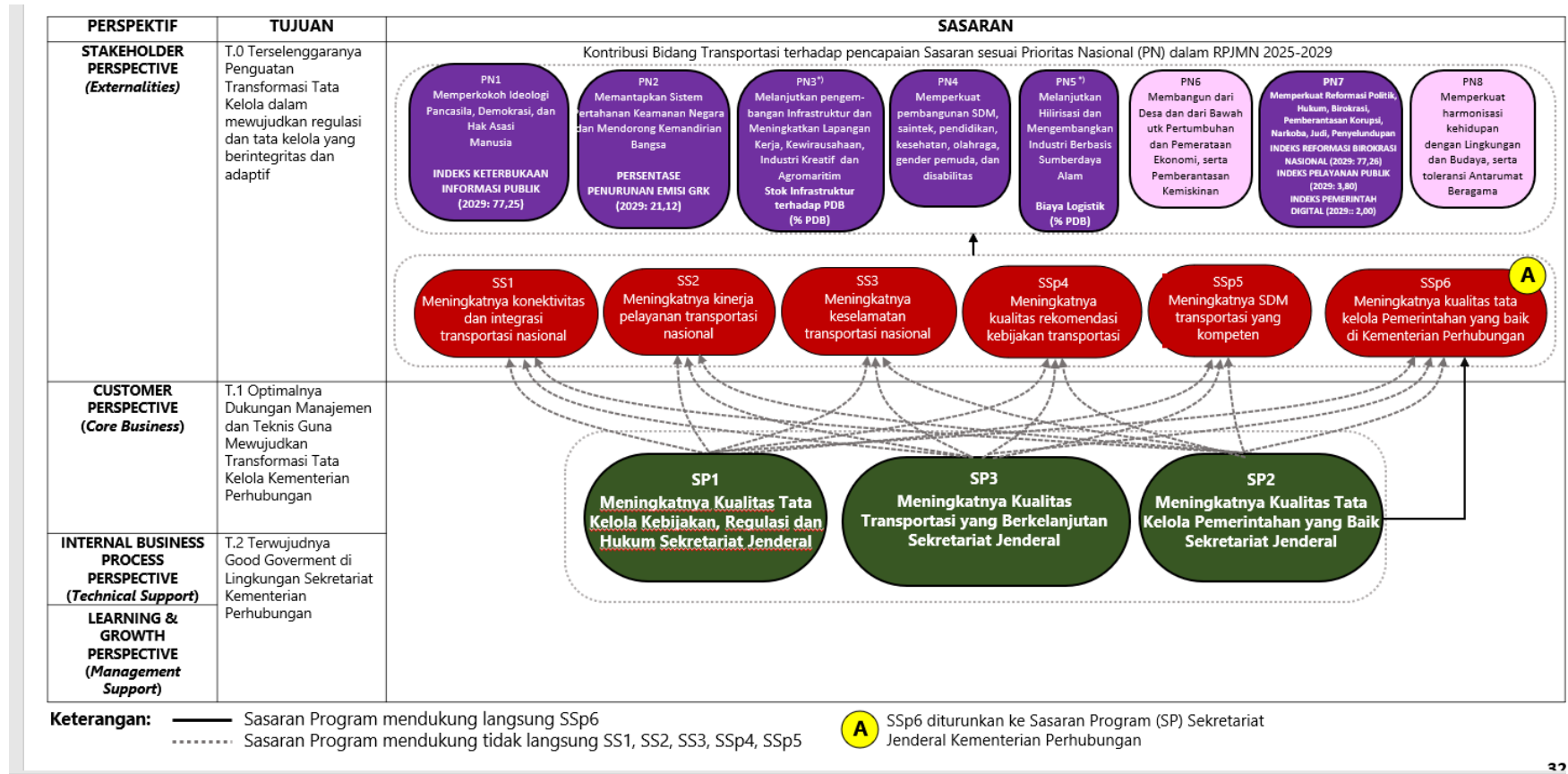
pengampu Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) dimana IKP tersebut merupakan target nasional yang terdapat dalam RPJMN.

- 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, Achievable, 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 . 11 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
	SP2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal	IKP2.1	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB
	SP3	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal	IKP3.1	Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO2	Total Penurunan Emisi GRK Transportasi

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

2.4.4.2 Indikator Kinerja Sekretariat Jenderal 2025-2029

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, Achievable, 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 . 12 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 (<i>legal drafter</i>) pusat pusat yang berkualitas + Kualitas re-regulasi atau deregulasi berbagai peraturan perundang-	• Tingkat koordinasi Kementerian Hukum untuk melakukan harmonisasi regulasi/memperkuat koordinasi untuk melakukan harmonisasi regulasi * 25% • Kompetensi Aparatur Sipil Negara sebagai perancang peraturan perundang-undangan (<i>legal drafter</i>) pusat pusat yang berkualitas * 25% • Kualitas re-regulasi atau deregulasi berbagai peraturan perundang-undangan berdasarkan hasil reuiu * 30% • Penataan Database Peraturan Perundang-undangan *	Biro Hukum

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Formulasi Perhitungan	Keterangan/Meta Data	Pengampu
		undangan berdasarkan hasil reviu + Penataan Database Peraturan Perundang-undangan)		
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 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.	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi
SP3 Meningkatnya Kualitas Transportasi	IKP3 Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca	IKP3 = Total Penurunan Emisi GRK Transportasi (Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Darat + Penurunan	Secara umum metodologi sesuai dengan IPCC 2006, perhitungan emisi GRK sektor transportasi merupakan selisih dari jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas	Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Formulasi Perhitungan	Keterangan/Meta Data	Pengampu
yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal	Sektor Transportasi	Emisi GRK Sub Sektor Laut + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Udara + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Perkeretaapian)	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	

2.4.4.3 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal

Berdasarkan 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 . 13 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;

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
		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 publik yang lemah sehingga kurang optimalnya peran komunikasi publik; n. Belum optimalnya pengelolaan informasi publik (PPID); o. Tata kelola publik belum terintegrasi antar unit di lingkungan Kementerian Perhubungan; p. Kurang optimalnya pengelolaan data dan teknologi informasi dalam mendukung digitalisasi pemerintahan di bidang transportasi; q. Belum optimalnya pelaksanaan 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 optimalnya peran Mahkamah Pelayaran dalam mewujudkan penegakan hukum pelayaran yang berkeadilan, transparan dan berstandar internasional dalam upaya memperkuat sistem keselamatan pelayaran nasional menuju transportasi

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
		laut yang selamat, modern dan berdaya saing global.
3	Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	a. Aspek transportasi berkelanjutan belum terintegrasikan 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.

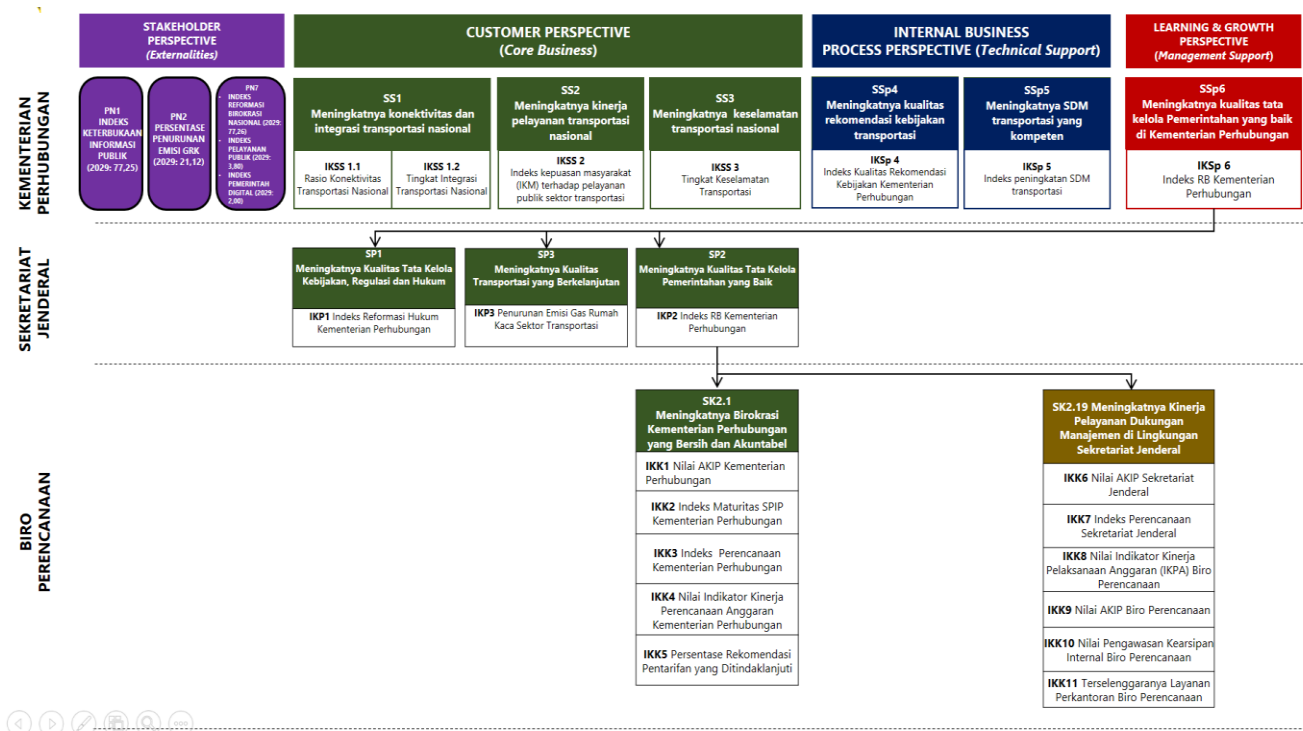
2.4.5 Sasaran Biro Perencanaan 2025-2029

2.4.5.1 Sasaran Program Biro Perencanaan 2025-2029

Sasaran Strategis 6 (SSp. 6) Kementerian Perhubungan 2025-2029 diturunkan (*cascading*) ke level Sekretariat Jenderal dalam bentuk Sasaran Program (SP) dan diturunkan ke level Biro Perencanaan dalam bentuk Sasaran Kegiatan (SK). Sasaran Kegiatan (SK) Biro Perencanaan 2025-2029 merupakan dukungan Biro Perencanaan terhadap Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029 dalam mewujudkan kualitas tata kelola pemerintahan Kementerian Perhubungan yang baik dalam mendukung terwujudnya Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045. Kementerian Perhubungan dalam hal ini merupakan pengguna (*customer*) dari layanan dukungan manajemen yang diberikan oleh Biro Perencanaan dan Sekretariat Jenderal. Sehingga Sasaran Kegiatan (SK) Biro Perencanaan 2025-2029 berada pada level *Customer Perfective* yang dilaksanakan untuk mewujudkan peningkatan kinerja dukungan manajemen bidang perencanaan terhadap transformasi tata kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan (sesuai Misi 1 Biro Perencanaan 2025-2029).

Tugas dan fungsi Biro, selain memberikan layanan dukungan manajemen dan teknis ke seluruh unit kerja Kementerian Perhubungan, juga melaksanakan layanan dukungan manajemen di lingkungan internal Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan. Artinya Biro Perencanaan perlu meningkatkan kinerja dukungan manajemen internal dalam rangka mewujudkan organisasi Biro Perencanaan yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi (sesuai Misi 2 Biro Perencanaan 2025-2029), agar dapat memberikan

peningkatan kinerja layanan dukungan manajemen bidang perencanaan dalam mendukung Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan (terwujud Misi 1 Biro Perencanaan 2025-2029):



Gambar 2 . 13 Peta Strategis Biro Perencanaan

2.4.5.2 Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029

Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal yang diturunkan ke level unit kerja eselon II, dalam hal ini Biro Perencanaan, adalah Sasaran Program 2 (SP2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dengan Indikator Kinerja Program 2 (IKP2) Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan yaitu Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) berjumlah 5 IKK dan Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) berjumlah 6 IKK.

Untuk Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel berada pada level *Customer Perspective* sedangkan yang Bersih dan Akuntabel dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) berjumlah 5 IKK dan Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal berada pada level *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives*.

2.4.5.3 Indikator Kinerja Biro Perencanaan 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Biro Perencanaan 2025-2029 berjumlah 11 Indikator sesuai Sasaran Kegiatan (SK) yang terdiri dari:

- a. Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu: IKK1 Nilai AKIP Kementerian Perhubungan, IKK2 Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan, IKK3 Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan. Sedangkan IKK4 Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan dan IKK5 Persentase Rekomendasi Pentarifan yang Ditindaklanjuti.
- b. Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu: IKK6 Nilai AKIP Sekretariat Jenderal, IKK7 Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal, IKK8 Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Biro Perencanaan, IKK9 Nilai AKIP Biro Perencanaan, IKK10 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Biro Perencanaan dan IKK11 Terselenggaranya Layanan Perkantoran Biro Perencanaan.

