



LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI TAHUN 2025



KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025**" dapat diselesaikan. Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Kebijakan Transportasi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance* dan *clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri.PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara Review atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan telah menyusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang kebijakan transportasi.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 berisikan program dan kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan selama Tahun 2025. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai Badan Kebijakan Transportasi selama kurun waktu Tahun 2025. Selain itu, Laporan Kinerja ini juga memuat analisis dan evaluasi untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Kebijakan Transportasi pada tahun berikutnya.

Demikian Laporan ini dibuat semoga dapat bermanfaat sebagai bentuk pertanggungjawaban dan dapat meningkatkan kinerja Badan Kebijakan Transportasi di masa yang akan datang.

Jakarta, Februari 2026
Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



Irjen Pol. Capt. Hermanta, S.H., M.M., M.Mar
Nrp. 73010684

RINGKASAN EKSEKUTIF

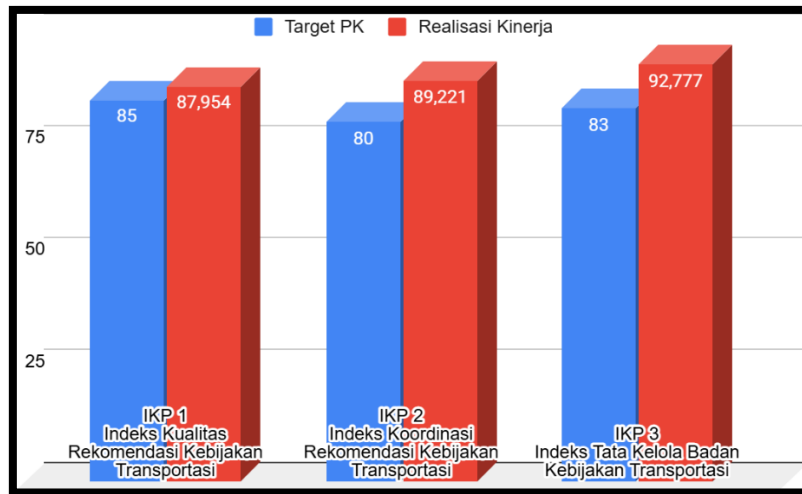
Dengan ditetapkannya Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor : KP-BKT 32 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor: KP-BKT 16 Tahun 2025 tentang Penetapan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 pada tanggal 1 Juli 2025, Badan Kebijakan Transportasi memiliki 3 (tiga) Sasaran Program yang diwujudkan melalui 3 (tiga) Indikator Kinerja Program (IKP) yang menjadi dasar analisa capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.

A. PENCAPAIAN KINERJA

Secara umum, capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 telah mencapai target. Mengacu Perjanjian Kinerja Tahun 2025 (revisi terakhir), telah dilakukan evaluasi pencapaian target dan diperoleh rata – rata capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi sebesar 108,927% dengan rincian sebagai berikut:

1. IKP 1 yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Realisasi tahun 2025 sebesar 87,954%, sehingga bila dibandingkan dengan target PK sebesar 85% maka diperoleh capaian kinerja sebesar 103,476%.
2. IKP 2 yaitu Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi, yang merupakan instrumen untuk mengukur sejauh mana rekomendasi yang dihasilkan diimplementasikan oleh pemangku kepentingan. Indikator ini penting untuk menilai efektivitas, relevansi, dan akuntabilitas proses kebijakan, sekaligus memastikan bahwa rekomendasi yang dirumuskan menghasilkan dampak nyata. Realisasi tahun 2025 sebesar 89,221%. Jika dibandingkan dengan target PK 80% maka diperoleh capaian kinerja sebesar 111,527%.
3. IKP 3 yaitu Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi yang mengukur efektivitas perencanaan dan pengelolaan Keuangan, kualitas tata Kelola Sumber Daya Manusia dan organisasi Badan Kebijakan Transportasi, data dan informasi, pelayanan perpustakaan, efektivitas kehumasan dan hukum dalam mendukung kebijakan transportasi, mencakup aspek efisiensi anggaran, transparansi, serta kesesuaian dengan prioritas strategis sektor transportasi. Realisasi tahun 2025 sebesar 92,777% telah melampaui target pada Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 83% sehingga bila realisasi dibandingkan dengan target diperoleh capaian kinerja sebesar 111,779%.

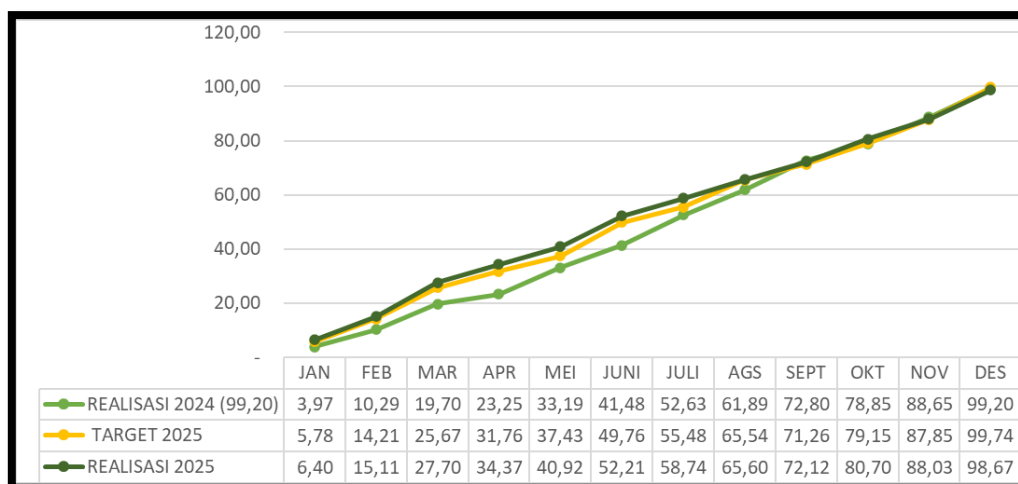
Realisasi dan capaian kinerja Tahun 2025 Badan Kebijakan Transportasi dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 1 Perbandingan Target dan Realisasi IKP Badan Kebijakan Transportasi TA 2025

B. KINERJA ANGGARAN

Pagu anggaran awal Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan dokumen Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2025 adalah sebesar Rp. 116.772.728.000,- yang selanjutnya pada akhir tahun 2025 mengalami perubahan menjadi sebesar Rp.125.391.269.000,- dengan pagu efektif sebesar Rp. 91.636.777.000,-. Realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025 sebesar Rp 90.370.825.415,- sehingga diperoleh realisasi anggaran sebesar 72,071%. Jika dibandingkan dengan pagu efektif sebesar diperoleh realisasi sebesar 98,619%. Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian realisasi anggaran tahun 2025 lebih rendah dari pada realiasi tahun 2024. Hal ini dapat dilihat pada grafik berikut:



Sumber: monev.kemenkeu.go.id

Gambar 2 Realisasi Anggaran Tahun 2025

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	1
RINGKASAN EKSEKUTIF	2
A. PENCAPAIAN KINERJA.....	2
B. KINERJA ANGGARAN	3
DAFTAR ISI.....	4
DAFTAR GAMBAR	5
DAFTAR TABEL.....	6
BAB I PENDAHULUAN	7
1.1 LATAR BELAKANG	7
1.2 TUGAS DAN FUNGSI	8
1.3 SUMBER DAYA MANUSIA.....	10
1.4 POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN.....	13
1.5 SISTEMATIKA LAPORAN	15
BAB II PERENCANAAN KINERJA.....	16
2.1 RENCANA STRATEGIS	16
2.2 RENCANA KINERJA TAHUNAN.....	19
2.3 PERJANJIAN KINERJA.....	19
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	22
3.1 TAHAPAN DAN PENGUKURAN KINERJA.....	22
3.2 PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA.....	23
3.3 <i>BENCHMARKING</i> CAPAIAN KINERJA	47
3.4 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA.....	49
3.5 CAPAIAN KEBERHASILAN LAINNYA	53
3.6 REALISASI ANGGARAN.....	54
BAB IV PENUTUP	58
4.1 TINDAK LANJUT REKOMENDASI PADA PELAPORAN KINERJA SEBELUMNYA.....	58
4.2 KESIMPULAN	60
4.3 REKOMENDASI	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Perbandingan Target dan Realisasi IKP Badan Kebijakan Transportasi TA 2025 ...	3
Gambar 2 Realisasi Anggaran Tahun 2025	3
Gambar 1.1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 (Eselon I s.d.III)	9
Gambar 1.2 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Unit Kerja Eselon II	10
Gambar 1.3 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Golongan.....	10
Gambar 1.4 Grafik Sebaran Pegawai BKT berdasarkan Golongan.....	10
Gambar 1.5 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jabatan	11
Gambar 1.6 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jabatan Fungsional	11
Gambar 1.7 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	11
Gambar 1.8 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jenis Kelamin	12
Gambar 1.9 Grafik Komposisi Analisis Kebijakan BKT	12
Gambar 1.10 Grafik Komposisi Anjak berdasarkan Jenjang Jabatan	12
Gambar 1. 11 Cluster Isu Strategis pada Dokumen Renstra BKT Tahun 2025-2029	14
Gambar 2.1 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029	17
Gambar 2.2 Cascading Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029	18
Gambar 3.1 Grafik Perbandingan Target dan Realisasi Indikator Kinerja Program	23
Gambar 3.2 Judul Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025	25
Gambar 3.3 Judul Rekomendasi Kebijakan Tahun 2024 yang termanfaatkan	26
Gambar 3.4 Nilai Kinerja Anggaran Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan	48
Gambar 3.5 Nilai Kinerja Anggaran Badan Kebijakan Transportasi.....	50
Gambar 3.6 Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi	50
Gambar 3.7 Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran BKT	52
Gambar 3.8 Sertifikat Satuan Kerja Terbaik I (satu) Nilai Indikator Kinerja Pelaksana Anggaran Pagu di 50 s.d 150 Miliar Semester 1 Tahun 2025.....	53
Gambar 3.9 Pemberian Sertifikat Anugerah Keterbukaan Informasi Publik.....	53
Gambar 3.10 Kronologi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.....	55
Gambar 3.11 Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2024 dan 2025.....	56

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Sasaran Program, Indikator Kinerja Program serta Target Badan Kebijakan Transportasi Periode Tahun 2025 – 2029.....	18
Tabel 2.2 Kronologi Revisi Dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025	20
Tabel 2.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program serta Target Tahun 2025 pada Dokumen Revisi Akhir Perjanjian Kinerja	21
Tabel 3.1 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.....	23
Tabel 3.2 Capaian Kinerja IKP 1	24
Tabel 3.3 Rincian Perhitungan Capaian Kinerja IKP 1	25
Tabel 3.4 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 1	26
Tabel 3.5 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 1 dengan Target Renstra	27
Tabel 3.6 Capaian Kinerja IKP 2	28
Tabel 3.7 Perhitungan Persentase Advokasi & Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi	29
Tabel 3.8 Perhitungan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi	30
Tabel 3.9 Perhitungan Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan.....	32
Tabel 3.10 Indeks Perencanaan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi	33
Tabel 3.11 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi Badan Kebijakan Transportasi	33
Tabel 3.12 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 2	34
Tabel 3.13 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 2 dengan Target Renstra	34
Tabel 3.14 Capaian Kinerja IKP 3	36
Tabel 3.15 Nilai evaluasi AKIP Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.....	37
Tabel 3. 16 Nilai Kinerja Anggaran Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	38
Tabel 3.17 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi Badan Kebijakan Transportasi	38
Tabel 3.18 Perhitungan realisasi Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola SDM dan Organisasi BKT	39
Tabel 3.19 Perhitungan Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan.....	41
Tabel 3.20 Perhitungan Tingkat Efektifitas Kehumasan.....	42
Tabel 3.21 Perhitungan Indeks Efektivitas Bagian Hukum	44
Tabel 3.22 Perhitungan Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi.....	45
Tabel 3.23 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 3	45
Tabel 3.24 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 3 dengan Target Renstra	46
Tabel 3.25 Perbandingan Capaian Kinerja BSKDN dengan BKT Tahun 2023 dan 2024.....	48
Tabel 3.26 Analisis Efisiensi SDM Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.....	49
Tabel 3.27 Analisis Efisiensi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025	52
Tabel 3.28 Realisasi Anggaran Tahun 2025 Per Jenis Belanja.....	56
Tabel 3.29 Capaian Kinerja Anggaran berdasarkan IKP.....	57
Tabel 4.1 Tindak Lanjut Rekomendasi pada Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2025	58
Tabel 4.2 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.....	60

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Badan Kebijakan Transportasi merupakan lembaga yang berfungsi dalam melaksanakan *policy research* di bidang transportasi yang berperan penting dalam menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan tugas analisis kebijakan diarahkan dalam rangka mewujudkan pelayanan jasa transportasi, yaitu melalui (1) Rekomendasi rancangan kebijakan dan rekomendasi pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi; (2) Pengkoordinasian pelaksanaan pengkajian kebijakan dan pemanfaatan hasil pemilihan teknologi di bidang transportasi; (3) Pelaksanaan evaluasi kebijakan di bidang transportasi; dan (4) Penyediaan data hasil kajian kebijakan di bidang transportasi.

Sebagai unit kerja yang ditunjuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan analisis kebijakan transportasi, Badan Kebijakan Transportasi sesungguhnya memiliki potensi cukup besar untuk mengkoordinasikan/ mengkonsolidasikan kegiatan yang terkait dengan kebutuhan dukungan analisis kebijakan di lingkungan internal Kementerian Perhubungan. Peran sebagai lembaga analisis kebijakan bidang transportasi di tingkat pemerintahan pusat juga menjadikan Badan Kebijakan Transportasi memiliki potensi sekaligus tantangan untuk dapat mensinergikan kegiatan analisis kebijakan bidang transportasi khususnya dalam lingkup nasional dengan menggandeng perguruan tinggi dan instansi terkait di tingkat pusat maupun daerah.

Isu-isu strategis sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis, dan kompleks pada lingkup global, nasional, dan lokal membutuhkan kegiatan analisis kebijakan bidang perhubungan yang tepat, cepat dan akurat. Permasalahan di bidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan analisis kebijakan Badan Kebijakan Transportasi didasarkan pada isu-isu strategis sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan, dan usulan subsector maupun dari Pemerintah Daerah.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2025 – 2029.

1.2 TUGAS DAN FUNGSI

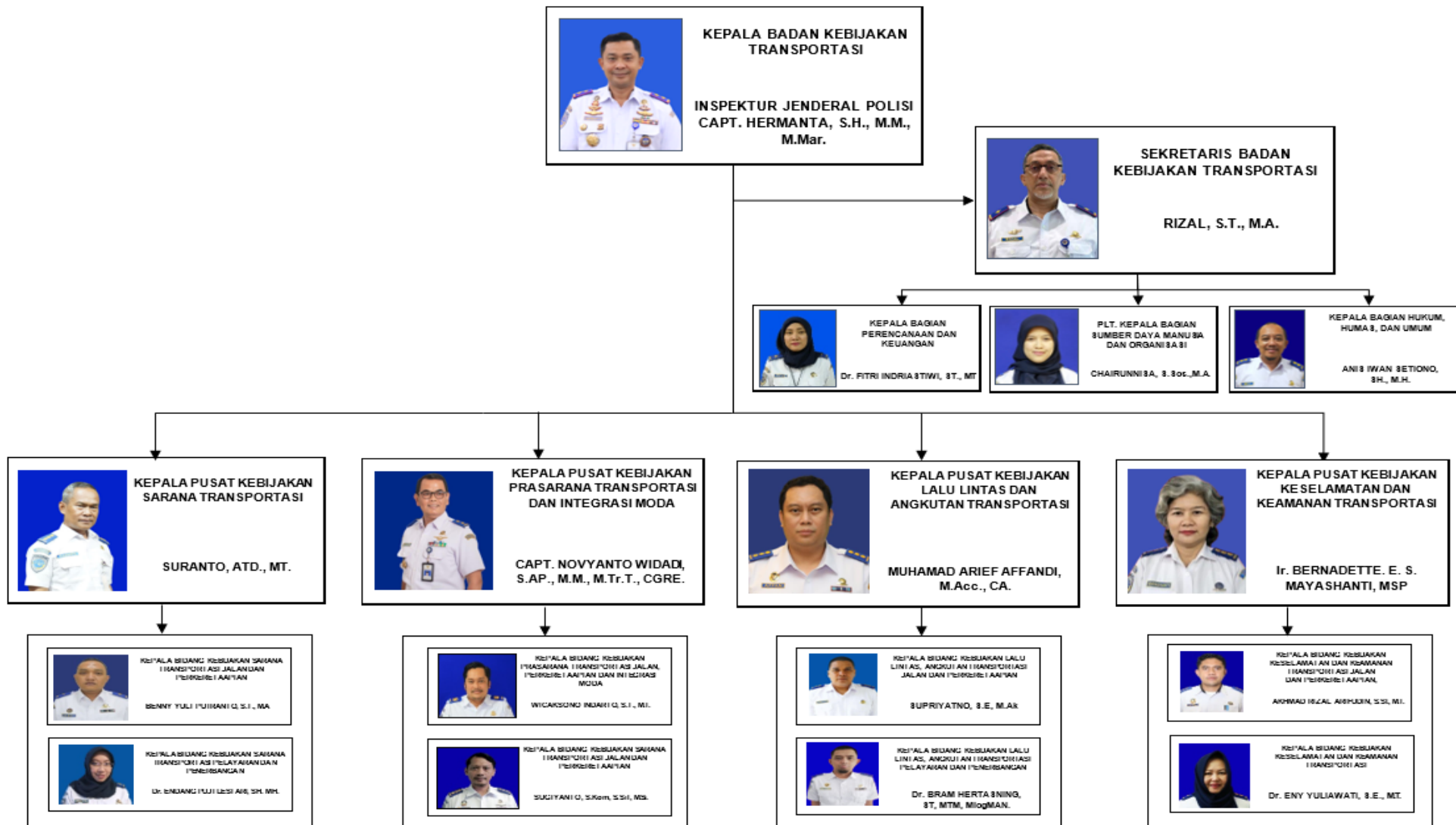
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi, sedangkan fungsi dari Badan Kebijakan Transportasi antara lain:

- a. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- b. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- c. Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang transportasi;
- d. Pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan transportasi;
- e. Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi;
- f. Pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- g. Pelaksanaan administrasi badan; dan
- h. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh menteri.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi yang dibantu satu Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi dan empat Kepala Pusat Kebijakan Transportasi dengan susunan organisasi yang terdiri dari:

- a. Sekretariat Badan;
- b. Pusat Kebijakan Sarana Transportasi;
- c. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda;
- d. Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi; dan
- e. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.

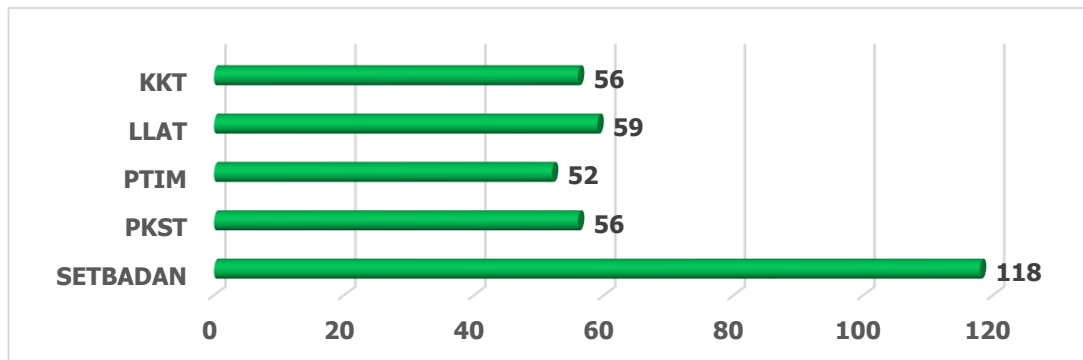
Setiap Unit Kerja di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi diperkuat oleh Pemangku Jabatan Struktural dan Jabatan Fungsional (Fungsional umum dan Fungsional tertentu) dengan keahlian spesifik sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan tugas Badan Kebijakan Transportasi. Untuk dapat meningkatkan kualitas hasil pelaksanaan tugas yang bersifat multi perspektif, multi disiplin, serta dalam keterkaitan yang bersifat sistemik dimungkinkan mobilitas sumber daya manusia Jabatan Fungsional antar Unit Kerja. Adapun Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 (Eselon I s.d.III)

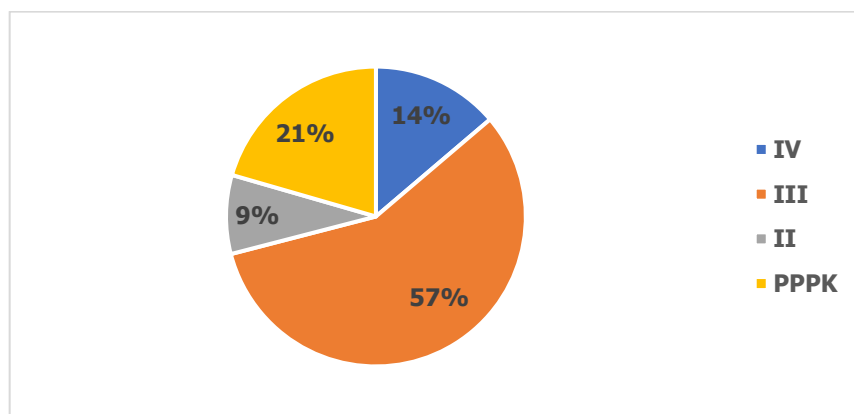
1.3 SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2025 tercatat sebanyak 337 pegawai dengan rincian sebagai berikut:



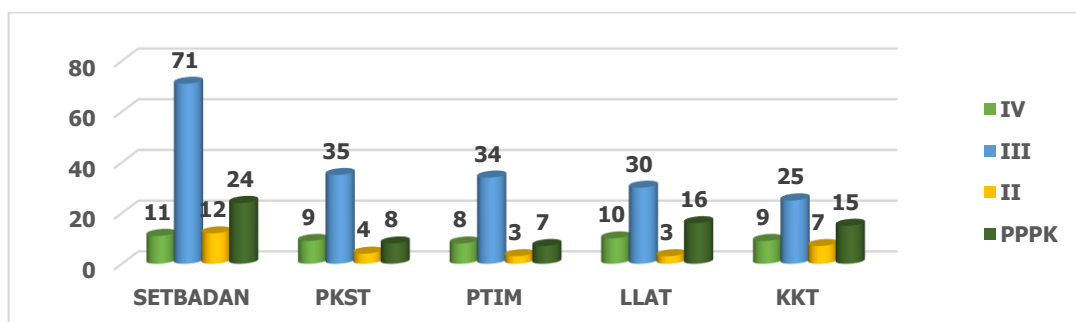
Gambar 1.2 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Unit Kerja Eselon II

Berdasarkan golongannya rincian komposisi SDM Badan Kebijakan Transportasi terdiri dari 49 pegawai golongan IV, 193 pegawai golongan III, 29 pegawai golongan II, dan 66 Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK), dengan persentase sebagai berikut:



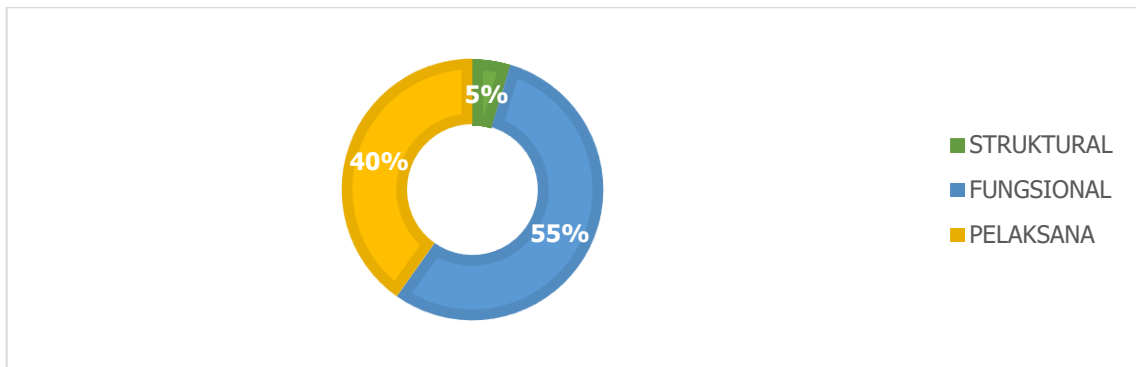
Gambar 1.3 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Golongan

Berikut ini rincian sebaran SDM berdasarkan golongan pada tiap Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi:



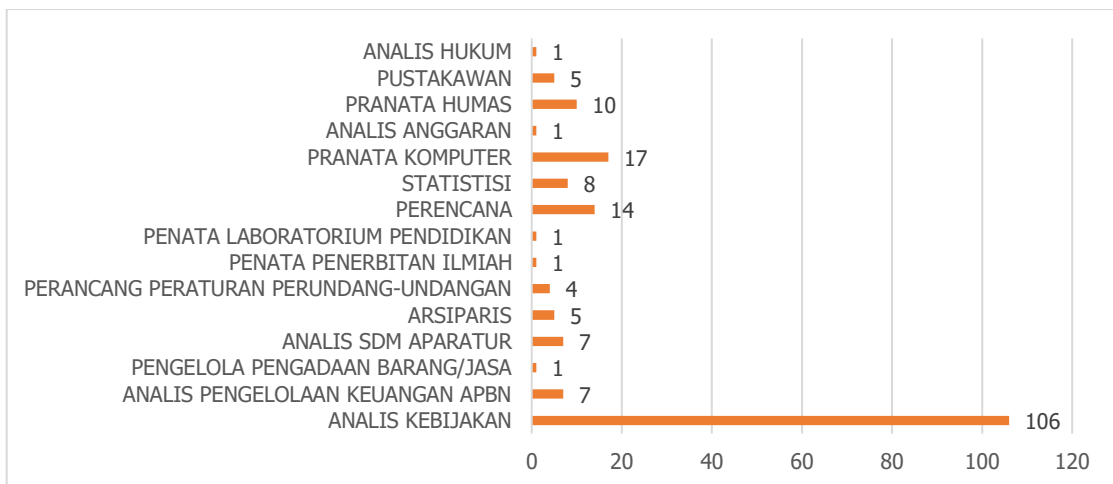
Gambar 1.4 Grafik Sebaran Pegawai BKT berdasarkan Golongan

Persentase SDM Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan jabatan sebagai berikut:



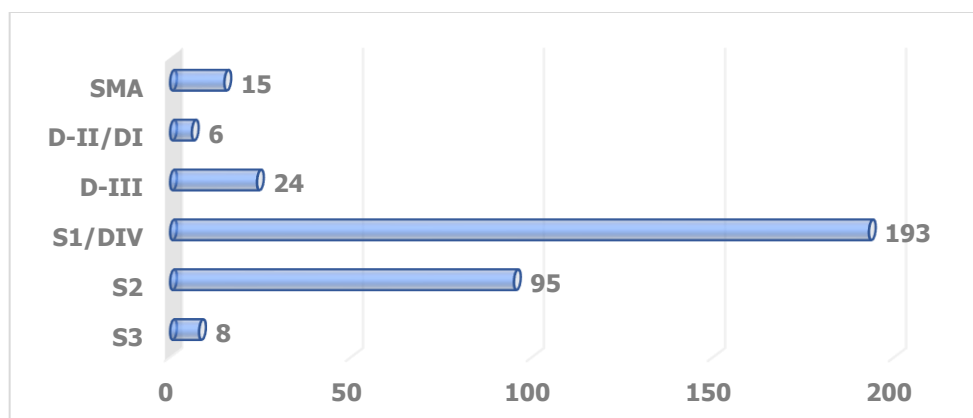
Gambar 1.5 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jabatan