Tabel 2 . 14 Indikator Kinerja Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029

Level Perspective	Sekretariat Jenderal			Biro Perencanaan		
	Tujuan	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Tujuan	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.O): Terselenggaranya Penguatan Transformasi Tata Kelola dalam mewujudkan regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif	a. Prioritas Nasional sesuai RPJMN 2025-2029 b. Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029	-	-	-	-
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1) Optimalnya Dukungan Manajemen dan Teknis Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Sekretariat Jenderal	IKP2 Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Tujuan 1: Optimalnya Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	• IKK1 Nilai AKIP Kementerian Perhubungan • IKK2 Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan • IKK3 Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan. Sedangkan • IKK4 Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan

Level Perspective	Sekretariat Jenderal			Biro Perencanaan		
	Tujuan	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Program (IKP)	Tujuan	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
						• IKK5 Persentase Rekomendasi Pentarifan yang Ditindaklanjuti.
<i>Internal Business Perspectives</i> <i>Learning and Growth Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya <i>Good Government</i> di Lingkungan Sekretariat Kementerian Perhubungan			Tujuan 2: Terwujudnya <i>Good Government</i> di Lingkungan Biro Perencanaan	Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal	• IKK6 Nilai AKIP Sekretariat Jenderal • IKK7 Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal, • IKK8 Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Biro Perencanaan • IKK9 Nilai AKIP Biro Perencanaan • IKK10 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Biro Perencanaan • IKK11 Terselenggaranya Layanan Perkantoran Biro Perencanaan.

2.4.5.4 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Biro Perencanaan

Sebagai upaya memastikan keberhasilan pelaksanaan sasaran kegiatan Biro Perencanaan, perlu diinventarisasi risiko-risiko yang berpotensi muncul dalam berkaitan pelaksanaan dukungan manajemen yang dapat menghambat pencapaian sasaran kegiatan di lingkungan Biro Perencanaan yang dijelaskan sebagai berikut:

1. Ketidakselarasan antar dokumen perencanaan nasional

Risiko ini sering terjadi akibat kurangnya koordinasi dan antar unit kerja baik di internal Kementerian Perhubungan maupun antar eksternal antar kementerian/Lembaga lain. Masing-masing unit kecenderungan menyusun rencana secara sendiri tanpa sinkronisasi termasuk hierarki dan waktu perencanaan yang berbeda-beda. Selain itu juga proses perencanaan terkadang didominasi oleh keputusan non teknis dengan analisis teknis yang kurang komprehensif yang dapat dimungkinkan mengabaikan prinsip-prinsip konsistensi dan keselarasan. Kondisi ini menyebabkan terjadinya dampak negatif terhadap proses perencanaan antara lain program dan kegiatan yang tumpang tindih menyebabkan alokasi anggaran tidak efisien, sering terjadi revisi dokumen perencanaan atau penganggaran akibat ketidakselarasan perencanaan sehingga menyebabkan pelaksanaan program dan penyerapan anggaran tertunda serta berpotensi target pembangunan tidak tercapai secara optimal.

2. Keterlambatan penyusunan dokumen perencanaan

Penyusunan dokumen perencanaan yang mengalami keterlambatan disebabkan banyak faktor antara lain proses pengumpulan data dan informasi yang membutuhkan waktu lebih lama, proses analisis data yang kompleks dan rumit, tinjauan dan penyelarasan dengan regulasi yang perlu komprehensif, kapasitas pegawai yang terbatas, adanya perubahan kebijakan yang memaksa adanya tinjau ulang dokumen perencanaan yang sudah disusun, serta masih kurang optimalnya pemahaman dan implementasi standar prosedur dalam tahapan penyusunan dokumen sehingga sangat rentan terjadi keterlambatan.

3. Ketidaksinkronan antara perencanaan jangka panjang dengan program tahunan

Sering terjadi ketidaksinkronan antara perencanaan jangka panjang dengan program tahunan yang disebabkan adanya perubahan kebijakan yang cepat dan tidak dapat diantisipasi dalam dokumen jangka panjang, penetapan target jangka panjang yang terlalu tinggi sehingga berpotensi capaian target yang sulit terealisasi, proses perencanaan yang terputus dan tidak berkesinambungan, adanya prioritas mendesak yang bersifat non teknis dan respon terhadap krisis sehingga menyebabkan adanya pengalihan fokus jangka panjang. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Biro Perencanaan perlu melakukan peninjauan dan penyesuaian berkala terhadap rencana jangka panjang untuk memastikan relevansinya dengan kondisi saat ini, serta meningkatkan komunikasi dan penggunaan kerangka kerja perencanaan yang terintegrasi.

4. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Biro Perencanaan

Akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Biro Perencanaan yang tidak optimal merupakan kondisi yang dapat berdampak terhadap efektivitas dan kepercayaan publik terhadap eksistensi Biro Perencanaan yang disebabkan beberapa faktor antara lain sistem pengendalian dan pengawasan yang lemah dikarenakan belum adanya mekanisme audit yang jelas, ketidakjelasan dan ketidakpahaman akan tugas, fungsi dan tanggung jawab dan kurangnya transparansi, budaya kerja belum baik.

5. Perubahan regulasi dan kebijakan terkait tarif jasa transportasi

Penyesuaian tarif jasa transportasi akibat adanya perubahan regulasi dan kebijakan sering terjadi untuk menjaga keseimbangan antara keberlanjutan layanan oleh operator dengan keterjangkauan masyarakat. Potensi adanya kenaikan tarif jasa transportasi dapat meningkatkan biaya yang harus dikeluarkan masyarakat setiap bulannya terutama biaya transportasi. Namun disisi lain penyesuaian tarif bertujuan untuk menciptakan iklim usaha yang lebih realistis, adil dan berlanjut sehingga tetap mampu menjaga kualitas pelayanan jasa transportasi termasuk aspek keselamatan transportasi.

6. Komponen biaya dalam perhitungan tarif yang berubah cepat sehingga menyebabkan perhitungan tarif jasa bidang transportasi tidak akurat

Komponen biaya utama yang menyebabkan tarif berubah dengan cepat biasanya adalah biaya variabel yang memiliki volatilitas yang tinggi yang disebabkan dinamika penawaran dan permintaan dalam jasa transportasi. Biro Perencanaan perlu mengaktisipsi kondisi ini melalui evaluasi dan peninjauan struktur tarif secara rutin dan terjadwal serta tidak hanya ada saat perubahan biaya agar memastikan tarif masih mencerminkan realisasi biaya operasional.

7. Proses perhitungan dan penetapan tarif yang lama mengakibatkan kerugian finansial dan ketidakpuasan pelayanan

Penyebab utama keterlambatan dalam perhitungan dan penetapan tarif disebabkan antara lain karena data yang tidak lengkap dan memerlukan waktu tambahan untuk verifikasi dan koreksi, yang memperlambat seluruh proses, adanya perubahan dan penyesuaian regulasi serta kurangnya transparansi dan komunikasi. Biro Perencanaan perlu segera melakukan evaluasi menyeluruh terhadap keterlambatan proses dan mengoptimalkan proses percepatan melalui standarisasi penduan dan kriteria dan perhitungan tarif termasuk penggunaan metoda yang lebih efisien serta pemanfaatan teknologi informasi dan digitalisasi.

8. Kegagalan proses internal pengelolaan perkantoran di Biro Perencanaan

Dalam pengelolaan perkantoran perlu menekannya pada beberapa komponen untuk memastikan optimalisasi tingkat produktivitas, efisiensi serta lingkungan dan budaya kerja yang positif, aman, sehat, komunikatif, berlanjut (*green office*) dan adaptif teknologi digital, mendesain ruang kerja yang mendukung kolaborasi dan komunikasi aktif, menggunakan sistem dan teknologi yang tepat dan mendorong budaya kerja yang. Kegagalan dalam pengelolaan perkantoran berdampak pada penurunan produktivitas, terhambatnya pencapaian tujuan, ketidakefektifan kerangka kerja sehingga berpotensi terjadinta kerugian finansial.

9. Kurang optimalnya pengelolaan keuangan dan barang milik negara
Kurang optimalnya pengelolaan keuangan dan barang milik negara (BMN) di Biro Perencanaan dapat menyebabkan inefisiensi, inefektivitas, dan potensi kerugian negara, serta mengganggu pencapaian tujuan. Hal ini seringkali disebabkan oleh kelemahan dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan. Beberapa penyebab utama kurang optimalnya pengelolaan keuangan dan BMN di biro perencanaan antara lain kelemahan dalam perencanaan penyediaan pengadaan barang yang tidak sesuai kebutuhan, kurangnya kapasitas dan integritas dalam pengelolaan aset, kelemahan koordinasi dan sinkronisasi antar penyedia dengan pengelola barang, masih adanya ketidaksesuaian kondisi aset dan penyediaan aset sesuai standar dan prosedur, serta sistem informasi kearsipan yang belum terintegrasi.

10. Kurang optimalnya manajemen sumber daya manusia dan tata kerja di Biro Perencanaan

Biro Perencanaan perlu segera melakukan evaluasi secara komprehensif terhadap manajemen dan pengelolaan sumber daya manusia yang ada saat ini melalui evaluasi kebutuhan, pemetaan kompetensi dan perencanaan strategis sumber daya manusia. Begitupun dalam perbaikan tata kelola dan proses kerja Biro Perencanaan perlu dilakukan transformasi melalui pelaksanaan dan implementasi standar operasional prosedur, penerapatan sistem informasi dan digitalisasi dan pengembangan program pelatihan berkala.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2029

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:

1. Transformasi sosial, dengan tujuan utama menciptakan manusia Indonesia Unggul, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Mengatasi kemiskinan dan ketimpangan dalam berbagai bentuk;
 - b. Mempromosikan keadilan sosial agar setiap orang memiliki kesempatan yang sama terhadap pemenuhan pelayanan kesehatan, gizi, pendidikan, perlindungan sosial, serta perlindungan dari kekerasan;
 - c. Mencapai pertumbuhan penduduk yang seimbang;
 - d. Membentuk sumber daya manusia yang menguasai ilmu pengetahuan, teknologi, dan inovasi;
 - e. Membangun masyarakat yang inklusif bagi semua individu tanpa memandang latar belakang, identitas, disabilitas, dan status;
 - f. Melindungi dan mempromosikan hak asasi manusia termasuk hak sipil, politik, ekonomi, sosial, dan budaya;
 - g. Mempromosikan pembangunan berwawasan lingkungan untuk menciptakan masa depan yang berkelanjutan bagi generasi mendatang;
 - h. Meningkatkan peran agama, kebudayaan, serta tokoh agama, masyarakat, dan adat sebagai penggerak pembangunan;
 - i. Mempromosikan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif.
2. Transformasi ekonomi, dengan tujuan utama membawa Indonesia keluar dari *Middle Income Trap*/MIT, dilaksanakan melalui arah kebijakan sebagai berikut:
 - a. Hilirisasi SDA serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja;

- b. Peningkatan produktivitas dan inovasi di sektor-sektor produktif prioritas dan perluasan sumber pertumbuhan ekonomi;
 - c. 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*);
 - d. Economic Power House yang terintegrasi dengan jaringan rantai global dan domestik, serta ekspor yang kokoh;
 - e. Penerapan ekonomi hijau untuk menjamin ketersediaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia dalam jangka panjang;
 - f. Percepatan transformasi digital secara merata di seluruh wilayah Indonesia dan di berbagai sektor ekonomi;
 - g. Pembangunan perkotaan, termasuk Ibu Kota Negara (IKN), sebagai sumber pertumbuhan yang berkelanjutan dan menciptakan kehidupan yang layak dan modern.
3. Transformasi tata kelola, dengan tujuan utama menciptakan pelayanan publik berkualitas dan masyarakat sipil partisipatif, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. Penyederhanaan regulasi dan peningkatan kualitas regulasi;
 - b. Peningkatan kualitas kelembagaan regulasi dan tata kelola pembentukan regulasi berbasis teknologi informasi;
 - c. Penataan hubungan/restrukturisasi kelembagaan dan kewenangan antarinstansi pemerintah (K/L/D) dan BUMN;
 - d. Penataan, penguatan dan penghormatan terhadap mekanisme *check and balances* antarlembaga negara;
 - e. Penyederhanaan proses bisnis yang kolaboratif dan terintegrasi melalui reengineenng proses bisnis pemerintahan;
 - f. Penguatan sistem merit dalam manajemen ASN;
 - g. Peningkatan aksesibilitas dan inklusivitas pelayanan publik terpadu (fisik dan non fisik);
 - h. Transformasi layanan pemerintahan berbasis digital;
 - i. Penguatan tata kelola partai politik;
 - j. Penguatan kapasitas dan peningkatan partisipasi bermakna (*meaningful participation*) masyarakat sipil.
4. Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan tujuan utama untuk menciptakan lingkungan strategis yang kondusif

- serta kepemimpinan dan pengaruh Indonesia di Global, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. Menciptakan supremasi hukum nasional yang berkeadilan, berkepastian hukum, bermanfaat dan berlandaskan HAM;
 - b. Menjamin keselamatan bangsa, kedaulatan, dan keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia yang aman, damai dan mandiri serta aktif menjaga perdamaian dunia;
 - c. Menjamin kebebasan sipil dan hak-hak politik; kesetaraan sosial, ekonomi, dan politik; serta terbukanya partisipasi untuk semua pihak;
 - d. Mewujudkan kesinambungan fiskal dan stabilitas harga melalui transformasi tata kelola keuangan negara disertai optimalisasi bauran kebijakan;
 - e. Mewujudkan kebijakan luar negeri yang adaptif guna menjadi negara kunci di kawasan yang kuat dan berpengaruh.
5. 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:
- a. Menciptakan kehidupan beragama maslahat dan berkebudayaan maju;
 - b. Mewujudkan keluarga berkualitas, kesetaraan gender, dan masyarakat inklusif;
 - c. Mewujudkan lingkungan hidup berkualitas;
 - d. Mewujudkan negara yang berketahanan energi, air, dan kemandirian pangan
 - e. Peningkatan resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.
6. Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dengan tujuan utama mengurangi kesenjangan antarwilayah, antarkelompok pendapatan, serta kelompok rentan, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. Mewujudkan penataan ruang yang terintegrasi dan berkualitas, serta pengendalian pemanfaatan ruang untuk memastikan pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang;
 - b. 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;