Komposisi SDM Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan jenis Jabatan Fungsional adalah sebagai berikut:



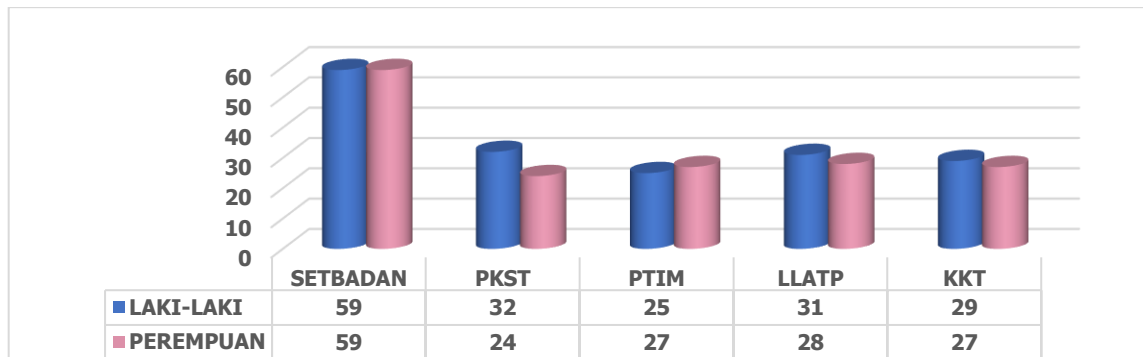
Gambar 1.6 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jabatan Fungsional

Persentase SDM Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan tingkat Pendidikan adalah sebagai berikut:



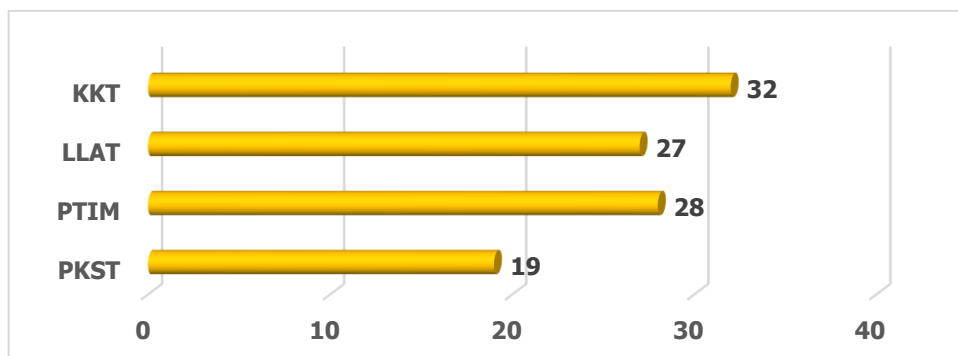
Gambar 1.7 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Tingkat Pendidikan

Berdasarkan jenis kelamin rincian komposisi SDM Badan Kebijakan Transportasi terdiri dari 173 pegawai laki-laki (51%) dan 164 pegawai perempuan (49%), dengan rincian sebaran pada tiap Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi:



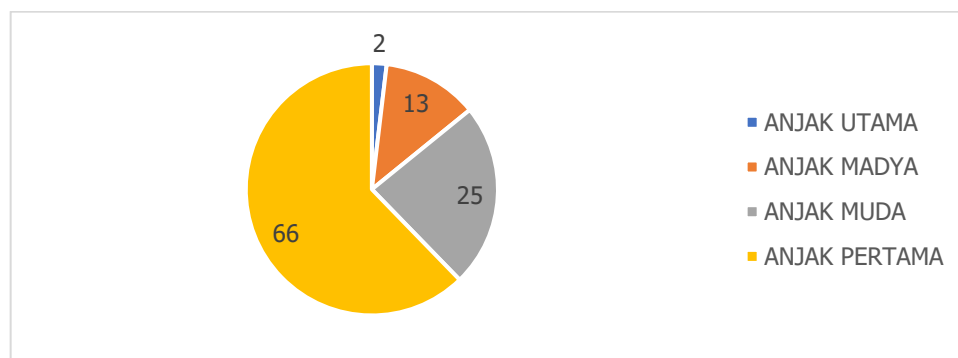
Gambar 1.8 Grafik Komposisi Pegawai BKT berdasarkan Jenis Kelamin

Jabatan Fungsional Analis Kebijakan merupakan jabatan fungsional utama yang dibutuhkan dalam melaksanakan tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi, rincian sebaran jabatan analis kebijakan pada tiap Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi:



Gambar 1.9 Grafik Komposisi Analis Kebijakan BKT

Komposisi jabatan analis kebijakan berdasarkan jenjang jabatan adalah sebagai berikut:



Gambar 1.10 Grafik Komposisi Anjak berdasarkan Jenjang Jabatan

1.4 POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN

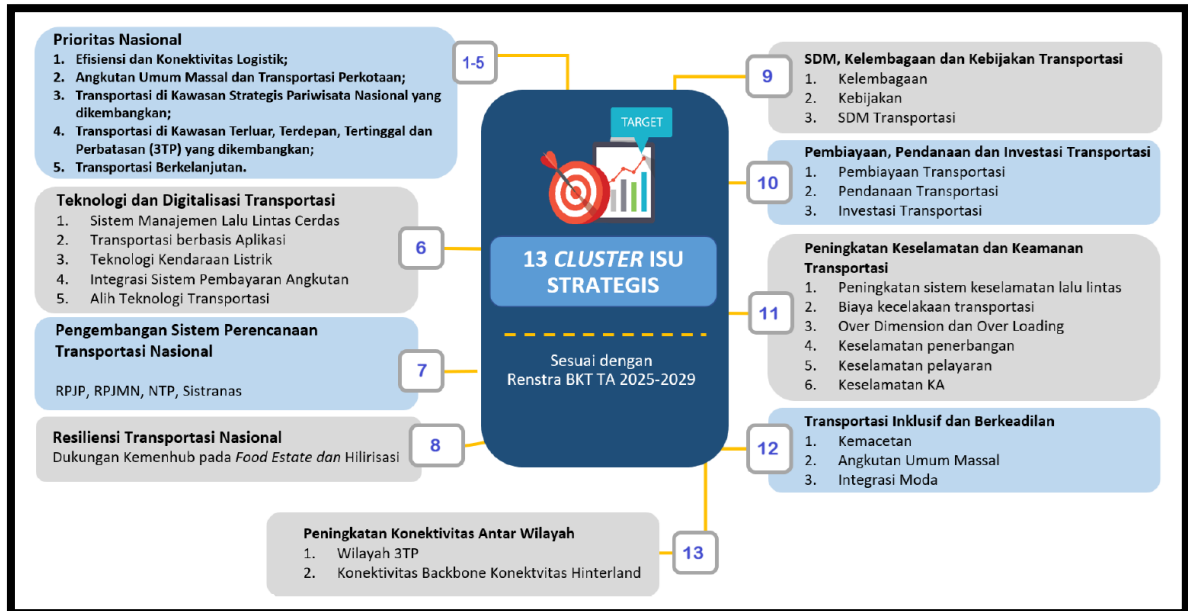
Badan Kebijakan Transportasi merupakan Unit Kerja Eselon I di bawah Kementerian Perhubungan sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yang ditindaklanjuti melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan dengan tugas dan fungsi menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi. Untuk itu peran Badan Kebijakan Transportasi sangat strategis dalam menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang berorientasi *research based* dan *evidence based* sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi alat bantu (*tools*) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil rumusan kebijakan dan kerja sama yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Beberapa potensi dimaksud, antara lain:

- a. Urgensi penguatan penyelenggaraan perumusan dan pemberian kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis;
- b. Proses Bisnis Badan Kebijakan Transportasi;
- c. Kekuatan potensi jejaring kerja sama mitra untuk menghasilkan kualitas kebijakan yang baik dan dapat dipercaya sebagai dasar perumusan kebijakan;
- d. Mitra dalam pengembangan pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung penyediaan layanan transportasi;
- e. Dukungan sumber daya yang dimiliki dalam menyelenggarakan analisis, perumusan dan pemberian kebijakan yang bernilai strategis.

Berbagai isu dalam menghadapi megatrend dunia pada Tahun 2045 menjadi salah satu aspek dalam mengkaji isu strategis pengembangan Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029. Selain terkait dengan demografi, geopolitik, ekonomi, serta persaingan sumber daya alam, isu teknologi dan perubahan iklim harus menjadi perhatian khusus di sektor transportasi. Kedepan, tren perubahan teknologi akan didominasi oleh teknologi informasi dan komunikasi yang akan membawa perubahan signifikan pada penyediaan moda transportasi, inovasi layanan jasa transportasi, serta perilaku dalam bertransportasi. Selain itu, tantangan pemanasan global akan semakin besar dengan terjadinya kejadian ekstrim dan perubahan iklim jangka panjang yang diindikasikan adanya peningkatan suhu global apabila tidak diimbangi dengan adanya usaha menurunkan emisi.

Dari hasil telaahan terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi Badan Kebijakan Transportasi dalam periode Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2025-2029 dikompilasikan sebagai cluster isu sebagai berikut:



Gambar 1. 11 Cluster Isu Strategis pada Dokumen Renstra BKT Tahun 2025-2029

Badan Kebijakan Transportasi senantiasa berupaya melakukan analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek konektivitas antar wilayah, keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut pandang untuk menyelesaikannya.

Dalam pelaksanaan tugasnya, Badan Kebijakan Transportasi menghadapi beberapa permasalahan yang menjadi tantangan ke depan. Permasalahan dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Belum adanya legalitas kuat sebagai dasar transformasi kelembagaan;
- b. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan pengkajian strategis;
- c. Belum optimalnya dukungan manajemen tata kelola Badan Kebijakan Transportasi;
- d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung perumusan kebijakan.

1.5 SISTEMATIKA LAPORAN

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 85 Tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagai berikut:

Bab I – Pendahuluan

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

Bab II – Perencanaan Kinerja

Bab ini menyajikan ringkasan/ ikhtisar Rencana Strategis, Prioritas Nasional, Rencana Kerja, dan Anggaran serta Perjanjian Kinerja tahun yang bersangkutan.

Bab III – Akuntabilitas Kinerja

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun yang bersangkutan terdiri dari:

- a. Analisis Capaian Kinerja
Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada tahun berjalan berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/ kegagalan dan hambatan/ kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.
- b. Analisis Efisiensi Penggunaan Sumber Daya
- c. Capaian Keberhasilan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Lainnya
- d. Analisis Capaian Anggaran
Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

Bab IV – Penutup

Bab ini menyajikan kesimpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan Badan Kebijakan Transportasi untuk meningkatkan kinerjanya.

Lampiran

Menyajikan lampiran yang mendukung Laporan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi.

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

2.1 RENCANA STRATEGIS

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP – BKT 47 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029 pada tanggal 5 Desember 2025. Pada dokumen Renstra berisi visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, serta kegiatan dan indikator kinerja Badan Kebijakan Transportasi untuk periode 5 tahun ke depan, yang berfungsi sebagai panduan operasional dalam menjabarkan visi jangka panjang menjadi langkah konkret, program, dan target yang terukur untuk mencapai tujuan pembangunan yang telah ditetapkan.

Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2025 – 2029. Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:

“Rekomendasi Kebijakan yang Cepat, Akurat, dan Manfaat dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

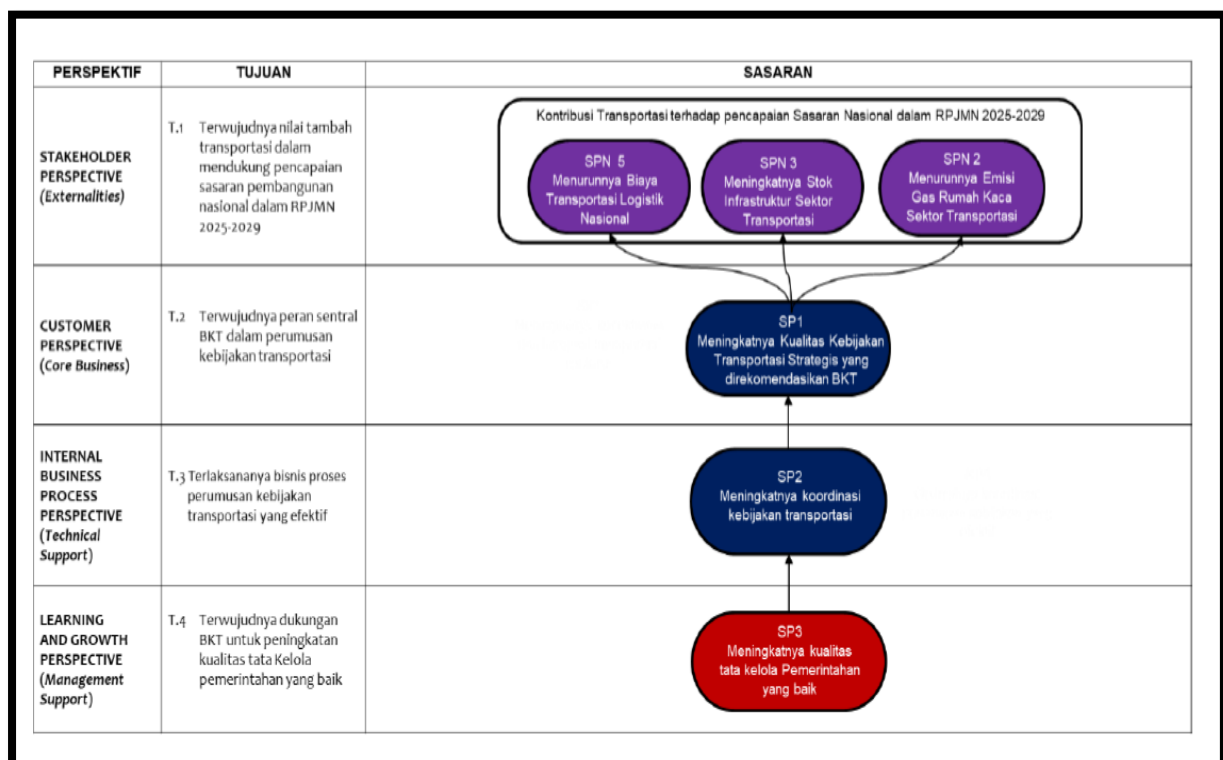
Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2025 – 2029. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Perumusan tujuan dan sasaran dilakukan dengan pendekatan Balanced Scorecard (BSC) yang membagi proses kerja Badan Kebijakan Transportasi ke dalam 4 perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *costumer perspective*, *internal proses perspective*, dan *learning and growth perspective*, maka Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029 adalah sebagai berikut:

- a. Rekomendasi kebijakan yang cepat akurat dan manfaat untuk mewujudkan nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJMN 2025 – 2029.
- b. Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi.
- c. Terlaksananya bisnis proses perumusan kebijakan transportasi yang efektif.
- d. Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.

Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi dirumuskan berdasarkan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2025 – 2029. Penjabaran menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard* (BSC) dan *cascading* yang menyelaraskan hubungan antara target kinerja Kementerian Perhubungan dengan Badan Kebijakan Transportasi beserta unit – unit organisasi di dalamnya.

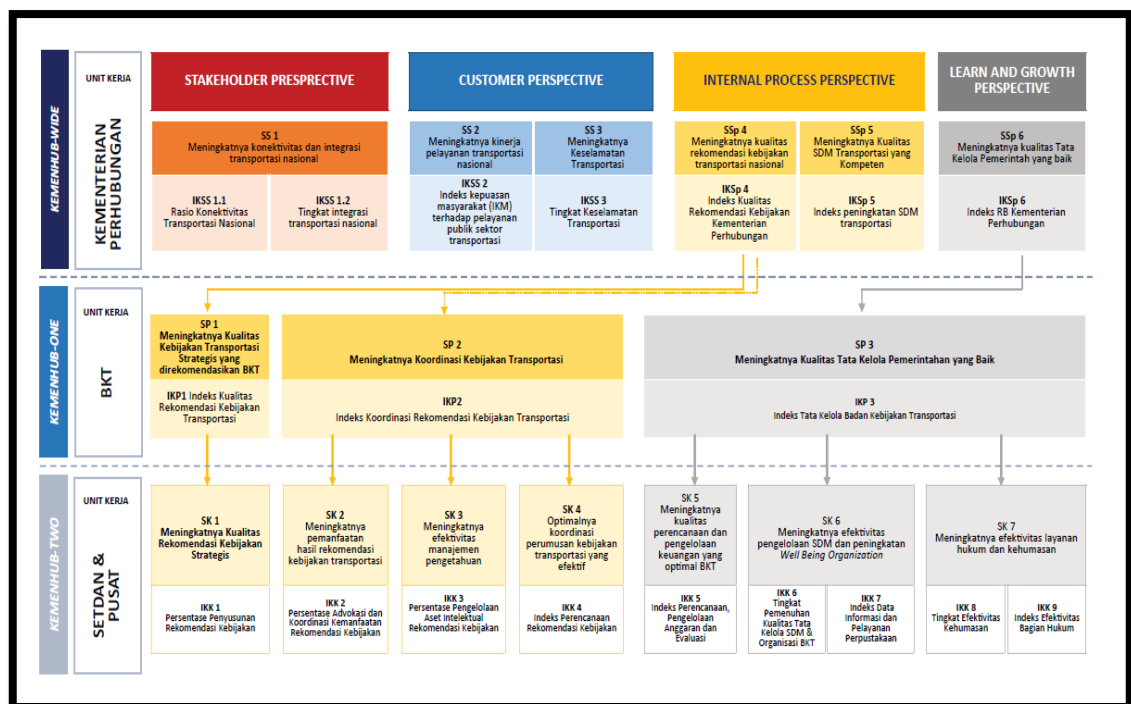
Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2025 – 2029, yang dijadikan acuan Badan Kebijakan Transportasi adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Nasional (SSp 4) dan Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kementerian Perhubungan (SSp 6). Adapun Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029 sesuai hasil dari proses analisis *Balanced Scorecard* (BSC) adalah sebagai berikut:

- Sasaran Program 1 (SP.1) Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi;
- Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi;
- Sasaran Program 3 (SP.3) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.



Gambar 2.1 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029

Adapun penjabaran dari perspektif Peta Strategis yang dituangkan dalam indikator kinerja sebagai berikut:



Gambar 2.2 Cascading Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029

Korelasi antara sasaran program, indikator kinerja program serta target indikator kinerja periode tahun 2025 – 2029 sebagaimana diuraikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 2.1 Sasaran Program, Indikator Kinerja Program serta Target Badan Kebijakan Transportasi Periode Tahun 2025 – 2029

SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET				
			2025	2026	2027	2028	2029
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85	87	89	91	92
SP 2 Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi	IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80	85	86	87	88
SP 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83	84	85	87	88

2.2 RENCANA KINERJA TAHUNAN

Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 merupakan penjabaran dari dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029, yang memuat tujuan dan sasaran yang akan dicapai dalam lima tahun ke depan. Rencana kinerja ini dimaksudkan untuk lebih merinci dan memperjelas target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun, guna mempermudah mengaitkannya dengan pengerahan sumber daya, terutama anggaran.

Badan Kebijakan Transportasi telah menyusun Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2025 dengan menetapkan 3 (tiga) SP yang diukur dengan 3 (tiga) IKP, RKT tersebut disusun sebagai dasar penyusunan kegiatan dan penganggaran dalam Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) tahun 2025 dengan memperhatikan perkembangan kegiatan di tahun 2025.

Pagu anggaran awal Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan dokumen Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2025 adalah sebesar Rp. 116.772.728.000,- yang selanjutnya pada akhir tahun 2025 mengalami perubahan menjadi sebesar Rp.125.391.269.000,- dengan pagu efektif sebesar Rp. 91.636.777.000,-.

Berdasarkan Rencana Strategis Tahun 2025 – 2029, Badan Kebijakan Transportasi melaksanakan dua program yaitu Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen. Dalam rangka mendukung tujuan dan sasaran unit kerja serta melaksanakan strategi dengan tolak ukur indikator kinerja program. Secara rinci uraian program dan kegiatan yang dilaksanakan Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:

- a. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan Formulasi Kebijakan Transportasi
- b. Program Dukungan Manajemen, dengan kegiatan antara lain:
 - 1) Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan;
 - 2) Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan;
 - 3) Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Perumus Kebijakan;
 - 4) Legislasi dan Litigasi Kebijakan.

2.3 PERJANJIAN KINERJA

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi sebagai Unit Kerja Eselon I di Kementerian Perhubungan diwajibkan menyusun perjanjian kinerja yang ditandatangani oleh Pimpinan Tinggi Madya dan disetujui oleh Pimpinan Kementerian/Lembaga.

Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025 merupakan gambaran target kinerja tahunan yang menjadi kontrak kinerja antara Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Menteri Perhubungan yang disusun pada awal tahun anggaran 2025 dimana telah ditetapkan rencana kerjanya sesuai dengan sasaran masing-masing beserta alokasi anggaran yang telah terbit dalam dokumen anggaran.

Perjanjian Kinerja dapat direvisi atau dilakukan penyesuaian dalam hal terjadi kondisi sebagai berikut:

- c. Pergantian atau mutasi pejabat;
- d. Perubahan dalam strategi yang memengaruhi pencapaian tujuan dan sasaran (perubahan rencana strategis, struktur organisasi, program, kegiatan dan alokasi anggaran);
- e. Perubahan prioritas atau asumsi yang berakibat secara signifikan dalam proses pencapaian tujuan dan sasaran.

Pada tahun 2025 Badan Kebijakan Transportasi terdapat empat dokumen Perjanjian Kinerja revisi. Revisi Perjanjian Kinerja dibutuhkan karena adanya pergantian pimpinan dan perubahan strategi dalam pencapaian tujuan dan sasaran. Berikut ini penjelasan secara rinci kronologi penyusunan revisi perjanjian kinerja tahun 2025:

Tabel 2.2 Kronologi Revisi Dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025

NO.	REVISI	BULAN	JUSTIFIKASI REVISI PK
1.	Revisi I	Februari	Diperlukan Revisi atas Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 dikarenakan terdapat: ✓ Pengurangan Jumlah Indikator Kinerja Program (IKP) semula terdapat 8 Indikator menjadi 7 Indikator; ✓ Terdapat perubahan target pada IKP 4 Indeks Koordinasi Perumusan Kebijakan semula 84 menjadi 73; ✓ Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi dan Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal semula merupakan indikator yang berbeda kemudian digabung menjadi Indeks Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal Badan Kebijakan Transportasi dengan target 81; ✓ Perubahan Alokasi Anggaran semula Rp.116.772.728.000,- menjadi Rp.71.018.119.000,-.
2.	Revisi II	Mei	Diperlukan Revisi atas Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 dikarenakan terdapat: ✓ Pergantian Kepala Badan Kebijakan Transportasi pada Mei 2025; ✓ Perubahan Alokasi Anggaran semula Rp. 71.018.119.000,- menjadi Rp.121.353.414.000,-.

NO.	REVISI	BULAN	JUSTIFIKASI REVISI PK
3.	Revisi III	Juli	Diperlukan Revisi atas Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi pada bulan Juli 2025 dikarenakan sesuai dengan arahan pimpinan untuk melakukan simplifikasi Sasaran Program/ Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi yang semula terdapat 5 (lima) sasaran program dan 7 (tujuh) indikator kinerja program menjadi 3 (tiga) sasaran program dan 3 (tiga) indikator kinerja program.
4.	Revisi IV	Desember	Diperlukan Revisi atas Perjanjian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Desember 2025 dikarenakan Revisi/ Perubahan anggaran semula Rp 121.353.414.000,- menjadi Rp. 91.636.777.000,-

Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program serta target tahun 2025 yang menjadi dasar analisis capaian kinerja dalam laporan kinerja tahun 2025.

Tabel 2.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program serta Target Tahun 2025 pada Dokumen Revisi Akhir Perjanjian Kinerja

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)		SATUAN	TARGET
SP 1	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKP 1	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85
SP 2	Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi	IKP 2	Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80
SP 3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 3	Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83

PROGRAM

1. Program Infrastruktur Konektivitas
2. Program Dukungan Manajemen

ANGGARAN

Rp 13.177.398.000,-
Rp 78.459.379.000,-

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1 TAHAPAN DAN PENGUKURAN KINERJA

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

Metode pengukuran kinerja lingkup Badan Kebijakan Transportasi dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali (triwulanan), yaitu pada bulan Maret, Juni, September, dan Desember yang disusun dalam laporan monitoring capaian kinerja setiap triwulan. Capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi dilihat berdasarkan pencapaian sasaran program yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 – 2029.

Penghitungan persentase capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan persentase kinerja untuk Badan Kebijakan Transportasi adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

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

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

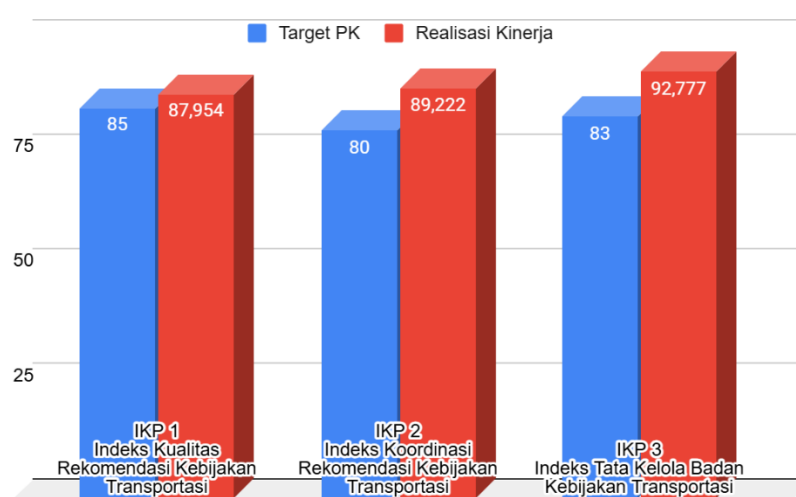
- a. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun ini, dan analisis penyebab keberhasilan/ kegagalan atau peningkatan/ penurunan kinerja serta alternatif solusi yang akan dilakukan;
- b. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir (periode renstra);
- c. Membandingkan realisasi kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis organisasi;

3.2 PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, terdapat 3 (tiga) sasaran program sebagai upaya pencapaian program Badan Kebijakan Transportasi yang dijabarkan menjadi 3 (tiga) indikator kinerja program. Secara rata-rata capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 adalah sebesar 109,31% yang dihitung dari capaian seluruh indikator Badan Kebijakan Transportasi. Adapun hasil pengukuran atas pencapaian kinerja 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025

SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN KINERJA
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85	87,954	103,476%
SP 2 Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi	IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80	89,221	111,527%
SP 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83	92,777	111,779%
RATA – RATA CAPAIAN KINERJA (%)					108, 927%



Gambar 3.1 Grafik Perbandingan Target dan Realisai Indikator Kinerja Program

Secara rinci, analisis realisasi capaian dan target tahun 2025 pada masing-masing sasaran dan indikator disajikan sebagai berikut:

Sasaran Program 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi

Pencapaian sasaran program satu diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja sebagaimana dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.2 Capaian Kinerja IKP 1

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN KINERJA
IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85	87,954	103,476%

Pencapaian Sasaran Program 1 Badan Kebijakan Transportasi diukur dengan satu Indikator Kinerja Program (IKP), yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi. Indikator ini merupakan instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan yang bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan (RK)} = 50\% \text{ Efektivitas RK} + 50\% \text{ Kemanfaatan RK (t-1)}$$

Sedangkan formulasi perhitungan Efektivitas Rekomendasi Kebijakan dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

$$\text{Efektivitas Rekomendasi Kebijakan (RK)} = \frac{\text{Jumlah RK yang telah disampaikan ke Menhub/ subsektor/ stakeholder}}{\text{Jumlah target RK Badan Kebijakan Transportasi}}$$

$$\text{Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (RK)} = \frac{\text{Jumlah RK yang telah ditindaklanjuti}}{\text{Jumlah RK yang dihasilkan Badan Kebijakan Transportasi pada (t-1)}}$$

Rincian perhitungan Efektivitas Rekomendasi Kebijakan dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3 Rincian Perhitungan Capaian Kinerja IKP 1

NO.	UNIT KERJA	EFEKTIVITAS RK 2025		KEMANFAATAN RK (T-1)	
		JUMLAH RK DISAMPAIKAN	TARGET RK	JUMLAH RK YANG DITINDAKLANJUTI	JUMLAH RK YANG DIHASILKAN
1.	Pusjak Sarana Transportasi	9	9	13	13
2.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	10	13	12	15
3.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	10	13	15	16
4.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	7	8	19	20
JUMLAH		36	43	59	64
%		83,721%		92,188%	
50%		41,860%		46,094%	
IKP 1		87,954%			

Rincian 36 judul rekomendasi kebijakan yang telah selesai dan disampaikan pada Menhub/ subsektor/ *stakeholder* terkait pada tahun 2025 adalah sebagai berikut:

SARANA 1. Layanan <i>Water Taxi</i> di Indonesia; 2. Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim; 3. Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik; 4. Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran 5. Cyber Security di Dunia Penerbangan; 6. Pengoperasian ROLA (<i>Rolling Road/Rollende Lanstrabe</i>) untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api; 7. Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025 (1446 H); 8. Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri; 9. Evaluasi Penyelenggaraan <i>General Sales Agent</i> (GSA) di Indonesia.	PRASARANA & INTEGRASI MODA 1. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata); 2. Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi Guna Mewujudkan <i>Smart City</i>; 3. Observasi Tataan Transportasi Kawasan Aglomerasi Di Ibu Kota Nusantara; 4. Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwardang; 5. Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut melalui Pendanaan Non APBN (<i>New Concept Tol Laut</i>); 6. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 7. <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik 8. <i>Key Performance Indicator</i> (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang; 9. Peningkatan Kompetensi Situational Awareness dan Decision Making bagi Personel <i>Air Traffic Controller</i> (ATC); 10. Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi
LALU LINTAS & ANGKUTAN 1. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis <i>Mobile Positioning Data</i> (MPD) pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025; 2. Analisis Kebijakan Pengaruh <i>Work From Anywhere</i> (WFA) terhadap Mobilitas Pergerakan Orang pada Masa Lebaran Tahun 2025; 3. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional; 4. Analisis Kebijakan Pelayanan dan Tarif Ojek Online; 5. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Perusahaan Pesawat Udara Tanpa Awak; 6. Rekomendasi Kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia; 7. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi <i>Online</i> di Indonesia berdasarkan Survei Persepsi Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di Zona II (Jabodetabek); 8. Survei <i>Online</i> Prakiraan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2025 dan Tahun Baru 2026; 9. Survei <i>Online</i> terkait Rencana Penerapan WFA Masa Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026; 10. Pengolahan dan Analisis Pergerakan Orang Berdasarkan <i>Mobile Positioning Data</i> (MPD) NATARU 2025/2026;	KESELAMATAN & KEAMANAN 1. Evaluasi Implementasi <i>Automatic Identification System</i> (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal di Perairan Indonesia; 2. Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi; 3. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara; 4. Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas; 5. Analisis Kecepatan di Jalan Tol: Mengurangi "Gap Speed", Menekan 6. Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H); 7. Penanganan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL);

Gambar 3.2 Judul Rekomendasi Kebijakan Tahun 2025

Sedangkan rincian 59 judul rekomendasi kebijakan yang telah ditindaklanjuti dengan adanya respon dalam bentuk disposisi dari Menhub/ Subsektor/ *Stakeholder* terkait adalah sebagai berikut:



Gambar 3.3 Judul Rekomendasi Kebijakan Tahun 2024 yang termanfaatkan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas realisasi kinerja Indikator Kinerja Program Kesatu mencapai 87,95% melampaui target pada perjanjian kinerja yaitu sebesar 85% sehingga capaian kinerja yang diperoleh adalah sebesar 103,48%. Realisasi kumulatif per triwulan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.4 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 1

INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TRIWULAN				REALISASI TRIWULAN				CAPAIAN KINERJA TRIWULAN			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	N/A	N/A	63,750	85	N/A	N/A	66,205	87,954	N/A	N/A	103,851%	103,476%

Pada triwulan I dan triwulan II tidak ada target, realisasi, dan capaian kinerja karena indikator ini baru ditetapkan pada bulan Juli Tahun 2025 sehingga target, realisasi, dan capaian kinerja baru terdapat pada triwulan III. Tahun 2025 merupakan tahun awal periode renstra 2025-2029 dan tahun penyusunan dokumen renstra sehingga dimungkinkan penyesuaian-penyesuaian yang nantinya akan menyempurnakan penetapan indikator sesuai kondisi organisasi.

Realisasi kinerja serta capaian kinerja IKP 1 tahun 2025 tidak dapat dibandingkan dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir dikarenakan indikator ini merupakan indikator baru yang digunakan pada renstra tahun 2025 – 2029 dan tahun 2025 merupakan tahun pertama dalam pelaksanaan renstra tahun 2025 – 2029. Perbandingan realisasi dengan target Rencana Strategis dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 3.5 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 1 dengan Target Renstra

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET RENSTRA		REALISASI	CAPAIAN KINERJA	
		2025	2029		2025	2029
IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85	92	87,954	103,476%	95,602%

Keberhasilan pencapaian target kinerja pada indikator ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

- Pelaksanaan kegiatan Dialog Kinerja yang bertujuan untuk melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja yang telah dilaksanakan pada tahun berjalan, serta untuk memastikan kegiatan telah berjalan sesuai dengan rencana awal;
- Pemantauan rencana aksi yang dilakukan secara berkala setiap bulannya sehingga kendala yang ada dalam pelaksanaan kegiatan dapat termonitor dan segera ditindaklanjuti;
- Pada tahun 2025 anggaran yang mendukung ketercapaian IKP 1 mengalami efisiensi yang cukup signifikan sehingga menjadi kendala dalam pelaksanaan kegiatan, untuk mengatasi kendala tersebut beberapa langkah penanganan telah dilaksanakan seperti mempersempit ruang lingkup penyusunan rekomendasi kebijakan, survey yang seharusnya dilakukan untuk mendapatkan data primer tidak dapat dilakukan sehingga data yang digunakan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan tahun 2025 hanya menggunakan data sekunder;
- Koordinasi secara masif pada seluruh tahapan kegiatan mulai dari persiapan, pelaksanaan, tahap perumusan hasil maupun tahap implementasi hasil;
- Komitmen Pimpinan dan seluruh staf yang terlibat dalam pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan;

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait seperti Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah dalam setiap tahap kegiatan mulai dari persiapan, pelaksanaan, tahap perumusan hasil maupun tahap implementasi hasil.

Sasaran Program 2 Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi

Pencapaian sasaran program dua diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja sebagaimana dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.6 Capaian Kinerja IKP 2

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN KINERJA
IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80	89,221	111,527%

Tujuan sasaran program ini adalah untuk meningkatkan kualitas kebijakan transportasi strategis yang direkomendasikan BKT melalui koordinasi perumusan kebijakan yang efektif. Pencapaian Sasaran Program 2 diukur dengan satu Indikator Kinerja Program (IKP), yaitu Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang merupakan Instrumen untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui advokasi, manajemen pengetahuan dan proses perencanaan rekomendasi kebijakan sampai dengan penyelesaian rekomendasi kebijakan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan (RK) Transportasi} = \begin{matrix} 35\% \text{ Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan RK} + \\ 30\% \text{ Persentase Pengelolaan Aset Intelektual RK} + \\ 35\% \text{ Indeks Perencanaan RK} \end{matrix}$$

Rincian perhitungan dari masing – masing komponen penilaian Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi adalah sebagai berikut:

- Formulasi dan perhitungan Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

$$\text{Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan RK} = \frac{\text{Jumlah RK yang dilakukan advokasi kebijakan kepada penerima manfaat}}{\text{Jumlah RK yang diselesaikan pada t-1}}$$

Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk mengukur sejauh mana proses advokasi berhasil mendorong implementasi rekomendasi kebijakan. Indikator ini mencerminkan efektivitas upaya advokasi dalam mempengaruhi pengambilan keputusan, baik melalui dialog, pelibatan pemangku kepentingan, maupun penguatan kapasitas pelaksana kebijakan.

Selain itu, instrumen ini juga untuk menilai keberhasilan strategi advokasi dan memastikan bahwa rekomendasi kebijakan tidak hanya disusun tetapi juga diimplementasikan sesuai tujuan yang diharapkan.

Advokasi kebijakan dapat dilaksanakan sesudah mendapat disposisi Menteri Perhubungan/ Wakil Menteri Perhubungan/ Direktur Jenderal/ Sekretaris Jenderal / Inspektur Jenderal/ Kepala Badan/ *Stakeholder* terkait. Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi merupakan nilai rata – rata dari Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan masing – masing Pusat Kebijakan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

Tabel 3.7 Perhitungan Persentase Advokasi & Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi

NO.	UNIT KERJA	JUMLAH RK YANG DIADVOKASI	JUMLAH RK YANG DIHASILKAN (T-1)	PERSENTASE ADVOKASI & KOORDINASI KEMANFAATAN RK
1.	Pusjak Sarana Transportasi	13	13	100%
2.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	12	15	80%
3.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	13	16	81,25%
4.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	19	20	95%
JUMLAH		57	64	89,063%
PERSENTASE ADVOKASI & KOORDINASI KEMANFAATAN REKOMENDASI KEBIJAKAN BKT				89,063%

- b. Formulasi dan Perhitungan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

$\text{Persentase Pengelolaan Aset Intelektual RK} = \frac{\text{RK yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual}}{\text{Jumlah RK yang diselesaikan}}$
--

Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai dan mengukur proporsi rekomendasi kebijakan yang telah dipublikasikan baik secara internal melalui aplikasi *SiBijak*, *website*, *e-library* dan dalam bentuk Dialog Kebijakan untuk seluruh pegawai serta secara eksternal melalui Sosialisasi Kebijakan atau *Expert Talk*. Indikator ini mencerminkan transparansi, akuntabilitas, dan aksesibilitas rekomendasi kebijakan, serta memastikan bahwa rekomendasi tersebut tersedia untuk diakses dan dijadikan acuan oleh pihak terkait maupun pihak eksternal melalui aplikasi *SiBijak*, *website*, *e-library*. Rincian perhitungan dari Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.8 Perhitungan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi

NO.	UNIT KERJA	JUMLAH RK YANG DILAKUKAN PENGELOLAAN ASET INTELEKTUAL	JUMLAH RK YANG DIHASILKAN	PERSENTASE PENGELOLAAN ASET INTELEKTUAL RK
1.	Pusjak Sarana Transportasi	9	9	100%
2.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	10	10	100%
3.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	10	10	100%
4.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	7	7	100%
JUMLAH		36	36	100%
PERSENTASE PENGELOLAAN ASET INTELEKTUAL RK BKT				100%

- c. Formulasi dan Perhitungan Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Pusat Kebijakan	
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan (RK)	$= \frac{40\% (\text{Jumlah Usulan Agenda setting yang sesuai Renstra} / \text{Jumlah Usulan Agenda Setting}) + 40\% (\text{Jumlah RK dalam POK Awal yang sesuai dari Agenda Setting} / \text{Jumlah RK dalam POK Awal}) + 20\% (\text{Jumlah Kesesuaian Judul RK dalam POK Akhir yang sesuai dengann POK Awal} / \text{Jumlah RK dalam POK Akhir})}{3}$
Sekretariat	
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan (RK)	$= 60\% \text{ Pengendalian Mutu RK} + 40\% \text{ Koordinasi Agenda Setting}$

Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan output yang dihasilkan. Koordinasi Pengendalian Kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring penyelesaian rekomendasi kebijakan antar Unit Kerja Eselon 2. Selain itu, indikator ini juga untuk memastikan bahwa pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan telah sesuai dengan dokumen perencanaan. Komponen dalam pengukuran Indeks Perencanaan rekomendasi Kebijakan pada masing-masing Pusat Kebijakan Transportasi ini terdiri dari tiga komponen, antara lain:

- 1) Persentase perbandingan jumlah usulan judul rekomendasi kebijakan hasil agenda setting yang telah sesuai dengan *cluster* isu dalam dokumen Rencana Strategis masing – masing unit kerja dibandingkan dengan jumlah seluruh usulan judul rekomendasi kebijakan hasil agenda *setting*;
- 2) Persentase perbandingan jumlah judul rekomendasi kebijakan dalam dokumen anggaran awal yang telah sesuai dengan hasil agenda *setting* dibandingkan dengan dokumen anggaran awal;
- 3) Persentase perbandingan jumlah judul rekomendasi kebijakan dalam dokumen anggaran akhir tahun yang sesuai dengan dokumen anggaran awal dibandingkan dengan jumlah judul rekomendasi kebijakan pada dokumen anggaran akhir tahun.

Sedangkan komponen dalam pengukuran Indeks Perencanaan rekomendasi Kebijakan pada Sekretariat Badan terdiri dari dua komponen, yaitu:

- 1) Pengendalian Mutu Rekomendasi Kebijakan diperoleh dengan cara membandingkan Jumlah *output* Rekomendasi Kebijakan yang dilakukan pengendalian mutu dibandingkan dengan jumlah *output* Badan Kebijakan Transportasi.
- 2) Koordinasi Agenda *Setting* yang diperoleh dari pelaksanaan kegiatan koordinasi yang dilaksanakan oleh Sekretariat Badan dalam kegiatan agenda *setting* dengan tahapan persiapan (30%), pelaksanaan (40) dan evaluasi (30%).

Rincian perhitungan dari indeks perencanaan rekomendasi kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.9 Perhitungan Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan

NO.	UNIT KERJA	JUMLAH USULAN AGENDA SETTING SESUAI RENSTRA	JUMLAH USULAN AGENDA SETTING	JUMLAH RK DALAM POK AWALYANG SESUAI AGENDA SETTING	JUMLAH RK DALAM POK AWAL	JUMLAH RK YANG SESUAI ANTARA POK AWAL DAN AKHIR	JUMLAH RK POK AKHIR	INDEKS PERENCANAAN RK
1.	Pusjak Sarana Transportasi	4	6	4	4	4	4	86,667%
2.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	6	8	4	4	4	4	90%
3.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	8	14	4	5	5	5	74,857%
4.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	4	4	3	8	8	8	75%
NO.	UNIT KERJA	JUMLAH RK YANG DILAKUKAN PENGENDALIAN MUTU	JUMLAH RK YANG DIHASILKAN	PENGENDALIAN MUTU RK	PERSIAPAN (30%)	PELAKSANAAN (40%)	EVALUASI (30%)	KOORDINASI AGENDA SETTING
1.	Sekretariat Badan	31	36	86,111	100	0	87,63	56,289%
INDEKS PERENCANAAN REOMENDASI KEBIJAKAN SEKRETARIAT		60% × 86,111 = 51,667%			40% × 56,289 = 22,516%			
		51,667%+ 22,516% = 74,182%						
		74,182%						

Berdasarkan tabel di atas realisasi Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi diperoleh dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.10 Indeks Perencanaan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi

NO.	UNIT KERJA	INDEKS PERENCANAAN REKOMENDASI KEBIJAKAN
1.	Sekretariat Badan	74,182%
2.	Pusjak Sarana Transportasi	86,667%
3.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	90%
4.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	74,857%
5.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	75%
INDEKS PERENCANAAN REOMENDASI KEBIJAKAN BKT		80,141%

Berikut ini tabel perhitungan Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi Badan Kebijakan Transportasi:

Tabel 3.11 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi Badan Kebijakan Transportasi

NO.	INDIKATOR	REALISASI	BOBOT
1.	Persentase Advokasi & Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (35%)	89,063%	31,172%
2.	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan (30%)	100%	30%
3.	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan (35%)	80,141%	28,049 %
INDEKS KOORDINASI REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI BKT			89,221%

Berdasarkan hasil perhitungan di atas diperoleh realisasi Indikator Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi sebesar 90,13% telah melampaui target pada Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 80% sehingga bila realisasi dibandingkan dengan target diperoleh capaian kinerja sebesar 112,66%. Realisasi kumulatif per triwulan dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 3.12 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 2

INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TRIWULAN				REALISASI TRIWULAN				CAPAIAN KINERJA TRIWULAN			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	N/A	N/A	60	80	N/A	N/A	39,193	89,221	N/A	N/A	65,322%	112,527%

Pada triwulan I dan triwulan II tidak ada target, realisasi, dan capaian kinerja karena indikator ini baru ditetapkan pada bulan Juli Tahun 2025 sehingga target, realisasi, dan capaian kinerja baru terdapat pada triwulan III. Tahun 2025 merupakan tahun awal periode renstra 2025-2029 dan tahun penyusunan dokumen renstra sehingga dimungkinkan penyesuaian-penyesuaian yang nantinya akan menyempurnakan penetapan indikator sesuai kondisi organisasi.

Realisasi kinerja serta capaian kinerja IKP 2 tahun 2025 tidak dapat dibandingkan dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir dikarenakan indikator ini merupakan indikator baru yang digunakan pada renstra tahun 2025 – 2029 dan tahun 2025 merupakan tahun pertama dalam pelaksanaan renstra tahun 2025 – 2029. Perbandingan realisasi dengan target Rencana Strategis dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 3.13 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 2 dengan Target Renstra

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET RENSTRA		REALISASI	CAPAIAN KINERJA	
		2025	2029		2025	2029
IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80	88	89,221	111,527%	101,388%

Keberhasilan pencapaian target kinerja pada indikator ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

- a. Penerimaan positif dari penerima manfaat sebagai hasil koordinasi dan komunikasi intensif antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Unit Kerja Eselon I lainnya menciptakan pemahaman bersama tentang urgensi dan manfaat rekomendasi yang diusulkan;
- b. Pendekatan lintas sektoral dalam perumusan rekomendasi kebijakan yang melibatkan Kementerian dan Lembaga lain dengan kepentingan serupa, menghasilkan kebijakan yang lebih komprehensif dan mendapat dukungan luas. Sinergi antar pemangku kepentingan ini memastikan proses advokasi rekomendasi kebijakan berjalan efektif;
- c. Badan Kebijakan Transportasi telah memiliki ekosistem platform manajemen pengetahuan yang cukup matang, mencakup website organisasi, jurnal ilmiah, akun media sosial, hingga aplikasi SIBIJAK, yang secara kolektif menjadi saluran efektif untuk mempublikasikan aset intelektual;
- d. Diversifikasi metode penyusunan aset intelektual dari yang kompleks hingga sederhana memungkinkan kegiatan tetap berjalan optimal meskipun menghadapi efisiensi anggaran, karena sebagian produk dapat diselesaikan dengan biaya yang relatif rendah sehingga target tetap tercapai secara menyeluruh;
- e. pelaksanaan agenda mapping isu kebijakan secara komprehensif ke berbagai provinsi di Indonesia pada tahun 2023 yang kemudian ditajamkan melalui proses agenda setting bersama subsektor selaku regulator dan calon penerima manfaat pada tahun 2024. Dukungan anggaran yang memadai pada dua tahun anggaran tersebut memungkinkan pelaksanaan kegiatan pemetaan, perencanaan, dan penetapan agenda berjalan optimal sehingga menghasilkan basis data isu kebijakan yang kuat dan relevan;
- f. Keselarasan pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan di tahun 2025 yang tetap mengacu pada topik-topik yang telah direncanakan sejak dua tahun sebelumnya, tanpa perubahan arah kebijakan maupun langkah strategis, memastikan kontinuitas dan kematangan output. Konsistensi perencanaan jangka menengah ini membuktikan pentingnya visi jangka panjang dalam menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan implementatif.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait seperti Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah baik dalam kegiatan advokasi maupun agenda mapping dalam menjangkau isu – isu dan permasalahan aktual pada bidang transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian.

Sasaran Program 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Pencapaian sasaran program tiga diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja sebagaimana dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.14 Capaian Kinerja IKP 3

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN KINERJA
IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83	92,777	111,779%

Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik mencerminkan transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik yang lebih optimal dalam proses pengambilan kebijakan serta penyelenggaraan layanan, sehingga menciptakan pemerintahan yang lebih efektif, responsif, dan berorientasi pada kepentingan masyarakat.

Dalam pencapaian sasaran ini didukung oleh satu indikator yaitu Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi, yang mengukur efektivitas perencanaan dan pengelolaan Keuangan, kualitas tata Kelola Sumber Daya Manusia dan organisasi Badan Kebijakan Transportasi, data dan informasi, pelayanan perpustakaan, efektivitas kehumasan dan hukum dalam mendukung kebijakan transportasi, mencakup aspek efisiensi anggaran, transparansi, serta kesesuaian dengan prioritas strategis sektor transportasi.

<i>Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi</i>	=	<i>36% Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi + 16% Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola SDM dan Organisasi BKT + 16% Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan + 16% Tingkat Efektivitas Kehumasan + 16% Indeks Efektivitas Bagian Hukum</i>
--	---	---

Adapun formulasi dan perhitungan dari masing – masing pendukung dalam Sasaran Program 3 sebagai berikut:

- Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi merupakan Indikator untuk mengukur tingkat perencanaan anggaran dan evaluasi pelaporan. Perencanaan anggaran dilakukan dengan melihat kesesuaian perencanaan kegiatan anggaran dengan kelengkapan dokumen pendukung Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) meliputi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dan Nilai Kinerja Anggaran.

Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi} = 50\% \text{ Hasil Evaluasi AKIP} + 50\% \text{ Nilai Kinerja Anggaran (NKA)}$$

Hasil nilai evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 berdasarkan surat Inspektur Jenderal Nomor PS.302/5/7/ITJEN/2025 tentang Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Tahun 2025 pada Badan Kebijakan Transportasi memperoleh hasil sebesar 80,01 (Predikat A) dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.15 Nilai Evaluasi AKIP BKT Tahun 2025

NO	KOMPONEN YANG DINILAI	BOBOT	NILAI
1.	Perencanaan Kinerja	30,00	22,20
2.	Pengukuran Kinerja	30,00	25,35
3.	Pelaporan kinerja	15,00	12,45
4.	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	25,00	20,00
Nilai Hasil Evaluasi			80,01
Predikat			A

Nilai Kinerja Anggaran (NKA) adalah instrumen evaluasi dari Kementerian Keuangan untuk mengukur efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas penggunaan anggaran berbasis kinerja. NKA dinilai berdasarkan indikator perencanaan anggaran (50%) dan pelaksanaan anggaran (50%) yang saat ini mengacu pada KMK Nomor 466 Tahun 2023 tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Pengendalian dan Pemantauan serta Evaluasi Kinerja Anggaran terhadap Perencanaan Anggaran. Nilai Kinerja Anggaran pada tiap unit kerja dapat dipantau melalui aplikasi Kementerian Keuangan yaitu *Monev Kemenkeu*. Nilai Kinerja Anggaran Badan Kebijakan Transportasi yang digunakan dalam perhitungan realisasi indikator ini diperoleh dari rata-rata NKA masing-masing Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3. 16 Nilai Kinerja Anggaran Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

NO.	UNIT KERJA	NILAI KINERJA ANGGARAN
1.	Sekretariat Badan	100
2.	Pusjak Sarana Transportasi	87,02
3.	Pusjak Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	99,67
4.	Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	96,67
5.	Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	97,72
NILAI KINERJA ANGGARAN BKT		96,22

Sumber: Aplikasi Monev Kemenkeu

Berdasarkan tabel di atas maka perhitungan Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi Badan Kebijakan Transportasi yaitu sebesar 88,12% dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.17 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi Badan Kebijakan Transportasi

NO.	INDIKATOR	REALISASI	BOBOT
1.	Hasil Evaluasi AKIP (50%)	80,01%	40,01%
2.	Nilai Kinerja Anggaran (50%)	96,22%	48,11%
INDEKS PERENCANAAN, PENGELOLAAN ANGGARAN, DAN EVALUASI			88,12%

- b. Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola SDM dan Organisasi Badan Kebijakan Transportasi merupakan indikator untuk menilai kualitas tata kelola organisasi dan SDM berbasis sistem merit dan indeks profesionalitas ASN yang mengacu kepada Badan Kepegawaian Negara (BKN). Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\begin{array}{l} \text{Tingkat Pemenuhan} \\ \text{Kualitas Tata Kelola SDM} \\ \text{dan Organisasi BKT} \end{array} = 30\% \text{ Penguatan Organisasi} + 30\% \text{ Tingkat Akuntabilitas ASN} + 40\% \text{ Indeks Profesionalitas ASN}$$

- 1) Penguatan organisasi diperoleh dari perbandingan jumlah Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan dengan jumlah target SOP yang direncanakan pada tahun berjalan;
- 2) Tingkat Akuntabilitas Aparatur Sipil Negara (ASN) diperoleh dari Persentase kepatuhan pelaporan Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara (LHKPN) dan Laporan Harta Kekayaan Aparatur Sipil Negara (LHKASN) pegawai BKT berdasarkan pada aplikasi Sistem Informasi Pengawasan (SIP);
- 3) Indeks profesionalitas ASN diukur menggunakan Indeks Profesionalitas ASN (IP ASN) yang mengacu kepada Badan Kepegawaian Negara (BKN). Pengukuran Indeks Profesionalitas ASN telah diatur dalam peraturan BKN No. 8 Tahun 2019 tentang Pedoman Tata Cara dan Pelaksanaan Pengukuran Indeks Profesionalitas Aparatur Sipil Negara (ASN). Indikator ini merupakan instrumen yang digunakan untuk mengukur secara kuantitatif tingkat profesionalitas pegawai ASN yang hasilnya dapat digunakan sebagai dasar penilaian dan evaluasi dalam upaya pengembangan profesionalitas ASN. Penilaian Indeks Profesionalitas ASN BKT dapat dilihat pada aplikasi SAPK/MyASN.