- c. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan wilayah difokuskan pada sentra dan kawasan berbasis potensi unggulan daerah yang didukung oleh kawasan perkotaan;
 - d. Peningkatan kualitas hidup, kesejahteraan masyarakat desa serta penanggulangan kemiskinan;
 - e. Penataan desentralisasi dan otonomi daerah untuk meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintah Daerah.
7. 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:
- a. Penyediaan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia;
 - b. 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*);
 - c. 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.
8. Kestinambungan pembangunan dengan tujuan utama terwujudnya sasaran pembangunan nasional, dilaksanakan dengan arah kebijakan sebagai berikut:
- a. 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;
 - b. Pengendalian dan evaluasi yang kontinu dan partisipatif dengan memanfaatkan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data pembangunan;
 - c. Sistem insentif untuk meningkatkan keterlibatan pelaku pembangunan secara luas dan partisipatif untuk mempercepat capaian sasaran pembangunan nasional;
 - d. Mekanisme perubahan untuk penyesuaian target dan perkembangan lingkungan strategis dengan memanfaatkan transformasi digital melalui penggunaan sistem elektronik terpadu dan tata kelola data yang baik;

- e. 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 2025-2025

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:

1. Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia.
2. 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:

1. Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global.
 - a. Pengembangan pelabuhan simpul *transshipment* sebagai *backbone* pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik;
 - b. Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (*transshipment 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 Makassar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III);

- c. Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan *hinterland* pelabuhan, serta konektivitas *hinterland* untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah;
 - d. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute *hub and spoke*);
 - e. 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;
 - f. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik;
 - g. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran;
 - h. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas *runway* dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan;
 - i. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk aerocity pada hinterland bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi; dan
 - j. 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 mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu.
2. Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang
 - a. 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;
- b. Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi;
 - c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota;
 - d. Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang;
 - e. Penerapan standarisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama;
 - f. Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD); dan
 - g. Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan.
3. Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi
- a. 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;
 - b. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan; dan
 - c. Penerapan *e-mobility* dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT.

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

1. Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat:
 - a. 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*);
 - b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk *airstrip*, pelabuhan, dan bandara;
 - c. Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi;

- d. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan keteringgalan serta mempercepat transformasi sosial.
2. Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana. Pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik melalui:
 - a. Pelaksanaan *Building Rating* ketahanan bencana;
 - b. Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai *shelter* evakuasi);
 - c. 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:

1. Prioritas Nasional 1 (Memperkokoh ideologi Pancasila, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia) akan dilaksanakan dengan arah kebijakan:
 - a. Penguatan ideologi Pancasila, Wawasan Kebangsaan, dan Ketahanan Nasional;
 - b. Penguatan komunikasi publik dan media;
 - c. Penguatan lembaga demokrasi;
 - d. Penguatan kesetaraan masyarakat sipil;
 - e. Pengarusutamaan, pemajuan, dan penegakan hak asasi manusia.
2. 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:
 - a. Pembangunan postur pertahanan dalam rangka meningkatkan kemampuan multi domain;
 - b. Pembangunan dan pengembangan industri pertahanan dalam rangka mewujudkan industri pertahanan yang sehat, maju, mandiri, dan berdaya saing;

- c. Komponen cadangan dan komponen pendukung dalam rangka mendukung ketahanan dan kemandirian bangsa;
- d. Penguatan intelijen dan keamanan dalam negeri;
- e. Keamanan siber, sandi, dan sinyal dalam rangka penguatan tata kelola, identifikasi, proteksi, deteksi, respons, dan recovery;
- f. Penguatan keamanan laut dan hidro-oseanografi dalam rangka penguatan surveillance dan penegakan hukum di laut serta penyediaan update data survei untuk keselamatan pelayaran;
- g. Pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam rangka menciptakan kondisi bebas dari bahaya, ancaman dan gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat;
- h. Peningkatan profesionalisme pelayanan kepolisian dalam rangka menjaga stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat;
- i. Diplomasi asta cita dan diplomasi ekonomi menjadi landasan dalam pemeliharaan hubungan internasional kondusif dan penjagaan kepentingan nasional;
- j. Swasembada pangan menopang ketahanan nasional dan kemandirian bangsa;
- k. Swasembada energi diarahkan untuk memperkuat ketahanan dan kemandirian energi;
- l. Swasembada air menjadi salah satu penerapan pendekatan Food, Energy, Water Nexus;
- m. Penguatan ekonomi syariah dilakukan untuk mengoptimalkan potensi ekonomi syariah global dan domestik;
- n. Ekonomi digital yang merupakan salah satu pilar transformasi digital diharapkan akan memberikan kontribusi besar dalam pertumbuhan ekonomi nasional;
- o. Ekosistem ekonomi sirkular mendorong transisi penerapan ekonomi linear ke sirkular;
- p. Pengelolaan keanekaragaman hayati ekosistem, spesies, dan genetik;
- q. Peningkatan kualitas lingkungan hidup dan tata ruang;
- r. Reformasi pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir;
- s. Pembangunan rendah karbon diupayakan dalam kerangka kontribusi Indonesia terhadap penurunan emisi gas rumah kaca;
- t. Pekerjaan hijau (green jobs) didorong untuk penciptaan lapangan kerja dan pertumbuhan ekonomi;
- u. Pengelolaan hutan lestari sebagai sumber pertumbuhan baru, pengentasan kemiskinan, serta ketahanan pangan dan energi;
- v. Pengembangan ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru diarahkan.

3. 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:
 - a. Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda;
 - b. Peningkatan konektivitas digital dan transisi energi listrik;
 - c. Peningkatan produktivitas usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi;
 - d. Pendalaman sektor keuangan;
 - e. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan;
 - f. Penguatan ekosistem ekonomi kreatif berbasis kekayaan intelektual.
4. 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:
 - a. Percepatan wajib belajar 13 tahun (1 tahun pendidikan prasekolah dan 12 tahun pendidikan dasar dan pendidikan menengah);
 - b. Peningkatan kualitas pengajaran dan pembelajaran;
 - c. Pemenuhan layanan pendidikan pesantren dan pendidikan keagamaan yang berkualitas;
 - d. Penguatan pengelolaan pendidik dan tenaga kependidikan berkualitas;
 - e. Penguatan sistem tata kelola pendidikan;
 - f. Penguatan pendidikan tinggi berkualitas yang merata dan pengembangan *Science, Technology, Engineering, Art, and Mathematics* (STEAM);
 - g. Penguatan pendidikan dan pelatihan vokasi dan produktivitas tenaga kerja;
 - h. Peningkatan kontribusi iptek dan inovasi (iptekin) dalam pembangunan nasional;
 - i. Pengembangan Manajemen Talenta Nasional;
 - j. Penguatan budaya literasi untuk kreativitas dan inovasi;
 - k. Peningkatan kesehatan dan gizi masyarakat;
 - l. Pemberian makan gratis untuk pemenuhan gizi;
 - m. Pengendalian penyakit dan pembudayaan hidup sehat;
 - n. Penguatan kapasitas ketahanan kesehatan;
 - o. Penguatan pelayanan kesehatan dan tata kelola;
 - p. Peningkatan ketangguhan keluarga;

- q. Peningkatan kualitas perlindungan anak;
 - r. Peningkatan kualitas pemuda serta inklusivitas dan kesetaraan gender;
 - s. Peningkatan kesetaraan gender, pemberdayaan perempuan, dan perlindungan dari kekerasan;
 - t. Peningkatan kesetaraan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas dan lanjut usia;
 - u. Peningkatan pembinaan prestasi olahraga;
 - v. Pengembangan kebudayaan olahraga yang inklusif.
5. 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:
- a. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan;
 - b. Aglomerasi industri di kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus prioritas;
 - c. Optimalisasi *backbone* integrasi ekonomi dan perkuatan sistem logistik nasional;
 - d. Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global;
 - e. Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global;
 - f. Optimalisasi investasi strategis negara.
6. 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:
- a. Sistem pendataan sosial ekonomi terintegrasi;
 - b. Perlindungan sosial yang adaptif dan inklusif;
 - c. Peningkatan akses lapangan kerja dan penumbuhan usaha berkelanjutan dan inovatif;
 - d. Pembangunan perkotaan berkelanjutan;
 - e. Pembangunan Ibu Kota Nusantara;
 - f. Percepatan penyediaan perumahan dan permukiman;
 - g. Peningkatan kemandirian perdesaan yang berkelanjutan.
7. 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:
- a. Reformasi politik dan tata kelola pemilu;

- b. Reformasi hukum;
 - c. Pencegahan dan pemberantasan korupsi serta tindak pidana pencucian uang;
 - d. Penguatan kelembagaan, pelayanan, dan penegakan hukum;
 - e. Transformasi sistem penuntutan dan *advocaat generaal*;
 - f. Pencegahan, pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba;
 - g. Penerapan prinsip meritokrasi dan reformasi manajemen aparatur sipil negara;
 - h. Pemerintah digital diarahkan untuk mewujudkan pemerintahan berbasis digitalisasi yang transparan, inklusif, dan efisien;
 - i. Transformasi tata kelola pelayanan publik dan pembangunan;
 - j. Penataan desentralisasi dan otonomi daerah menjadi instrumen kebijakan dalam rangka meningkatkan kualitas tata kelola pemerintah daerah;
 - k. Peningkatan produktivitas Badan Usaha Milik Negara;
 - l. Optimalisasi pendapatan negara;
 - m. Optimalisasi belanja negara;
 - n. Perluasan sumber dan pengembangan inovasi pembiayaan;
 - o. Pengendalian inflasi;
 - p. Pelindungan WNI di luar negeri, termasuk pekerja migran Indonesia.
8. 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 efisien dan tepat guna.

3.1.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bidang Transportasi Nasional dalam RPJMN 2025-2029

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.

1. 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 mendukung 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.

2. 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:

- a. Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
- b. Pengembangan kereta api penumpang antarkota dan penguatan kereta api angkutan barang;
- c. Pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
- d. Pengembangan jaringan bandara terpadu;
- e. Penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- f. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
- g. Pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
- h. Peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.1 Arah Kebijakan dan Strategi Umum Kementerian Perhubungan 2025-2029

3.2.1.1 Fokus Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai peta strategi pada **Gambar 2.7**, 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 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) Indikator 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:

1. 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.

2. 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).

3. 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-materiil 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:

1. 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).
2. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
 - a. Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025-2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA;
 - b. 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.
 3. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
 - a. Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.
 - b. 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:

1. 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.
2. 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.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. 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:

1. Isu prioritas (*priority issues*) yang menjadi prioritas di bidang transportasi dalam 5 (lima) tahun ke depan, yakni berkenaan dengan:
 - a. 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* hingga 50% dari total, sedangkan minimnya integrasi antara angkutan utama dengan *feeder*, menyebabkan biaya *first-last miles* sangat mahal (antara 35-64% dari total);
 - b. 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;
 - c. 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 kerusakan 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 lalu lintas di sejumlah Lokasi;
 - d. 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.

2. Tantangan (*challenges*) yang dihadapi dalam pelaksanaan pembangunan bidang transportasi di periode 2025-2029, terutama berasal dari:
 - a. 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;
 - b. 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(Destinas Pariwisata Prioritas/Destinas 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 :

1. 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;
2. 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 periode 2025-2029, yang secara umum mengadopsi strategi dalam RPJMN 2025-2029 yang dilaksanakan melalui sejumlah kegiatan prioritas berikut ini:

1. 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.

2. 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).

3. 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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 disampaikan 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 periode 2025-2029. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian 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 Strategi² 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.

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.

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:

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional;
 - b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan;
 - c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik;
 - d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi;
 - e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi;
 - f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi.
2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar;
 - b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi;
 - c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan;
 - d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.
3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliance*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi;
 - b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan;
 - c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi;
4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:

- a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan);
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi;
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi;
 - b. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan;
 - c. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
6. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi;
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

Arah kebijakan pencapaian Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029:

- 1. Sasaran Program 1 (SP1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 1 (AK1) Peningkatan Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan;
- 2. 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 Sekretariat Jenderal;
- o) Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan Kualitas Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Sekretariat 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.
- a. 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 Pencapaian Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029.

Arah kebijakan dan strategi dalam pencapaian sasaran Biro Perencanaan 2025-2029 memuat langkah-langkah strategis dan operasional dalam rangka menyelesaikan permasalahan dan isu strategis yang mendesak yang menjadi arahan terhadap pencapaian visi, misi, tujuan dan sasaran Biro Perencanaan sesuai bidang yang menjadi tugas dan fungsi Biro Perencanaan.