Perhitungan realisasi Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola SDM dan Organisasi BKT tahun 2025 sebagai berikut:

Tabel 3.18 Perhitungan realisasi Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola Sumber Daya Manusia dan Organisasi BKT

NO.	INDIKATOR	REALISASI	BOBOT
1.	Penguatan Organisasi (30%)	100%	30%
2.	Tingkat Akuntabilitas ASN (30%)	100%	30%
3.	Indeks profesionalitas ASN (40%)	88,14%	35,25%
TINGKAT PEMENUHAN KUALITAS TATA KELOLA SDM			95,25%

- c. Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan merupakan indikator untuk mengukur indeks data dan informasi dan pelayanan perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi. Indikator ini bertujuan untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan SDM dan peningkatan Well Being Organization berbasis sistem merit, indeks profesionalitas ASN, penilaian indeks data dan informasi, dan pelayanan perpustakaan. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan} = 50\% \text{ Indeks Data dan Informasi} + 50\% \text{ Pelayanan Perpustakaan}$$

Formulasi Indeks Data dan Informasi adalah sebagai berikut:

$$\text{Indeks Data dan Informasi} = 30\% \text{ mean time to response} + 30\% \text{ tingkat ketersediaan operasional layanan} + 40\% \text{ penanganan insiden keamanan}$$

Adapun penjelasan masing-masing komponen sebagai berikut:

- 1) *Mean time to response* yaitu rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk merespon adanya insiden dengan klasifikasi skor: < 3 jam = 100; 3 – 5 jam = 50; dan > 5 jam = 0. Sampai dengan akhir tahun 2025 diperoleh nilai sebesar 100;
- 2) Tingkat ketersediaan layanan yaitu rata-rata tingkat kehandalan operasional, dengan Klasifikasi skor jika ada serangan dan tidak mengganggu operasional layanan = 100; Jika ada serangan, mengganggu operasional layanan dan bisa diselesaikan 7 hari kalender = 50; Jika ada serangan, mengganggu operasional layanan dan tidak bisa diselesaikan dalam 7 hari kalender = 0. Sampai dengan akhir tahun 2025 diperoleh nilai sebesar 100;
- 3) Penanganan insiden keamanan yaitu Jumlah berita acara remediasi per Jumlah laporan *Vulnerability Assessment* pusdatin, Jika tidak ada insiden, maka skor *mean time to respon* dan tingkat ketersediaan operasional layanan adalah sebesar 100. Sehingga jika tidak ada insiden, maka mendapatkan skor 100. Sampai dengan akhir tahun 2025 diperoleh nilai sebesar 100.

Insiden yang dimaksud adalah peretasan, *downtime*, *bug*. Posisi saat ini yang dihitung adalah 4 infrastruktur meliputi SiBijak, *Website*, *Cloud*, dan Jaringan Internet. Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh nilai Indeks Data dan Informasi sebesar 100.

Sedangkan formulasi pelayanan perpustakaan adalah sebagai berikut:

$$\text{Pelayanan Perpustakaan} = 25\% \text{ Pelayanan Perpustakaan} + 25\% \text{ Pelayanan Jurnal} + 25\% \text{ Akreditasi Perpustakaan} + 25\% \text{ Akreditasi Jurnal}$$

Tingkat Pelayanan Perpustakaan digunakan untuk mengukur tingkat pemanfaatan layanan perpustakaan Kementerian Perhubungan yang dikelola oleh Badan Kebijakan Transportasi. Masing-masing komponen penilaian diatas dijelaskan lebih rinci sebagai berikut:

- 1) Pelayanan perpustakaan diperoleh dengan perbandingan jumlah *page view* dengan rata-rata *view* pada *elibrary.dephub.go.id*;
- 2) Pelayanan jurnal diperoleh dengan membandingkan jumlah *page view* dengan rata-rata *view* pada *ojs.balitbanghub.dephub.go.id*;
- 3) Akreditasi perpustakaan yang berlaku;
- 4) Akreditasi Jurnal merupakan rata-rata dari nilai hasil penetapan akreditasi 5 jurnal yang dimiliki oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Perhitungan realisasi berdasarkan formulasi perhitungan, yaitu:

Tabel 3.19 Perhitungan Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan

KOMPONEN	NILAI	BOBOT		
Indeks Data Informasi (50%)				50
Mean Time to Respon (30%)	100	30	100	
Tingkat Ketersediaan Layanan (30%)	100	30		
Penanganan Insiden Keamanan (40%)	100	40		
Pelayanan Perpustakaan (50%)				27,14
Pelayanan Perpustakaan (25%) Jumlah Page View : 308 Rata-rata View : 10	30,8	7,7	54,27	
Pelayanan Jurnal (25%) Jumlah Page View : 9375 Rata-Rata View : 303	30,9405	7,73		
Akreditasi Perpustakaan (25%)	91	22,75		
Akreditasi Jurnal (25%)	64,35	16,09		
INDEKS DATA INFORMASI DAN PELAYANAN PERPUSTAKAAN				77,14

- d. Tingkat Efektivitas Kehumasan merupakan indikator untuk mengukur efektivitas kehumasan melalui pemberitaan media, pengelolaan media sosial, pengelolaan website, serta pelayanan informasi dan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM). Indikator ini bertujuan untuk meningkatnya efektivitas layanan hukum dan kehumasan melalui kualitas pelaksanaan kerjasama dan kemitraan, penyusunan rekomendasi rumusan NSPK, pemberitaan media, pengelolaan media sosial, pengelolaan *website*, serta pelayanan informasi dan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM). Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Tingkat Efektivitas Kehumasan} = \frac{25\% \text{ Pemberitaan Media} + 25\% \text{ Pengelolaan Media Sosial} + 25\% \text{ Pengelolaan Website} + 25\% \text{ Pelayanan Informasi dan SKM}}{4}$$

Masing-masing komponen penilaian diatas dijelaskan lebih rinci sebagai berikut:

- 1) Pemberitaan media dihitung dengan membandingkan jumlah pemberitaan yang diterbitkan dengan target jumlah pemberitaan setahun;
- 2) Pengelolaan media sosial dihitung dengan membandingkan jumlah engagement setiap bulan dengan target *engagement* setahun;
- 3) Pengelolaan *website* dihitung dengan membandingkan jumlah visitor setiap bulan dengan target jumlah visitor setahun;
- 4) Pelayanan Informasi dan Pengaduan dan Survei Kepuasan Masyarakat mengikuti penilaian PPID (nilai pertahun) dan IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) (nilai per triwulan).

Perhitungan realisasi berdasarkan formulasi perhitungan, yaitu:

Tabel 3.20 Perhitungan Tingkat Efektifitas Kehumasan

KOMPONEN	TARGET	REALISASI	NILAI	BOBOT
Pemberitaan Media (25%)	500	541	108,20	27,05
Pengelolaan Media Sosial (25%)	80.000	82.664	103,33	25,83
Pengelolaan Website (25%)	25.000	36.014	144,06	36,01
Pelayanan Informasi dan SKM (25%)	-	PPID : 90 SKM : 98	94,00	23,50
TINGKAT EFEKTIFITAS KEHUMASAN				112,40

- e. Indeks Efektivitas Bagian Hukum merupakan indikator untuk mengukur efektivitas Bagian hukum melalui kualitas pelaksanaan kerjasama dan kemitraan dan penyusunan NSPK. Indikator ini bertujuan untuk meningkatnya efektivitas layanan hukum dan kehumasan melalui kualitas pelaksanaan kerjasama dan kemitraan, penyusunan rumusan NSPK, pemberitaan media, pengelolaan media sosial, pengelolaan website, serta pelayanan informasi dan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM). Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

$$\text{Indeks Efektivitas Bagian Hukum} = 40\% \text{ Tingkat Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan} + 60\% \text{ Indeks Penyusunan NSPK}$$

Formulasi perhitungan Tingkat Kualitas Pelaksanaan Kerja Sama dan Kemitraan adalah sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan} = 30\% \text{ Potensi Kerjasama} + 70\% \text{ Dokumen Kerjasama}$$

$$\text{Potensi Kerjasama} = \frac{\text{Jumlah Potensi Kerjasama yang ditindaklanjuti}}{\text{Jumlah Potensi Kerjasama selama tahun berjalan}}$$

$$\text{Dokumen Kerjasama} = \frac{\text{Jumlah Potensi Kerjasama yang ditandatangani}}{\text{Jumlah Potensi Kerjasama yang ditargetkan}}$$

Sampai dengan Tahun 2025 terdapat 4 potensi kerja sama yang ditindaklanjuti dari 2 potensi kerjasama selama tahun 2025 dan telah ditandatangani 11 potensi kerjasama dari 10 potensi kerjasama yang ditargetkan. Data dukung Jumlah Potensi Kerjasama yang ditindaklanjuti atau didisposisi pimpinan dapat berupa undangan/ risalah rapat, sedangkan Jumlah Dokumen Kerjasama dapat berupa MoU, PKS, atau Kontrak.

Sedangkan formulasi perhitungan Indeks Penyusunan NSPK adalah sebagai berikut:

$$\text{Indeks Penyusunan NSPK} = \frac{\text{Jumlah Penyusunan Rumusan Kebijakan}}{\text{Jumlah Rumusan Kebijakan yang ditargetkan}}$$

Indeks Penyusunan NSPK merupakan indikator yang membandingkan jumlah Penyusunan Rekomendasi Rumusan NSPK (rekomendasi NSPK Pusjak atau prakarsa BKT melalui Bagian Hukum) dibagi dengan jumlah Rekomendasi Rumusan NSPK yang ditargetkan.

Jumlah penyusunan rumusan kebijakan, dimana rumusan kebijakan dapat berupa Naskah Urgensi (NU) atau Naskah Akademik (NA) atau Rancangan Peraturan atau Legislasi Semu berupa KP, Surat Keputusan (SK), Surat Edaran (SE), Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) atau Petunjuk Teknis (Juknis). Selain itu, dapat bersumber dari prakarsa BKT melalui bagian Hukum, Humas, dan Umum (HHU).

Pada proses ini Bagian Hukum mendampingi proses *legal drafting* Pusat Kebijakan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan NSPK sampai kepada tindak lanjut koordinasi dengan Biro Hukum/ Subsektor. Rumusan NSPK Pusjak atau prakarsa BKT dihitung output jika telah disampaikan ke Biro/ Direktorat Teknis.

Adapun rumusan kebijakan yang telah disusun sebanyak 7 dari 10 rumusan kebijakan yang ditargetkan. Berdasarkan data realisasi dari tiap komponen maka perhitungan realisasi Indeks Efektivitas Bagian Hukum berdasarkan formulasi perhitungan, yaitu:

Tabel 3.21 Perhitungan Indeks Efektivitas Bagian Hukum

INDIKATOR	REALISASI	BOBOT	
Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan (40%)			54,80
Potensi Kerjasama Jumlah Potensi Kerjasama yang ditindaklanjuti = 4 Jumlah Potensi Kerjasama selama tahun berjalan = 2	200	60	
Dokumen Kerjasama Jumlah Perjanjian Kerjasama yang ditandatangani = 11 Jumlah Dokumen Kerjasama yang ditargetkan = 10	110	77	
Indeks Penyusunan NSPK (60%)			42
Jumlah Penyusunan Rekomendasi Rumusan NSPK = 7 Target Rekomendasi Rumusan NSPK = 10	70	70	
INDEKS EFEKTIVITAS BAGIAN HUKUM			96,80

Realisasi Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi (IKP 3) adalah sebagai berikut:

Tabel 3.22 Perhitungan Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi

NO.	INDIKATOR	REALISASI	BOBOT
1.	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi (36%)	88,112%	31,721%
2.	Tingkat Pemenuhan Kualitas Tata Kelola SDM dan Organisasi BKT (16%)	95,256%	15,241%
3.	Indeks Data Informasi dan Pelayanan Perpustakaan (16%)	77,136%	12,342%
4.	Tingkat Efektivitas Kehumasan (16%)	112,397%	17,983%
5.	Indeks Efektivitas Bagian Hukum (16%)	96,800%	15,488%
INDEKS TATA KELOLA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI			92,777%

Berdasarkan tabel di atas diperoleh realisasi Indikator Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi sebesar 92,777% telah melampaui target pada Perjanjian Kinerja tahun 2025 yaitu sebesar 83% sehingga bila realisasi dibandingkan dengan target diperoleh capaian kinerja sebesar 111,779%. Realisasi kumulatif per triwulan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.23 Capaian Kinerja Per Triwulan IKP 3

INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET TRIWULAN				REALISASI TRIWULAN				CAPAIAN KINERJA TRIWULAN			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	N/A	N/A	62,25	83	N/A	N/A	77,158	92,777	N/A	N/A	123,949%	111,779%

Pada triwulan I dan triwulan II tidak ada target, realisasi, dan capaian kinerja karena indikator ini baru ditetapkan pada bulan Juli Tahun 2025 sehingga target, realisasi, dan capaian kinerja baru terdapat pada triwulan III. Tahun 2025 merupakan tahun awal periode renstra 2025 – 2029 dan tahun penyusunan dokumen renstra sehingga dimungkinkan penyesuaian-penyesuaian yang nantinya akan menyempurnakan penetapan indikator sesuai kondisi organisasi.