Dalam penyusunannya, arah kebijakan dan strategi dalam pencapaian sasaran kegiatan Biro Perencanaan sesuai tugas dan fungsi. Diharapkan arah kebijakan dan strategi Biro Perencanaan ini dapat menuntaskan beberapa permasalahan mendasar yang dapat menghambat laju pencapaian sasaran kegiatan Biro Perencanaan . Permasalahan mendasar tersebut tercermin dari hasil perkembangan lingkungan strategis dan isu strategis Biro Perencanaan.

Berikut ini disampaikan arah kebijakan dan strategis dalam pencapaian sasaran kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029 sebagai berikut:

1. Untuk mencapai tujuan Optimalnya Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan dilakukan melalui sasaran kegiatan yakni meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang bersih dan akuntabel dengan arah kebijakan, yakni:
 - a. Peningkatan kualitas tata kelola perencanaan dalam mewujudkan transformasi tata kelola.
 - b. Peningkatan keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran.
 - c. Peningkatan transparansi dan akuntabilitas kinerja untuk memastikan penggunaan sumber daya tepat sasaran, efektif, efisien dan transparan.
 - d. Penguatan kualitas sistem pengawasan dan pengendalian internal.
2. Untuk mencapai tujuan Terwujudnya Good Government di lingkungan Biro Perencanaan dilakukan melalui sasaran kegiatan yakni meningkatnya kinerja dukungan manajemen di lingkungan Sekretariat Jenderal dengan arah kebijakan, yakni:
 - a. Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya manusia di Lingkungan Biro Perencanaan.

- b. Penguatan tata laksana dan prosedur kerja dalam rangka memberikan dukungan manajemen dan administrasi di bidang perencanaan.
- c. Penguatan pemanfaatan transformasi digital untuk mendorong penerapan smart government di lingkungan Biro Perencanaan.

Tabel 3 . 1 Tabel Arah Kebijakan dan Strategi dalam Pencapaian Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan 2025-2029

Tujuan	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
Optimalnya Dukungan Manajemen Bidang Perencanaan Guna Mewujudkan Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan	Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	Arah Kebijakan 1 (AK1) Peningkatan kualitas tata kelola perencanaan dalam mewujudkan transformasi tata kelola	• Peningkatan sinergi dan koordinasi dengan Kementerian/Lembaga lain dan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan • Peningkatan integrasi rencana strategis K/L untuk memastikan semua kebijakan dan program bergerak dalam satu arah dan selaras dengan visi nasional • Menyelenggarakan rapat koordinasi dan komunikasi yang intensif secara berkala untuk memantau progres, mengidentifikasi hambatan, dan mengambil keputusan bersama • Menggunakan teknologi digital untuk mengintegrasikan layanan publik, yang secara inheren memaksa adanya kolaborasi dan pertukaran data antar instansi terkait
		Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan keterpaduan perencanaan, pemrograman dan penganggaran	• Penguatan koordinasi antara instansi melalui koordinasi intensif antar Kementerian/Lembaga, unit kerja dan pemerintah daerah untuk menyusun prioritas pembangunan • Penguatan penyelarasan dokumen perencanaan dan penganggaran jangka panjang dan tahunan • Peningkatan evaluasi dan perbaikan melalui redesain sistem perencanaan dan penganggaran • Peningkatan penerapan penganggaran berbasis kinerja (adanya <i>output</i> dan <i>outcome</i>) • Penguatan analisis kebutuhan anggaran untuk memastikan efisiensi dalam alokasi anggaran
		Arah Kebijakan 3 (AK2) Peningkatan transparansi dan akuntabilitas kinerja untuk memastikan	• Penguatan sistem terpadu dalam perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi kinerja • Penguatan perencanaan kinerja melalui penyusunan target kinerja yang jelas, terukur dan berkesinambungan • Melakukan pengukuran dan penilaian kinerja secara berkala untuk memastikan ketercapaian target

Tujuan	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		penggunaan sumber daya tepat sasaran, efektif, efisien dan transparan	• Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko melalui pengukuran dan penilaian kinerja secara berkala untuk memastikan ketercapaian target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan transportasi nasional • Penguatan dalam penyusunan dan pelaporan kinerja sesuai dengan data analisis yang komprehensif • Penguatan pemanfaatan teknologi dalam analisis data dan informasi dan pemantauan kinerja
		Arah Kebijakan 4 (AK4) Penguatan kualitas sistem pengawasan dan pengendalian internal	• Peningkatan evaluasi, pengawasan, pemantauan dan audit internal untuk memastikan pelaksanaan tugas dan fungsi, pengelolaan anggaran sesuai aturan, efisien dan efektif • Peningkatan penerapan sistem pengendalian internal pemerintah (SPIP) • Penguatan zona integritas menuju wilayah bebas dari korupsi dan wilayah birokrasi bersih dan melayani • Pengembangan budaya anti pelanggaran untuk membangun integritas dan budaya kerja positif yang melayani
Terwujudnya <i>Good Goverment</i> di lingkungan Biro Perencanaan	Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal	Arah Kebijakan (AK) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya manusia di Lingkungan Biro Perencanaan	• Peningkatan integritas, profesionalisme dan penerapan sistem merit dalam pengelolaan SDM Biro Perencanaan • Pengembangan kompetensi dan pelatihan SDM Biro Perencanaan • Penguatan manajemen kinerja dan penghargaan melalui evaluasi kinerja yang transparan dan penerapan sistem <i>reward and punishment</i> dan memberikan motivasi kinerja • Penguatan potensi kepemimpinan untuk peningkatan kualitas manajemen dan regenerasi
		Arah Kebijakan 1 (AK1) Penguatan tata laksana dan prosedur kerja dalam	• Penguatan proses bisnis tata laksana dan manajemen sumber daya manusia aparatur Biro Perencanaan untuk memastikan birokrasi yang efektif, efisien dan kapabel • Penataan kembali prosedur kerja dalam rangka memberikan dukungan kebijakan dan administrasi di bidang perencanaan,

Tujuan	Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		rangka memberikan dukungan manajemen dan administrasi di bidang perencanaan	penganggaran, serta pemantauan dan evaluasi perencanaan dan pelaksanaan program, kegiatan, dan anggaran • Penguatan budaya kerja yang profesional, positif, sehat, bersih, melayani dan akuntabel di lingkungan Biro Perencanaan
		Arah Kebijakan (AK) Penguatan pemanfaatan transformasi digital untuk mendorong penerapan <i>smart government</i> di lingkungan Biro Perencanaan	• Penggunaan data dan informasi yang terukur dan valid yang diperoleh melalui pengumpulan dan analisis data yang komprehensif berbasis teknologi informasi. • Pengembangan platform digitalisasi yang terintegrasi yang menghubungkan seluruh proses perencanaan, penganggaran, pelaksanaan serta monitorong dan evaluasi. • Penyediaan akses informasi berbasis teknologi yang mudah bagi publik untuk ikut serta melakukan pengawasan dalam proses perencanaan dan penganggaran • Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset serta pengelolaan anggaran

3.2.5 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.

3.2.6 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.

1. 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).

2. Prinsip Dasar Strategi GEDSI

Strategi pengarusutamaan GEDSI didasarkan pada prinsip-prinsip berikut:

- a. Non-diskriminasi: setiap individu memiliki hak yang sama untuk mengakses layanan transportasi tanpa diskriminasi berdasarkan gender, disabilitas, usia, atau status sosial;
- b. Aksesibilitas: infrastruktur, moda, dan layanan transportasi harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas dan kelompok rentan;
- c. Partisipasi: keterlibatan kelompok rentan dalam proses perencanaan, pengambilan keputusan, dan evaluasi kebijakan transportasi;
- d. Akuntabilitas: adanya mekanisme pengawasan, pelaporan, dan tindak lanjut terhadap implementasi GEDSI di seluruh sektor transportasi.

3. Strategi Implementasi

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

a. 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.

b. Peningkatan Kapasitas SDM

Melaksanakan pelatihan dan peningkatan kapasitas kompetensi bagi aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan tentang perspektif GEDSI.

c. 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.

d. 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.

e. 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.

3.2.6.1 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 periode Renstra 2025-2029, diantaranya:

- 1. 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.

2. 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 laut 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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 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:

1. Menjawab tantangan transformasi digital dan inovasi teknologi di sektor transportasi;
2. Memperkuat reformasi birokrasi dan tata kelola kelembagaan yang efektif dan adaptif;
3. Meningkatkan kualitas layanan publik dan keselamatan transportasi;
4. 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:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. Bidang penunjang

- a. Penguatan tata kelola dan reformasi birokrasi melalui pencegahan korupsi, manajemen risiko, pengawasan intern serta pengembangan sistem merit dan manajemen talenta ASN;
- b. 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;
- c. Penguatan institusi pendidikan transportasi;
- d. 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:

1. Rencana penyusunan naskah akademik
 - a. 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.
 - b. 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.
2. 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.
3. Kajian revisi regulasi sebagai langkah awal menuju pembaruan regulasi telah dilakukan kajian pendahuluan terhadap sejumlah regulasi diantaranya:
 - a. 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;
 - b. 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 **Lampiran 3**.

Tabel 3 . 2 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.

3.3.2 Rencana Penetapan Regulasi Sekretariat Jenderal 2025-2029

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 . 3 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 Keuangan	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 : Biro Hukum, 2025

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

1. Biro Perencanaan menyusun 1 revisi Peraturan Pemerintah, 3 Peraturan Menteri baru dan 2 Keputusan Menteri baru;

2. Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi menyusun 11 Peraturan Menteri baru, 1 revisi Peraturan Menteri, dan 8 Keputusan Menteri baru;
3. Biro Keuangan menyusun 2 redvisi Peraturan Menteri, 1 Keputusan Menteri baru dan 1 revisi Keputusan Menteri;
4. Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN menyusun 1 revisi Peraturan Menteri;
5. Biro Umum menyusun 2 Peraturan Menteri baru dan 2 revisi Peraturan Menteri, 2 Keputusan Menteri baru dan 2 revisi Keputusan Menteri;
6. Biro Komunikasi dan Informasi Publik menyusun 2 revisi Peraturan Menteri, 2 Keputusan Menteri baru dan 1 revisi Keputusan Menteri;
7. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan menyusun 2 Peraturan Menteri baru, 1 Keputusan Menteri baru dan 2 revisi Keputusan Menteri;
8. Pusat Data dan Informasi menyusun 1 Peraturan Menteri baru, 4 Keputusan Menteri baru dan 1 Instruksi Menteri baru;
9. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi menyusun 2 Peraturan Menteri baru, dan 1 Keputusan Menteri baru;
10. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi menyusun 2 Peraturan Menteri PAN RB baru, 3 Peraturan Menteri baru, dan 3 Keputusan Menteri baru;
11. Mahkamah Pelayaran menyusun 1 revisi Peraturan Pemerintah, dan 2 revisi Peraturan Menteri;
12. 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.

3.3.3 Rencana Penetapan Regulasi Biro Perencanaan 2025-2029

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

Tabel 3 . 4 Rekapitulasi Kerangka Regulasi Biro Perencanaan 2025-2029

No	Kerangka Regulasi	Target
1	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2045	2025
2	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	2025
3	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Penyusunan Rencana Strategis Bagi Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	2025
4	Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan	2025
5	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kriteria Besaran Tarif dan Tata Cara Penetapan Tarif Layanan Badan Layanan Umum di Lingkungan Kementerian Perhubungan	2025
6	Revisi PP 15 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan	2025

Sumber: Biro Perencanaan, 2025

3.4 Kerangka Kelembagaan

3.4.1 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

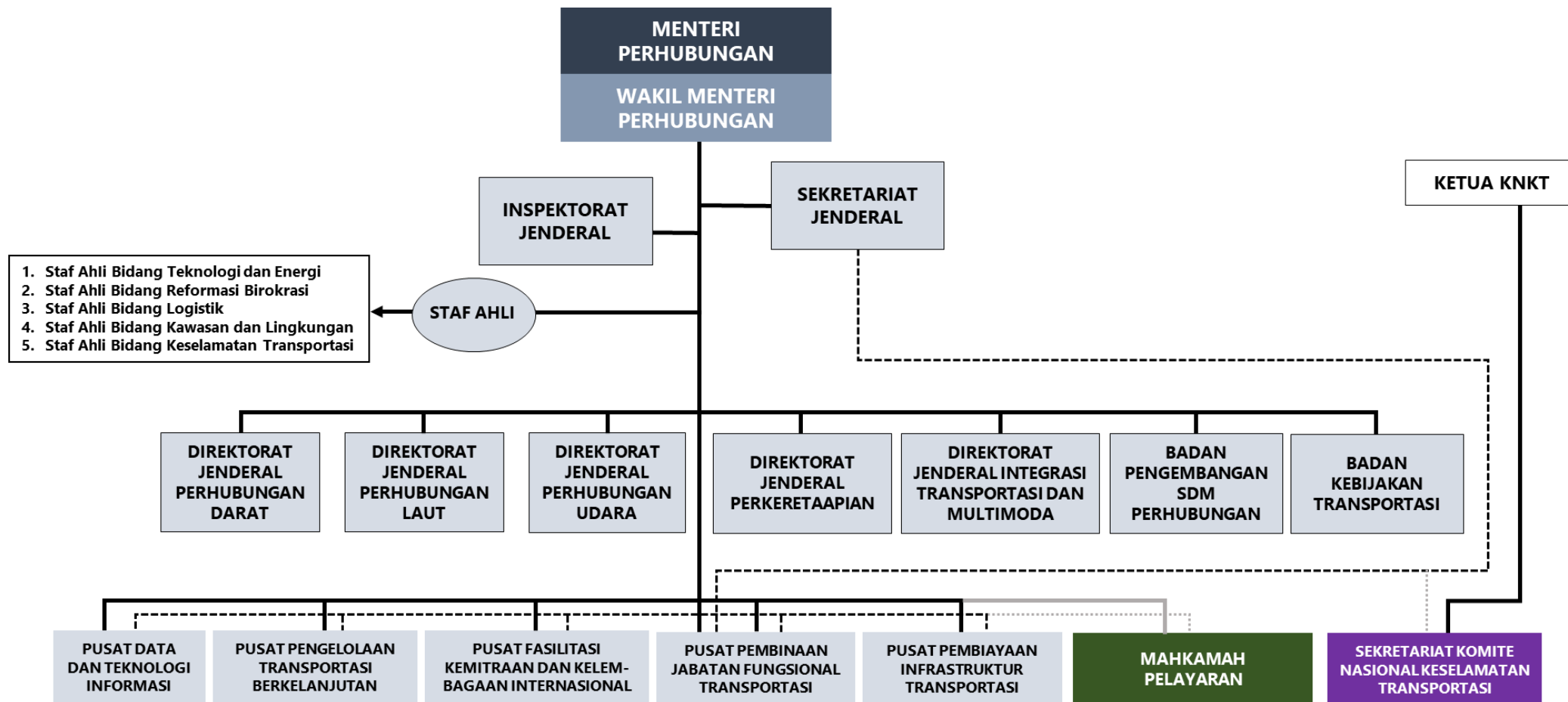
1. Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.
2. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi:
 - a. perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
 - b. pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah;
 - c. koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian;
 - d. pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian;

- e. pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian;
 - f. pelaksanaan analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi;
 - g. pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi;
 - h. pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Kementerian; dan
 - i. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Presiden.
3. Susunan organisasi Kementerian terdiri atas 14 (empat belas) Unit Kerja setingkat Eselon I, yakni:
- a. Sekretariat Jenderal;
 - b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - c. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - d. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
 - e. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
 - f. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;
 - g. Inspektorat Jenderal;
 - h. Badan Kebijakan Transportasi;
 - i. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan;
 - j. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
 - k. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
 - l. Staf Ahli Bidang Logistik;
 - m. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
 - n. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.
4. 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:
- a. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
 - b. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
 - c. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
 - d. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
 - e. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.
5. Presiden juga memberikan mandat kepada Kementerian Perhubungan untuk mengelola anggaran bagi 2 (dua) lembaga yang bertanggung jawab kepada Presiden, yakni:
- a. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT);
 - b. 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 sebagai transformasi dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).



Gambar 3 . 1 Struktur Organisasi Kemenhub

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 nilai *structure follow 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 suze* 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:

1. 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 Teknis 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, danau, 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.

a. Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keselamatan transportasi menjadi faktor yang sangat penting dalam mewujudkan konektivitas 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. Penguatan 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.

b. 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 merupakan satuan kerja yang bersifat 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 bersangkutan dengan 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:

- 1) Dampak penataan organisasi dan restrukturisasi organisasi di tingkat pusat;
- 2) Perubahan mandat;
- 3) Perubahan beban kerja;
- 4) Perubahan pembagian wilayah kerja;
- 5) Duplikasi tugas dan fungsi dengan kantor pusat; dan
- 6) Tindak lanjut hasil evaluasi STRANASPK yang dilaksanakan oleh KPK.

2. Unsur Pembantu Pimpinan dan Pendukung

a. Evaluasi dan Optimalisasi Tugas dan Fungsi Biro dan Pusat di Lingkungan Kementerian Perhubungan

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:

- 1) Biro Perencanaan;
- 2) Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi;
- 3) Biro Keuangan;
- 4) Biro Hukum;
- 5) Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara;
- 6) Biro Umum; dan
- 7) Biro Komunikasi dan Informasi Publik.

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

- 1) Pusat Data dan Teknologi Informasi;
- 2) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
- 3) Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
- 4) Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi;
- 5) 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:

1) Efisiensi Birokrasi

Evaluasi dilakukan pada struktur organisasi untuk memastikan apakah struktur organisasi sudah efektif dan efisien, sudah 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.

2) 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.

3) Optimalisasi Sumber Daya

- a. Evaluasi pemanfaatan sumber daya, baik sarana prasarana maupun SDM yang ada dengan lebih efisien, baik itu dalam bentuk tenaga kerja, keuangan, penggunaan teknologi.
- b. Peningkatan adaptasi dan resiliensi
- c. 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.

4) Memperkuat fungsi monitoring dan evaluasi

Evaluasi ini dapat memperkuat 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.

b. 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:

- 1) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional;
- 2) Meningkatkan akuntabilitas dan transparansi;
- 3) Mencegah terjadinya kerugian keuangan negara;
- 4) Menjamin keberhasilan program dan kebijakan publik;
- 5) Mengurangi dampak negatif dan meningkatkan ketahanan organisasi;
- 6) 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.

c. 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 pembentukan 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.

d. Penguatan Peran Mahkamah Pelayaran

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditemukan 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:

- 1) Melaksanakan pemeriksaan kepada operator, pemilik kapal, dan petugas/ pejabat yang berwenang dalam hal memiliki hubungan terkait penyebab terjadinya kecelakaan kapal;
- 2) 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
- 3) Melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut.

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).

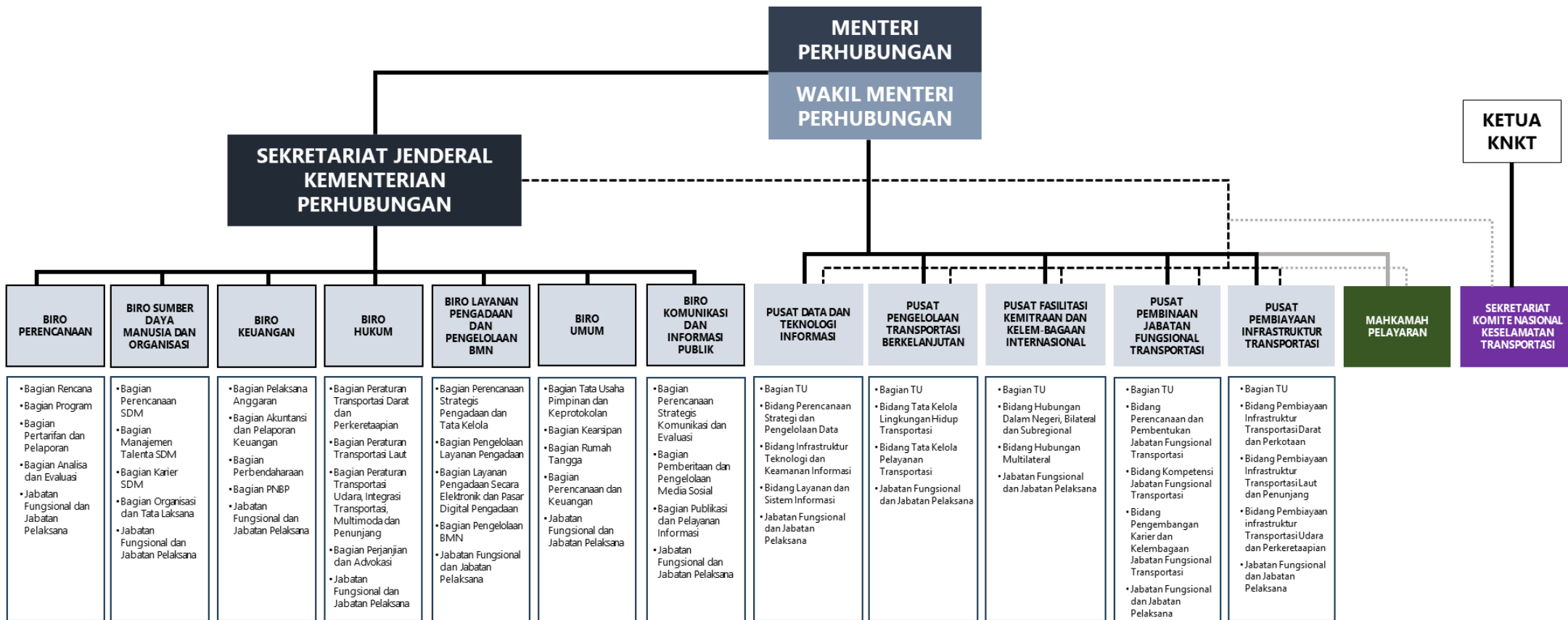
3.4.3 Struktur Organisasi Sekretariat Jenderal 2025-2029

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:

- 1) Biro Perencanaan;
- 2) Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi;
- 3) Biro Keuangan;
- 4) Biro Hukum;
- 5) Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Barang Milik Negara;
- 6) Biro Umum; dan
- 7) Biro Komunikasi dan Informasi Publik.

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

- 1) Pusat Data dan Teknologi Informasi;
- 2) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
- 3) Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
- 4) Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi;
- 5) Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.



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

Gambar 3 . 2 Struktur Organisasi Sekretariat Jenderal

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:

1) Efisiensi Birokrasi

Evaluasi dilakukan pada struktur organisasi untuk memastikan apakah struktur organisasi sudah efektif dan efisien, sudah 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.

2) 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.

3) Optimalisasi Sumber Daya

- a. Evaluasi pemanfaatan sumber daya, baik sarana prasarana maupun SDM yang ada dengan lebih efisien, baik itu dalam bentuk tenaga kerja, keuangan, penggunaan teknologi.
- b. Peningkatan adaptasi dan resiliensi
- c. 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.

4) Memperkuat fungsi monitoring dan evaluasi

Evaluasi ini dapat memperkuat 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.

5) 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.

6) 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 pembentukan 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 penyesuaian tugas dan fungsi sekretariat KNKT sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada.

7) Penguatan Peran Mahkamah Pelayaran

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditemukentali 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.

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).

3.4.4 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Sekretariat Jenderal 2025-2029

Agenda penguatan kelembagaan 2025-2029:

1. Optimalisasi Tugas dan Fungsi Pada Biro dan Pusat di Lingkungan Kementerian Perhubungan:
 - a. Penguatan kelembagaan di unit kerja Biro Perencanaan (penguatan Bagian Pentarifan dan Pelaporan dengan cakupan ruang lingkup menjadi Tata Kelola Jasa Transportasi);
 - b. Penguatan tugas dan fungsi Pusat Data dan Teknologi Informasi dalam melaksanakan transformasi digital pemerintah di lingkungan Kementerian Perhubungan dan implementasi digitalisasi transportasi;
 - c. Penguatan tugas dan fungsi Pusat Pengelola Transportasi Berkelanjutan dalam mendukung pengarusutamaan pembangunan transportasi nasional berkaitan dengan gender dan inklusi, SDGs, pembangunan rendah karbon dan pembangunan berketahanan iklim;
 - d. Penguatan tugas dan fungsi Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional dalam meningkatkan kualitas pelaksanaan pembinaan perwakilan di luar negeri, kerjasama dan

- kemitraan Kementerian Perhubungan, ratifikasi dan evaluasi ratifikasi konvensi serta perjanjian internasional di bidang transportasi;
- e. Penguatan tugas dan fungsi Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi dalam mendorong pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi dengan memanfaatkan berbagai skema alternatif lain (non-APBN);
 - f. Penguatan tugas dan fungsi Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi sebagai unit kerja Pembina Jabatan Fungsional Transportasi di Kementerian Perhubungan dengan melaksanakan 19 tugas sebagai instansi Pembina Jabatan Fungsional sesuai Peraturan Menteri PANRB No. 1 Tahun 2023 tentang Jabatan Fungsional;
 - g. Penguatan kelembagaan KNKT sebagai lembaga investigasi kecelakaan transportasi yang memiliki kewenangan lebih luas untuk dapat melakukan perbaikan dalam pelayanan transportasi disertai dengan peningkatan SDM yang unggul, kapabel dan adaptif teknologi serta menjadi pusat pengembangan SDM investigasi;
 - h. 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);
 - i. Penguatan isu manajemen risiko, dilakukan dengan penataan struktur kelembagaan atau pun clustering tugas dan fungsi terkait manajemen risiko dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan.
2. Optimalisasi Tugas dan Fungsi Sekretariat KNKT dan Mahkamah Pelayaran
- a) Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Beberapa hal yang melatarbelakangi peninjauan Kembali (*review*) organisasi KNKT sesuai perkembangan era transportasi dan konvensi internasional antara lain, sebagai berikut:

- 1) KNKT sebagai lembaga yang bertujuan untuk meningkatkan angka keselamatan transportasi dan menekan angka kecelakaan di Indonesia melalui rekomendasi yang dihasilkan, KNKT belum memiliki kewenangan untuk menindak tegas stakeholder yang tidak menjalankan rekomendasi, sehingga Upaya pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak dapat dilakukan secara optimal maka perlu adanya peninjauan kembali kelembagaan yang mempunyai kewenangan untuk dapat dilakukan perbaikan dalam pelayanan transportasi oleh stakeholder;
- 2) KNKT sebagai Lembaga investasi kecelakaan transportasi satu-satunya di Indonesia masih memiliki keterbatasan dalam pengembangan sumber daya manusia padahal KNKT dituntut untuk selalu memiliki SDM yang unggul, kapabel dan dapat selalu beradaptasi dengan perkembangan teknologi yang digunakan pada sarana dan prasarana dunia transportasi;
- 3) KNKT seharusnya dapat menjadi pusat pengembangan SDM di bidang investigasi dengan memberikan sertifikasi investigasi, keselamatan, *human factor*, dan lainnya agar SDM yang berkompetensi dalam bidang investigasi dapat tersertifikasi di bidangnya;
- 4) Memperhatikan cakupan wilayah Indonesia yang sangat luas dan menjadi tanggung jawab KNKT apabila terdapat kecelakaan transportasi, KNKT yang diharapkan dapat hadir sebagai peran pemerintah untuk melakukan investigasi kecelakaan, saat ini masih belum dapat ditangani keseluruhan, karena masih adanya keterbatasan dalam sumber daya manusia, organisasi kelembagaan, dan anggaran sehingga KNKT tidak bisa melakukan onvestigasi secara optimal. Diharapkan dengan bertransformasi menjadi suatu Badan maka KNKT bisa dapat menjalankan tugas dan fungsinya secara maksimal dan dapat menurunkan angka kecelakaan transportasi;
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi sudah tidak relevan dalam melaksanakan tugas dan fungsi KNKT perlu disesuaikan dengan peraturan atau konvensi internasional yang mengatur investigasi kecelakaan transportasi.

Dalam rangka penataan (*review*) organisasi KNKT menjadi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT), dapat disampaikan langkah-langkah strategis tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- a. Tahun anggaran 2025, akan dilakukan kajian kelembagaan atau organisasi dan pendanaan serta kajian revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013;
 - b. Tahun 2026, akan dilakukan penyusunan draft naskah akademik penataan kelembagaan atau organisasi KNKT dan draft Rancangan Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
 - c. Tahun anggaran 2027, akan dilakukan pengajuan usulan naskah akademik kelembagaan atau organisasi KNKT dan Rancangan Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013;
 - d. Tahun anggaran 2028, akan dilakukan penyusunan naskah akademik revisi Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk menjadi Badan Nasional Keselamatan Transportasi;
 - e. Tahun anggaran 2029, akan dilakukan usulan naskah akademik dan Rancangan Peraturan Presiden tentang Badan Nasional Keselamatan Transportasi, penyusun naskah akademik revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2023 dan pengajuan usulan naskah akademik dan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Sekretariat Badan Nasional Keselamatan Transportasi.
- b) Mahkamah Pelayaran
- Sesuai Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang No., 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Mahkamah Pelayaran memiliki lima fungsi:
- 1) Melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal;
 - 2) Menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan atau perwira kapal;
 - 3) Melaksanakan pemeriksaan kepada operator, pemilik kapal, dan petugas/pejabat yang berwenang dalam hal memiliki hubungan terkait penyebab terjadinya kecelakaan kapal;
 - 4) Menetapkan sanksi administratif kepada nakhoda, perwira kapal, operator, pemilik kapal, dan latau petugas/ pejabat yang

terbukti melakukan kesalahan dan atau kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kapal;

- 5) Melakukan mediasi dalam penyelesaian perselisihan perjanjian kerja laut.

Beberapa turunan regulasi:

- a) Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;
- b) Peraturan Presiden No. 39 Tahun 2021 tentang Hak Keuangan Panel Ahli dan Sekretaris Tim Panel Ahli pada Mahkamah Pelayaran;
- c) Peraturan Menteri Perhubungan 3 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran;
- d) Peraturan Menteri Perhubungan 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2022.

Kegiatan Prioritas:

- Pelaksanaan sidang *International Maritime Organization* (IMO);
- Sidang Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal Mahkamah Pelayaran;
- Pelaksanaan Tindak Lanjut Hasil Keputusan Mahkamah Pelayaran;
- Evaluasi Sidang dan Keputusan Mahkamah Pelayaran;
- Kajian Studi Pengembangan Kelembagaan Mahkamah Pelayaran (jangka panjang transformasi Mahkamah Pelayaran menjadi Peradilan Maritim).

Dalam rangka melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 serta untuk memperkuat kapasitas kelembagaan, Mahkamah Pelayaran Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan menetapkan arah kebijakan pengembangan organisasi yang berfokus pada peningkatan status kelembagaan, struktur organisasi, dan dukungan sumber daya manusia:

- a. Peningkatan status kelembagaan Mahkamah Pelayaran berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2021, Mahkamah Pelayaran berada langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Untuk memperkuat independensi dan

efektivitas pelaksanaan fungsi yudikatif di bidang pelayaran, diusulkan peningkatan status kelembagaan Mahkamah Pelayaran menjadi unit organisasi setingkat Eselon I (minimal Eselon I.b). Peningkatan status kelembagaan ini akan dilakukan secara bertahap dimulai pada tahun 2025 dan dapat diharapkan dapat terwujud pada tahun 2027;

- b. Penguatan fungsi dan kewenangan dengan peningkatan status kelembagaan tersebut, Mahkamah Pelayaran diharapkan dapat melaksanakan kewenangan secara mandiri, termasuk dalam pemberian sanksi administratif serta pelaksanaan peradilan maritim yang profesional, transparan, dan akuntabel;
- c. Penataan struktur organisasi, Penyesuaian struktur organisasi dilakukan untuk mendukung peningkatan fungsi dan beban kerja kelembagaan, dengan komposisi sebagai berikut:
 - Eselon I berjumlah 1 (satu) orang;
 - Eselon II berjumlah 2 (dua) orang;
 - Eselon III berjumlah 3 (tiga) orang;
 - Eselon IV berjumlah 4 (empat) orang.
- d. Penguatan Sumber Daya Manusia
Penguatan sumber daya manusia dapat dipenuhi melalui mutasi antar unit kerja/mutasi antar instansi atau dapat melalui pemenuhan CPNS/PPPK pada tahun 2027, sesuai analisis beban kerja kebutuhan pengembangan organisasi dan peningkatan kualitas layanan peradilan pelayaran.

Melalui arah kebijakan ini, Mahkamah Pelayaran berkomitmen untuk mendorong terwujudnya penegakan hukum pelayaran yang berkeadilan, transparan, dan berstandar internasional. Penguatan kelembagaan ini diharapkan menjadi langkah strategis dalam memperkuat sistem keselamatan pelayaran nasional menuju transportasi laut yang selamat, modern, dan berdaya saing global.

3. Penguatan Tugas dan Fungsi Manajemen Resiko Kementerian Perhubungan bertugas untuk mengelola risiko-risiko yang dapat berdampak signifikan pada operasional, keuangan, dan reputasi organisasi. Tugasnya meliputi penyusunan rekomendasi terkait

efektivitas penyelenggaraan Manajemen Risiko, pengawasan, dan implementasi sistem manajemen risiko

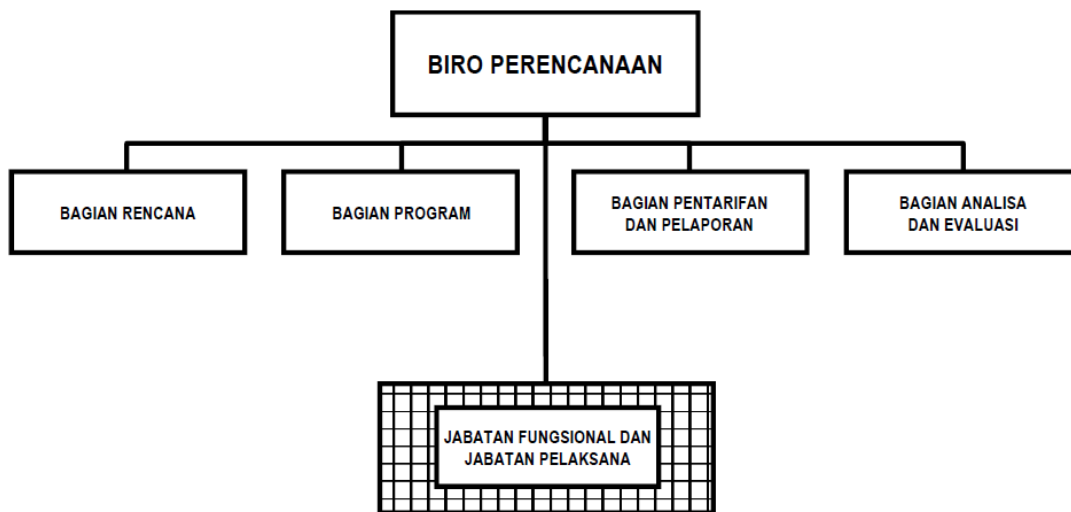
Pentingnya Manajemen Risiko :

- a) Manajemen risiko diperlukan untuk menghadapi berbagai ketidakpastian yang dapat berdampak pada operasional, kesehatan keuangan, dan reputasi organisasi;
- b) Manajemen risiko yang efektif dapat melindungi operasional, meningkatkan ketahanan, dan memastikan kelancaran arus barang bahkan dalam menghadapi gangguan
- c) Implementasi digitalisasi manajemen risiko, merupakan tindak lanjut dari perwujudan salah satu amanat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d) Tugas dan Fungsi Unit Manajemen Risiko : (1) penyusunan rekomendasi, (2) pengawasan, (3) implementasi sistem, (4) penyusunan kebijakan dan prosedur, (5) identifikasi, analisis dan evaluasi risiko, (6) penanganan dan monitoring risiko, (7) komunikasi dan konsultasi.

3.4.5 Struktur Organisasi Biro Perencanaan 2025-2029

Struktur organisasi Sekretariat Jenderal terdiri dari 4 (empat) unit Eselon III, yaitu:

1. Bagian Rencana;
2. Bagian Program;
3. Bagian Pentarifan dan Pelaporan;
4. Bagian Analisa dan Evaluasi; dan
5. Jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.



Gambar 3 . 3 Struktur Organisasi Biro Perencanaan

Untuk memastikan visi, misi, sasaran dan tujuan Biro Perencanaan 2025-2029, perlu didukung oleh kelembagaan yang lincah (*agile*), inovatif mampu beradaptasi dan merespon cepat terhadap perkembangan global dan nasional terutama perkembangan teknologi digitalisasi. Data tahun 2025 jumlah pegawai Biro Perencanaan mencapai 92 orang yang terdiri dari 53 orang pegawai laki-laki (58%) dan 39 orang pegawai perempuan (42%). Dilihat dari status pegawai terdiri dari 62 orang pegawai dengan status PNS, 13 orang pegawai dengan status CPNS dan 17 orang pegawai dengan status PPPK.

Sesuai dengan tugas dan fungsi Biro Perencanaan memberikan dukungan manajemen terhadap perwujudan transformasi tata kelola pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan. Untuk itu Biro Perencanaan memerlukan penguatan kelembagaan melalui penguatan organisasi dan optimalisasi sumber daya manusia serta penguatan sinergi dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan.

3.4.6 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Biro Perencanaan 2025-2029

Transformasi tata kelola sektor transportasi 2025-2029 difokuskan pada penguatan kelembagaan yang tepat fungsi, kebijakan dan perencanaan yang efektif dan adaptif, penyempurnaan fondasi penataan regulasi yang

efektif, peningkatan kapasitas SDM, penerapan manajemen risiko, peningkatan pelayanan publik, peningkatan digitalisasi teknologi informasi. Di dalam Renstra Sekretariat Jenderal 2025-2029 disampaikan fokus utama pada strategi-strategi dalam menjawab isu strategis yang menjadi tantangan ke depan dalam mewujudkan tata kelola sektor transportasi yakni:

- 1) Pemanfaatan digitalisasi dan teknologi untuk meningkatkan efesiensi dan efektivitas pelayanan publik sektor transportasi;
- 2) Penguatan kelembagaan agar lebih lincah, responsif dan mampu beradaptasi;
- 3) Penguatan kebijakan dan regulasi yang adaptif;
- 4) Peningkatan kompetensi SDM transportasi termasuk peningkatan kompetensi SDM jabatan fungsional transportasi;
- 5) Penerapan manajemen risiko;
- 6) Peningkatkan transparansi dan akuntabilitas.

Biro Perencanaan berperan strategis dalam mendorong fondasi transformasi sumber daya manusia, pendanaan, tata kelola dan teknologi digital guna mewujudkan transformasi tata kelola sektor transportasi di Kementerian Perhubungan dengan fokus pembangunan transportasi nasional dalam Renstra Kementerian Perhubungan guna mewujudkan akuntabilitas Kementerian Perhubungan.

Dalam kerangka pembangunan nasional jangka menengah sesuai RPJMN 2025-2029, peran strategis Biro Perencanaan untuk memastikan pelaksanaan transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan berjalan dengan baik sesuai arahan RPJMN 2025-2029 serta memastikan keselarasan dan pelaksanaan program prioritas nasional dan direktif Presiden sektor transportasi yang merupakan penugasan kepada Kementerian Perhubungan dalam mendukung Asta Cita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029.

Dengan peran strategis yang cukup besar, penguatan Kelembagaan Biro Perencanaan menjadi perlu dilakukan dalam upaya mengoptimalkan organisasi, sumber daya dan perangkat pendukung yang dimiliki Biro Perencanaan. Berikut ini disampaikan penguatan kelembagaan Biro Perencanaan yaitu sebagai berikut:

1. Penguatan Kelembagaan Biro Perencanaan

Organisasi Biro Perencanaan harus berjalan dengan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih dan berwibawa (*clean government*) serta berkelanjutan.

Untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), Biro Perencanaan berfokus pada prinsip transparansi, akuntabilitas, partisipatif, efektivitas, efisiensi, supremasi hukum, responsif, kesegaraan dan orientasi untuk melayani secara optimal.

Untuk mewujudkan pemerintahan yang bersih dan berwibawa (*clean government*), Biro Perencanaan berfokus pada pembangunan zona integritas Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) dengan strategi peningkatan transparansi, akuntabilitas, penguatan integritas aparat serta pengawasan dan pengendalian yang didukung oleh kepemimpinan yang berintegritas dan berkomitmen pada pelayanan publik.

Penguatan sumber daya manusia dan budaya organisasi juga penting melalui penyederhanaan birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional agar percepatan pelayanan, organisasi yang lebih lincah dan ramping dengan tetap meningkatkan profesionalisme aparatur, penguatan budaya organisasi melalui gerakan efisiensi birokrasi, program budaya kerja baru, inovatif, manajemen mutu budaya kerja dan layanan kantor yang berkelanjutan dengan pemanfaatan sistem informasi dan teknologi dalam kegiatan organisasi.

Strategi penguatan organisasi Biro Perencanaan sebagai berikut:

a. Penguatan tugas dan fungsi pada Bagian Rencana, melalui:

- 1) Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan dengan memastikan proses penyusunan perencanaan dan anggaran jangka panjang, menengah dan rencana bergulir didasarkan pada data dan analisis yang baik dan komprehensif sesuai kaidah ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan;
- 2) Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dibiayai dengan mekanisme pinjaman/hibah luar negeri melalui proses yang terstruktur, penerapan standar internasional, analisis yang komprehensif berbasis bukti/*evidence*, transparan dan akuntabel serta

pelaksanaan pemantauan evaluasi yang ketat dan berkesimbangan;

- 3) Peningkatan pengelolaan data dan informasi dalam rencana jangka panjang dan menengah melalui pengembangan sistem data yang terintegrasi dengan sistem satu data Indonesia;
 - 4) Penyempurnaan prosedur kerja di lingkungan Bagian Rencana melalui penerapan standar operasional prosedur pelaksanaan tugas dan fungsi untuk memastikan alur kerja yang efektif dan efisien;
 - 5) Peningkatan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Bagian Rencana dan target kinerja pegawai untuk mengidentifikasi hambatan dan merumuskan langkah perbaikan.
- b. Penguatan tugas dan fungsi pada Bagian Program, melalui:
- 1) Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan dengan memastikan proses penyusunan perencanaan dan anggaran jangka pendek;
 - 2) Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan dengan memastikan proses penyusunan perencanaan dan anggaran dengan sumber pembiayaan pinjaman/hibah luar negeri;
 - 3) Peningkatan kualitas penyelesaian dokumen pelaksanaan anggaran Kementerian Perhubungan dalam bentuk Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran;
 - 4) Peningkatan kualitas penyusunan bahan rapat kerja dengan lembaga negara terkait program dan anggaran;
 - 5) Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dibiayai dengan mekanisme pinjaman/hibah luar negeri melalui proses yang terstruktur, analisis yang komprehensif berbasis bukti/ *evidence*, transparan dan akuntabel;
 - 6) Peningkatan kualitas pengelolaan data dan informasi di bidang penyusunan program dan anggaran;
 - 7) Penyempurnaan prosedur kerja di lingkungan Bagian Program melalui penerapan standar operasional prosedur pelaksanaan tugas dan fungsi untuk memastikan alur kerja yang efektif dan efisien;

- 8) Peningkatan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Bagian Program dan target kinerja pegawai untuk mengidentifikasi hambatan dan merumuskan langkah perbaikan.

c. Penguatan tugas dan fungsi pada Bagian Pentarifan dan Pelaporan, melalui:

- 1) Peningkatan kualitas pengendalian perkembangan biaya transportasi dan penyusunan rencana pentarifan termasuk tarif penerimaan negara bukan pajak dan badan layanan umum;
- 2) Peningkatan kualitas penyiapan bahan administrasi pentarifan jasa di bidang transportasi;
- 3) Peningkatan pengelolaan data dan informasi di bidang pentarifan jasa transportasi yang terintegrasi dengan sistem satu data Indonesia;
- 4) Peningkatan pemberian dukungan administrasi dan pengelolaan urusan tata usaha secara transparan dan akuntabel dengan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih dan berwibawa (*clean government*);
- 5) Peningkatan kapasitas dan kompetensi fungsional perencana melalui pelatihan, bimbingan teknis dan sertifikasi untuk memastikan tenaga perencana memiliki keterampilan yang diperlukan dalam merumuskan kebijakan dan perencanaan;
- 6) Penyempurnaan prosedur kerja di lingkungan Pentarifan dan Pelaporan melalui penerapan standar operasional prosedur pelaksanaan tugas dan fungsi untuk memastikan alur kerja yang efektif dan efisien;
- 7) Peningkatan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Pentarifan dan Pelaporan dan target kinerja pegawai untuk mengidentifikasi hambatan dan merumuskan langkah perbaikan.

Dalam rangka penguatan Bagian Pentarifan dan Pelaporan diusulkan adanya perubahan nomenklatur dan penambahan tugas dan fungsi antara lain:

- 1) Perubahan nomenklatur menjadi Bagian Tata Kelola Pentarifan Jasa Transportasi dan Pelaporan. Dengan perubahan nomenklatur Tata Kelola Pentarifan Jasa Transportasi, fungsi

utama lebih difokuskan pada kelengkapan administrasi dalam proses pemberian rekomendasi dan persetujuan tarif jasa transportasi;

- 2) Penambahan tugas dan fungsi mengenai tata kelola pembiayaan kerjasama dan jasa transportasi;
- 3) Penambahan tugas dan fungsi sebagai koordinator perhitungan inflasi sektor transportasi di Kementerian Perhubungan.

d. Penguatan tugas dan fungsi pada Bagian Analisis dan Evaluasi, melalui:

- 1) Peningkatan kualitas pemantauan, analisis dan evaluasi dan pelaporan dalam pelaksanaan rencana dan program pembangunan sarana dan prasarana transportasi;
- 2) Peningkatan kualitas pemantauan, analisis dan evaluasi dan pelaporan dalam pelaksanaan rencana dan program pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dibiayai dengan mekanisme pinjaman/hibah luar negeri;
- 3) Peningkatan kualitas penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Perjanjian Kinerja dan Perjanjian Kinerja di level Kementerian Perhubungan, Sekretariat Jenderal dan Biro Perencanaan;
- 4) Peningkatan sistem pengendalian internal dan unit manajemen risiko Kementerian Perhubungan dan Sekretariat Jenderal;
- 5) Penyempurnaan prosedur kerja di lingkungan Bagian Analisis dan Evaluasi melalui penerapan standar operasional prosedur pelaksanaan tugas dan fungsi untuk memastikan alur kerja yang efektif dan efisien;
- 6) Peningkatan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Bagian Analisis dan Evaluasi dan target kinerja pegawai untuk mengidentifikasi hambatan dan merumuskan langkah perbaikan.

2. Penguatan dalam Pengelolaan Sumber Daya Manusia Aparatur di Biro Perencanaan

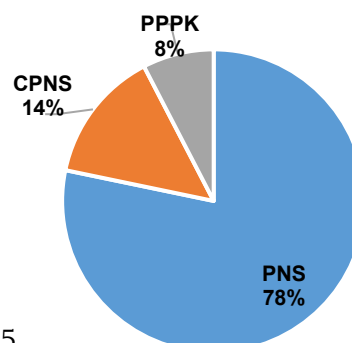
Data tahun 2025 jumlah pegawai Biro Perencanaan mencapai 92 orang yang terdiri dari 53 orang pegawai laki-laki (58%) dan 39 orang pegawai perempuan (42%). Dilihat dari status pegawai terdiri dari 72 orang

pegawai dengan status PNS, 13 orang pegawai dengan status CPNS dan 7 orang pegawai dengan status PPPK.

Tabel 3 . 5 Data Pegawai Biro Perencanaan Sesuai Status Pegawai

Tahun 2025

Status	Jumlah Pegawai (orang)
PNS	72
CPNS	13
PPPK	7
Jumlah	92



Sumber: Bagian Pentarifan dan Pelaporan, 2025

Apabila dilihat pada jenjang jabatan fungsional bidang perencanaan (perencana ahli pertama, muda dan madya) berjumlah 34 orang pegawai atau sekitar 37% dari total pegawai Biro Perencanaan. Hal ini sesuai dengan tugas dan fungsi Biro Perencanaan yang dominan memiliki *core business* dalam perencanaan program, analisis dan evaluasi pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan. Untuk pegawai dengan jabatan fungsional lainnya dibutuhkan oleh Biro Perencanaan dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi dalam perumusan kebijakan, pengelolaan keuangan dan anggaran, pengembangan sumber daya manusia, kearsipan dan layanan data dan teknologi informasi. Sedangkan pegawai dengan jabatan pelaksana didominasi untuk layanan operasional dan perkantoran Biro Perencanaan.

Tabel 3 . 6 Data Pegawai Biro Perencanaan Sesuai Jenjang Jabatan

Jenjang Jabatan		Jumlah Pegawai (orang)
Struktural	Kepala Biro	1
	Kepala Bagian	4
Atase	Atase Perhubungan pada KBRI Belanda	1
Jabatan Fungsional	Perencana Ahli Madya	5
	Perencana Ahli Muda	6
	Perencana Ahli Pertama	24
	Analisis Sumber Daya Manusia Aparatur Ahli Pertama	1
	Analisis Kebijakan Ahli Madya	3

Jenjang Jabatan		Jumlah Pegawai (orang)
	Analisis Kebijakan Ahli Muda	1
	Analisis Kebijakan Ahli Pertama	8
	Arsiparis Ahli Pertama	1
	Pranata Komputer Ahli Pertama	2
	Pranata Komputer Terampil	1
	Analisis Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Pertama	2
	Analisis Anggaran Ahli Pertama	2
Jabatan Pelaksana	Penyusun Konsep Dokumen RKA Kemenhub Subsektor Transportasi	1
	Pengolah Data dan Informasi	5
	Operator Layanan Operasional	1
	Penata Layanan Operasional	5
	Pengadministrasi Perkantoran	1
	Penelaah Teknis Kebijakan	17
Jumlah Pegawai Biro Perencanaan		92

Sumber:Bagian Pentarifan dan Pelaporan, 2025

Dalam rangka memastikan tercapainya visi, misi, tujuan dan sasaran Biro Perencanaan 2025-2029 dibutuhkan penguatan kompetensi dan kapabilitas sumber daya manusia Biro Perencanaan melalui kebijakan peningkatan kemampuan pegawai yang profesional, inovatif kompeten, berdaya saing dan adaptif terhadap perkembangan teknologi digitalisasi. Strategi penguatan dan pengelolaan sumber daya manusia Biro Perencanaan 2025-2029 dilakukan:

- Peningkatan kompetensi dan kualifikasi pegawai dengan Jabatan Fungsional Perencanaan Ahli Pertama menjadi Perencana Ahli Muda melalui kegiatan bimbingan teknis, pendidikan dan latihan serta mengikuti uji kompetensi;
- Peningkatan kompetensi dan kualifikasi pegawai dengan Jabatan Fungsional lainnya melalui kegiatan bimbingan teknis, pendidikan dan latihan agar bisa menjalankan kegiatan secara optimal sesuai tugas dan fungsi;
- Peningkatan pemahaman pegawai melalui transformasi digital layanan sumber daya manusia;
- Monitoring dan evaluasi pola pengembangan sumber daya manusia Biro Perencanaan agar lebih terarah dan mampu mewujudkan pelayanan Biro Perencanaan yang lebih prima.

Dalam menjalankan strategi penguatan dan pengelolaan sumber daya manusia aparatur Biro Perencanaan perlu dilakukan sinergi, kolaborasi dan penguatan kerjasama dengan Pusat Pengembangan Aparatur Perhubungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan yang merupakan lembaga pendidikan dan pelatihan yang bertugas memberikan pendidikan dan pengajaran, membina karakter serta mengembangkan potensi sumber daya manusia aparatur perhubungan di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Selain itu juga, Biro Perencanaan dapat bersinergi dengan Kementerian/ Lembaga yang menjadi pembina Jabatan Fungsional yang dimiliki oleh pegawai Biro Perencanaan terutama untuk Jabatan Fungsional Perencanaan yang mana pembina dari jabatan fungsional ini adalah Kementerian PPN/Bappenas melalui Pusat Pembinaan, Pendidikan, dan Pelatihan Sumber Daya Manusia Perencanaan Pembangunan.

Hasil identifikasi formasi pegawai sampai tahun 2029 di Biro Perencanaan berpotensi mendapatkan formasi penerimaan CPNS 2029 berjumlah 48 orang pegawai, penerimaan PKN Stan berjumlah 6 orang pegawai dan penerimaan PPPK berjumlah 14 orang. Jumlah pegawai akan berkurang seiring dengan pegawai yang masa purna bakti/pensiun selama 2025-2029 yang berjumlah dengan rincian 5 orang pegawai yang masa purna bakti/pensiun. Dengan kondisi keterbatasan penerimaan pegawai tersebut dan adanya pegawai pensiun, maka di tahun 2029 diproyeksikan pegawai Biro Perencanaan berjumlah 129 orang seperti terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3 . 7 Kebutuhan Pegawai Biro Perencanaan Tahun 2025-2029

No.	Uraian	Kebutuhan Pegawai Biro Perencanaan				
		2025	2026	2027	2028	2029
1	Bezetting ASN	73	92	112	122	128
2	Pegawai Pensiun	1	1	2	1	0
3	Penerimaan CPNS	13	14	8	5	1
4	Penerimaan Polbit Kemenhub	0	0	0	0	0
5	Penerimaan PKN Stan	0	3	2	1	0
6	Penerimaan PPPK	7	4	2	1	0
	Jumlah Pegawai	92	112	122	128	129

Sumber:Bagian Pentarifan dan Pelaporan, 2025

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 transformasi 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 3.6** disampaikan pemetaan identifikasi risiko yang dapat menjadi pedoman dalam mengantisipasi potensi risiko sasaran kegiatan Biro Perencanaan yang akan muncul melalui uraian mitigasi risiko dan penanggung jawab pelaksana risiko. Dengan adanya mitigasi risiko yang terukur, diharapkan pelaksanaan dukungan manajemen dalam mewujudkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Lingkungan Sekretariat Jenderal dalam mendukung terwujudnya Transformasi Maju menuju Indonesia Emas 2045.

Tabel 3 . 8 Identifikasi Mitigasi Risiko Utama Sasaran Kegiatan Biro Perencanaan dan Rencana Tindak Lanjut

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
• Sasaran Kegiatan 2.1 (SK2.1) Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel • Sasaran Kegiatan 2.19 (SK2.19) Meningkatnya Kinerja Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal			
1	Ketidakselarasan antar dokumen perencanaan nasional	• Peningkatan koordinasi dan sinergi perencanaan pembangunan nasional dengan Bappenas, Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah • Peningkatan koordinasi antar Biro Perencanaan dengan bagian perencanaan di Direktorat Jenderal Teknis, Badan dan Inspektorat dalam perencanaan dokumen • Peningkatan koordinasi dan sinergi dengan Direktorat Jenderal teknis dan Badan di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam penyediaan database transportasi nasional • Peningkatan implementasi pedoman dan proses perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan • Peningkatan kualitas database transportasi nasional • Peningkatan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan dokumen perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan	Bagian Rencana
2	Keterlambatan penyusunan dokumen perencanaan kinerja	• Peningkatan peran aktif pimpinan dalam penyusunan dokumen perencanaan agar lebih terarah • Peningkatan koordinasi Peningkatan koordinasi antar Biro Perencanaan dengan bagian perencanaan di Direktorat Jenderal Teknis, Badan dan Inspektorat • Pemantauan dan evaluasi dalam penyusunan dokumen perencanaan	Bagian Rencana
3	Ketidaksinkronan antara perencanaan jangka panjang dengan program tahunan	• Peningkatan koordinasi antar Biro Perencanaan dengan bagian perencanaan di Direktorat Jenderal Teknis, Badan dan Inspektorat • Peningkatan perencanaan program yang lebih detail dan spesifik dengan menggunakan data dasar, isu strategis dan penyelarasan dengan kebijakan nasional (RPJMN, Renstra Kementerian Perhubungan dan kebijakan direktif Presiden • Peningkatan dalam menentukan program sesuai dengan skala prioritas dengan menggunakan mempertimbangkan tingkat urgensi dan dampak • Mengoptimalkan program prioritas yang memberikan dampak bagi masyarakat sesuai alokasi anggaran yang ada	Bagian Program
4	Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja	• Peningkatan keterpaduan dalam penyusunan dokumen perencanaan kinerja (Renstra dan Renja) di lingkungan Kementerian Perhubungan	Bagian Analisa dan Evaluasi

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	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	
5	Perubahan regulasi dan kebijakan terkait tarif jasa transportasi	• Memastikan pemahaman dan kajian mendalam terhadap perubahan regulasi dan kebijakan tarif jasa transportasi • Peningkatan	Bagian Pentarifan dan Laporan
6	Fluktuasi komponen biaya dalam perhitungan tarif yang berubah cepat sehingga menyebabkan perhitungan tarif jasa bidang transportasi tidak akurat	• Peningkatan kualitas data dan informasi komponen-komponen dalam perhitungan tarif jasa transportasi • Peningkatan kualitas analisis dan kajian dalam perhitungan tarif jasa transportasi melalui metodologi yang transparan dan objektif • Melakukan analisis biaya internal secara rutin untuk memastikan tarif tetap relevan • Pemantauan dan evaluasi berkelanjutan terhadap faktor-faktor risiko dan perubahan komponen perhitungan tarif jasa transportasi	Bagian Pentarifan dan Laporan
7	Proses perhitungan dan penetapan tarif yang lama mengakibatkan kerugian finansial dan ketidakpuasan pelayanan	• Penerapan prosedur standar operasi (SOP) yang mendetail untuk setiap langkah penetapan tarif, lengkap dengan penanggung jawab dan tenggat waktu yang realistis • Pemanfaatan teknologi digitalisasi untuk mempercepat analisis data dan perhitungan • Peningkatan koordinasi dan komunikasi dengan pemangku kepentingan (Direktorat Jenderal teknis, operator, masyarakat) • Pemantauan dan evaluasi berkelanjutan terhadap proses perhitungan dan penetapan tarif agar sesuai dengan mekanisme dan jadwal	Bagian Pentarifan dan Laporan
8	Kegagalan proses internal pengelolaan perkantoran di Biro Perencanaan	• Peningkatan manajemen pengelolaan kearsipan dan dokumentasi di Biro Perencanaan • Peningkatan penyediaan sarana dan prasarana penunjang penyelenggaraan perkantoran agar dapat mendukung pelaksanaan pekerjaan secara optimal • Peningkatan penerapan alur kerja yang lebih terstruktur dan efisien agar dapat meningkatkan produktivitas kerja • Pengembangan sistem administrasi perkantoran berbasis digital • Peningkatan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian pemanfaatan aset perkantoran	• Bagian Program • Bagian Rencana • Bagian Pentarifan dan Laporan • Bagian Analisis dan Evaluasi

No	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
9	Kurang optimalnya pengelolaan keuangan dan barang milik negara	• Penguatan sistem pengendalian internal untuk mendeteksi dan mencegah kesalahan/ penyalahgunaan wewenang dalam pengelolaan keuangan • Melakukan efisiensi belanja dengan memaksimalkan pengeluaran untuk program prioritas • Penguatan dalam monitoring dan evaluasi barang milik negara	• Bagian Program • Bagian Rencana • Bagian Pentarifan dan Laporan • Bagian Analisis dan Evaluasi
10	Kurang optimalnya manajemen sumber daya manusia dan tata kerja di Biro Perencanaan	• Penempatan sumber daya manusia sesuai dengan kompetensi dan kapabilitas • Peningkatan kualitas kompetensi sumber daya manusia termasuk pengelolaan jabatan fungsional melalui bimbingan teknis, pendidikan dan pelatihan, uji kompetensi, seminar, <i>workshop</i> • Peningkatan pelaksanaan proses bisnis dan standar operasional prosedur kerja • Penerapan sistem pengembangan karier berbasis hasil penilaian kinerja dan kesesuaian kompetensi • Peningkatan penerapan <i>reward and punishment</i> bagi pegawai • Peningkatan kerjasama tim (<i>team work</i>) di Biro Perencanaan • Peningkatan pengelolaan jabatan fungsional transportasi	• Bagian Program • Bagian Rencana • Bagian Pentarifan dan Laporan • Bagian Analisis dan Evaluasi

BAB IV

TARGET KINERJA KERANGKA PENDANAAN

4.1. Target Kinerja

Target kinerja diukur berdasarkan Indikator Sasaran dan Indikator Kinerja Biro Perencanaan Tahun 2025-2029 dalam mendukung capaian kinerja Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Pada awal tahun 2025 terdapat kebijakan Pemerintah melalui Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025 sehingga berpengaruh terhadap komposisi anggaran Biro Perencanaan dari Rp26.231.890.000,- menjadi Rp18.802.511.000,- hal ini tentunya berpengaruh terhadap pencapaian target kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Secara rinci, indikator kinerja Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4 . 1 Target Kinerja Biro Perencanaan 2025-2029

Sasaran Kegiatan / Indikator		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
Sasaran Kegiatan 1	Meningkatnya Kinerja Biro Perencanaan dalam Mendukung Tata Kelola Pemerintahan Kementerian Perhubungan						
	Nilai AKIP Kementerian Perhubungan	Nilai	80	80,05	80,10	80,15	80,20
	Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Indeks	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
	Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	Indeks	91	91	91	91	91
	Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Kementerian Perhubungan	Nilai	90,55	90,6	90,65	90,7	90,75
	Persentase Rekomendasi Pentarifan yang Ditindaklanjuti	%	100	100	100	100	100
Sasaran Kegiatan 2	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Biro Perencanaan						
	Nilai AKIP Sekretariat Jenderal	Nilai	80,87	80,92	80,97	81,02	81,07
	Indeks Perencanaan Sekretariat Jenderal	Indeks	100	100	100	100	100

Sasaran Kegiatan / Indikator		Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) Biro Perencanaan	Nilai	94	95	96	96,5	98
	Nilai AKIP Biro Perencanaan	Nilai	81,11	81,71	82,01	82,51	83,41
	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Biro Perencanaan	Nilai	61,5	62	62,5	63	63,5
	Terselenggaranya Layanan Perkantoran Biro Perencanaan	Nilai	80	80	82	82	83

4.2 Kerangka Pendanaan

Pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya kegiatan, pengalokasian pendanaan selama periode 2025-2029 mengacu pada besarnya pendanaan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan berpedoman pada tugas dan fungsi serta beban kerja yang menjadi tanggung jawab di masing-masing eselon III lingkungan Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

Rincian pendanaan Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal selama tahun 2025-2029 dapat disampaikan dalam tabel berikut :

Tabel 4 . 2 Kerangka Pendanaan Biro Perencanaan 2025-2029

Kegiatan / Klasifikasi Rincian Output (KRO)		ALOKASI PENDANAAN (RP. MILYAR)					
		2025	2026	2027	2028	2029	Total
1933	Pengelolaan Organisasi dan SDM	0,66	0,85	0,47	0,47	0,47	2,93
EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal	0,66	0,85	0,47	0,47	0,47	2,93
4657	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	25,57	34,61	23,27	20,75	22,75	126,35
EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal	4,66	4,04	7,48	5,70	6,18	28,08
EBB	Layanan Sarana dan Prasarana Internal	1,79	3,34	2,28	1,96	2,62	12,01
EBD	Layanan Manajemen Kinerja Internal	19,11	27,22	13,61	13,07	13,23	86,25
TOTAL		26,23	35,47	23,85	21,23	22,51	129,29

BAB V

PENUTUP

5.1 Arahan Pelaksanaan

Renstra Biro Perencanaan 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 Biro Perencanaan 2025-2029, khususnya RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 (PM No 12 Tahun 2025) dan Renstra Sekretariat Jenderal (Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor 35 Tahun 2025).

Rencana kegiatan dalam Renstra Biro Perencanaan 2025-2029 ini masih bersifat indikatif, sehingga perlu didetailkan lebih lanjut melalui tahap perencanaan maupun proses penganggaran sesuai kaidah yang berlaku. Renstra Biro Perencanaan 2025-2029 merupakan acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di Biro Perencanaan 2025-2029, khususnya Perjanjian Kinerja (PK), pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) setiap tahun.

Penyusunan Renstra Biro Perencanaan 2025-2029 mengacu pada dokumen Renstra Sekretariat Jenderal 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 Biro Perencanaan 2025-2029 dengan mempertimbangkan alokasi APBN.

Kinerja Kepala Biro Perencanaan 2025-2029 akan dinilai berdasarkan pencapaian target kinerja dalam Renstra Biro Perencanaan 2025-2029.

5.2 Mekanisme 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 Biro Perencanaan 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 Biro Perencanaan 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK) dan Rencana Kerja (Renja) Biro Perencanaan. Penyiapan dukungan pelaksanaan sistem pengendalian internal, manajemen risiko, dan kepatuhan internal Biro Perencanaan 2025-2029.

Perubahan terhadap target kinerja serta target pelaksanaan kegiatan setiap tahun untuk disesuaikan 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 Biro Perencanaan 2025-2029 ini dituangkan dalam LKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LKIP Biro Perencanaan 2025-2029 merupakan bagian dari penilaian prestasi kemajuan pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) di lingkungan Biro Perencanaan dan Sekretariat Jenderal 2025-2029.

Evaluasi Paruh Waktu (EPW) terhadap pelaksanaan Renstra Biro Perencanaan 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 Biro Perencanaan 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).