Realisasi kinerja serta capaian kinerja IKP 3 tahun 2025 tidak dapat dibandingkan dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir dikarenakan indikator ini merupakan indikator baru yang digunakan pada renstra tahun 2025 – 2029 dan tahun 2025 merupakan tahun pertama dalam pelaksanaan renstra tahun 2025 – 2029. Perbandingan realisasi dengan target Rencana Strategis dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 3.24 Perbandingan Realisasi Kinerja IKP 3 dengan Target Renstra

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET RENSTRA		REALISASI	CAPAIAN KINERJA	
		2025	2029		2025	2029
IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83	88	92,777	111,779%	105,428%

Keberhasilan pencapaian target kinerja pada indikator ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

- Pelaksanaan akuntabilitas yang baik terhadap kinerja organisasi yang berdampak baik pada Nilai Hasil Evaluasi (LHE) AKIP ditunjukkan sesuai surat Inspektur Jenderal Kemenhub tanggal 20 Agustus 2025 perihal Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Tahun 2025 pada Badan Kebijakan Transportasi dengan nilai 80,01 atau predikat A (memuaskan);
- Pelaksanaan anggaran yang tertib dan selaras dengan perencanaan yang telah disusun, sehingga realisasi anggaran dapat mendekati 100%. Kedisiplinan dalam mengikuti jadwal pelaksanaan dan prosedur pengelolaan keuangan yang berlaku menjadi faktor utama pencapaian indikator ini;
- Masifnya pengelolaan kehumasan melalui pemberitaan media, pengelolaan media sosial, pengelolaan *website* oleh pengelola. Hal ini sangat baik dan menjadi bukti bahwa BKT aktif dalam komitmen untuk mewujudkan keterbukaan informasi public;
- Komitmen Pimpinan dan seluruh staf yang terlibat dalam pelaksanaan tata kelola organisasi Badan Kebijakan Transportasi.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait seperti Unit Kerja Eselon I lainnya di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Kementerian atau Lembaga lainnya. Koordinasi dilaksanakan dalam pelaksanaan evaluasi bidang tata kelola organisasi seperti evaluasi AKIP, Nilai Kinerja Anggaran, Indeks profesionalitas ASN, pelayanan data informasi dan perpustakaan, serta pelayanan kehumasan dan hukum dengan para instansi pembina terkait.

3.3 **BENCHMARKING CAPAIAN KINERJA**

Badan Kebijakan Transportasi telah melaksanakan *benchmarking* dengan Badan Strategi Kebijakan Dalam Negeri Kementerian Dalam Negeri yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas implementasi akuntabilitas kinerja dan guna membandingkan kinerja secara objektif untuk mengetahui kinerja Badan Kebijakan Transportasi dibandingkan dengan standar atau lembaga lain yang memiliki kemiripan dalam tugas dan fungsi.

Beberapa hal yang dihasilkan dalam *benchmarking* dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Badan Strategi Kebijakan Dalam Negeri Kementerian Dalam Negeri bertugas menyelenggarakan perumusan, penyusunan dan pemberian rekomendasi strategi kebijakan di bidang pemerintahan dalam negeri;
- b. Tim Penjaminan Mutu (TPM) adalah tim internal BSKDN yang bertugas memastikan bahwa policy brief dan rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh seluruh Pusat memenuhi standar mutu, relevan, bermanfaat, feasible, dan jelas sebelum disampaikan kepada Menteri;
- c. Pedoman Tim Penjamin Mutu bertujuan untuk menstandarkan proses, menjamin mutu substansi kebijakan, meningkatkan akuntabilitas, serta memperbaiki tata kelola produksi rekomendasi kebijakan;
- d. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan (IKRK) adalah alat ukur terstandar yang digunakan untuk menilai kualitas rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Unit Kerja penyusun rekomendasi kebijakan di lingkungan Badan Strategi Kebijakan Dalam Negeri, Kementerian Dalam Negeri;
- e. Pengukuran IKRK dilakukan oleh pihak eksternal dimana Hasil IKRK berupa skor 0-100 yang menunjukkan kualitas rekomendasi kebijakan yang bila semakin tinggi skor, semakin baik kualitasnya;
- f. Konsep Tim Pengendali Mutu BSKDN bisa dijadikan sebagai bahan masukan dalam membentuk tim pengendali mutu di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dikarenakan kemiripan tugas dan fungsi BSKDN dan BKT;
- g. Indikator Kinerja BSKDN dan BKT tahun 2025 – 2029 masih dalam tahap penyusunan sehingga masih belum dapat dilakukan perbandingan capaian indikator kinerja BSKDN dengan BKT. Saat ini hanya bisa membandingkan indikator kinerja periode Renstra 2020 – 2024, terdapat satu indikator yang dapat dibandingkan karena memiliki kesamaan dalam cara perhitungan realisasi yaitu membandingkan antara jumlah rekomendasi kebijakan yang telah ditindaklanjuti berupa disposisi menteri dengan jumlah rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan;

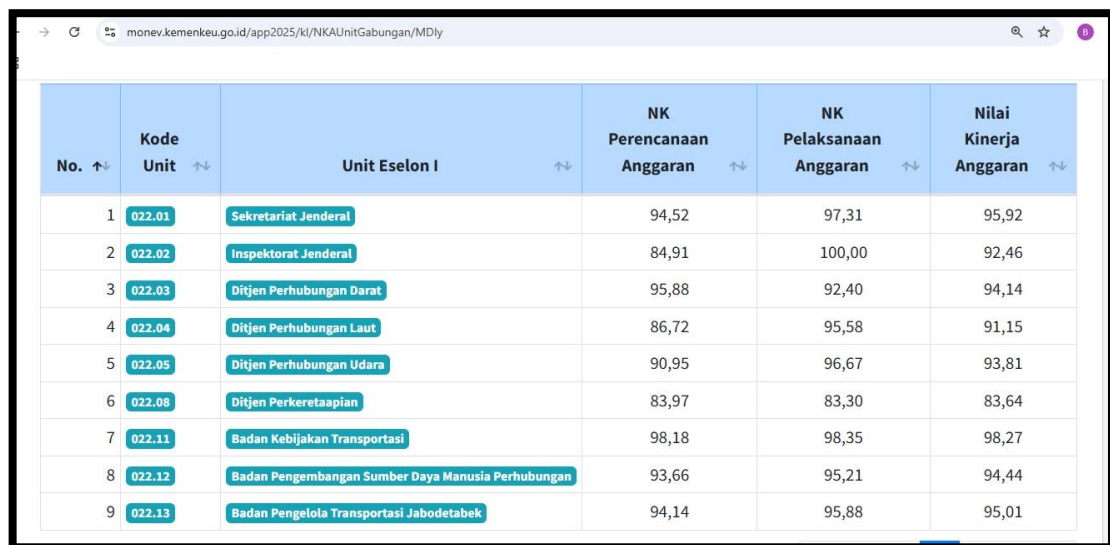
- h. Perbandingan indikator hanya dapat dilakukan pada tahun 2023 dan 2024 dikarenakan indikator BKT pada tahun 2020 – 2022 masih menggunakan indikator Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang tidak memiliki kesamaan dengan indikator kinerja BSKDN. Perbandingan dimaksud dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 3.25 Perbandingan Capaian Kinerja BSKDN dengan BKT
Tahun 2023 dan 2024**

TAHUN	BSKDN IKP: Persentase rekomendasi hasil strategi kebijakan di bidang pemerintahan dalam negeri yang direkomendasikan dan ditindaklanjuti Menteri Dalam Negeri			BKT IKP : Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Transportasi (T-2)		
	TARGET	REALISASI	CAPAIAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN
2023	40%	56,25%	92,3%	32%	40%	125%
2024	45%	92,3%	205,11%	32%	35%	109,797%
RATA – RATA			148,71%	RATA – RATA		117,40%

Sumber Data : Laporan Kinerja BSKDN Tahun 2024

Selain itu, dalam hal perbandingan kinerja (*benchmark*) di lingkungan Kementerian Perhubungan terhadap capaian kinerja yang dapat dibandingkan antar Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan yaitu terkait Nilai Kinerja Anggaran yang hasil nilai dari masing – masing unit kerja dapat dilihat pada aplikasi *money.kemenkeu.go.id*. Nilai Kinerja Anggaran (NKA) dari masing – masing Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



No. ↑↓	Kode Unit ↑↓	Unit Eselon I ↑↓	NK Perencanaan Anggaran ↑↓	NK Pelaksanaan Anggaran ↑↓	Nilai Kinerja Anggaran ↑↓
1	022.01	Sekretariat Jenderal	94,52	97,31	95,92
2	022.02	Inspektorat Jenderal	84,91	100,00	92,46
3	022.03	Ditjen Perhubungan Darat	95,88	92,40	94,14
4	022.04	Ditjen Perhubungan Laut	86,72	95,58	91,15
5	022.05	Ditjen Perhubungan Udara	90,95	96,67	93,81
6	022.08	Ditjen Perkeretaapian	83,97	83,30	83,64
7	022.11	Badan Kebijakan Transportasi	98,18	98,35	98,27
8	022.12	Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan	93,66	95,21	94,44
9	022.13	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	94,14	95,88	95,01

Gambar 3.4 Nilai Kinerja Anggaran Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan

3.4 ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Secara keseluruhan kegiatan yang diprogramkan dapat dilaksanakan dengan baik. Dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi, Badan Kebijakan Transportasi memerlukan dukungan berbagai sumber daya yang dikelola secara tepat guna. Sumber daya manusia (SDM) di Badan Kebijakan Transportasi memiliki kompetensi dari berbagai bidang ilmu sehingga target perumusan kebijakan dapat tercapai secara efektif dan efisien serta menghasilkan rekomendasi kebijakan yang dapat memberikan manfaat baik di Lingkungan Kementerian Perhubungan maupun para pemangku kepentingan terkait lainnya. Sarana yang tersedia dapat dimanfaatkan dengan baik untuk mendukung kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Kinerja suatu organisasi dikatakan baik apabila penggunaan sumber daya dan dana yang tersedia lebih efektif dan efisien. Perhitungan efisiensi terhadap SDM untuk mengevaluasi sejauh mana SDM (*input*) yang digunakan dapat memberikan hasil (*output*) yang maksimal dan berkontribusi/ berperan secara efektif dalam mencapai tujuan organisasi. Adapun pendekatan rumus perhitungan efisiensi SDM di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:

$$\text{Efisiensi SDM} = \left(\frac{\text{SDM Tersedia}}{\text{Kebutuhan SDM sesuai ABK}} \times \frac{\text{Realisasi Output}}{\text{Target Output}} \right) \times 100\%$$

Kebutuhan SDM berdasarkan Analisa Kebutuhan/Beban Kerja (ABK) Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2026 s.d 2030 sebanyak 865 pegawai dimana. Dengan kebutuhan SDM tersebut sesuai ABK sebanyak 865 pegawai dan jumlah SDM eksisting sebanyak 337 pegawai. Selanjutnya, diperoleh efisiensi SDM sebesar 38,96% dengan rincian perhitungan efisiensi SDM sebagai berikut:

Tabel 3.26 Analisis Efisiensi SDM Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025

JUMLAH SDM EKSISTING	KEBUTUHAN SDM	RASIO SDM	RASIO OUTPUT*	EFISIENSI SDM
337	865	38,96%	100%	38,96%

*) Rasio Output Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 diperoleh dari Aplikasi Monev Kemenkeu

Berdasarkan Aplikasi *money.kemenkeu.go.id* diperoleh Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Badan Kebijakan Transportasi sebesar 98,27% (kategori sangat baik). Komponen penilaian NKA terdiri dari 50% Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran dan 50% Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran yang hasil penilaian dapat dilihat pada gambar berikut ini:

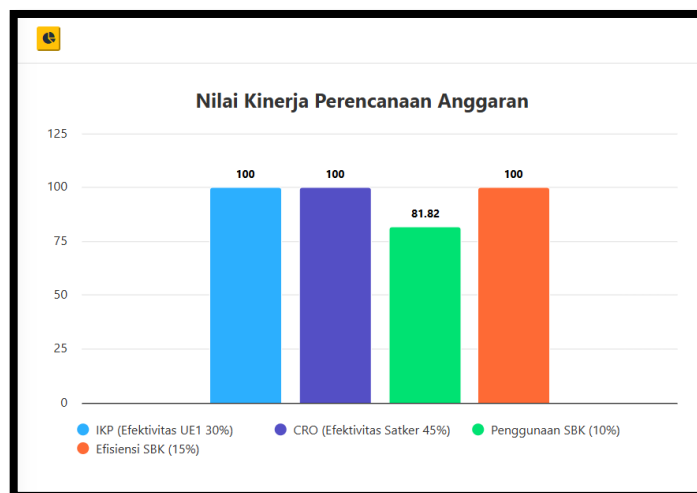
No.	Kode Unit	Unit Eselon I	NK Perencanaan Anggaran	NK Pelaksanaan Anggaran	Nilai Kinerja Anggaran
1	022.11	Badan Kebijakan Transportasi	98,18	98,35	98,27

Gambar 3.5 Nilai Kinerja Anggaran Badan Kebijakan Transportasi

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 memperoleh Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran sebesar 98,18. Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran diperoleh dari formulasi sebagai berikut:

$$\begin{array}{l} \text{Nilai Kinerja} \\ \text{Perencanaan Anggaran} \\ \text{Unit Eselon I} \end{array} = 30\% \text{ Capaian Indikator Kinerja Program} + 45\% \text{ Agregasi Capaian} \\ \text{Rincian Output Satker} + 25\% \text{ Agregasi Nilai Efisiensi Satker}$$

Berikut rincian perhitungan Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025:



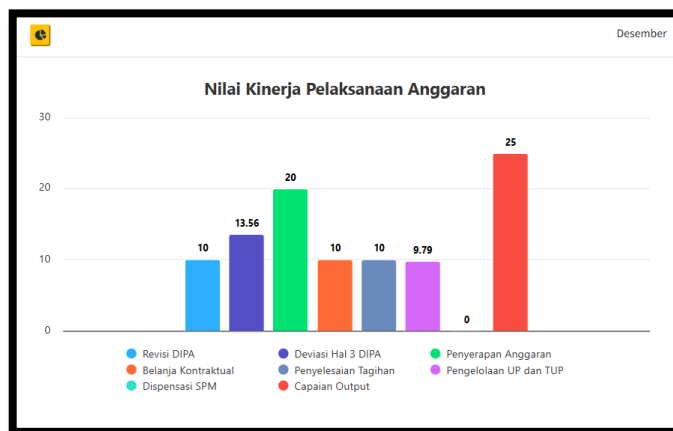
Gambar 3.6 Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi

Berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan (KMK) No.27 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 466 Tahun 2023 tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Pengendalian dan Pemantauan serta Evaluasi Kinerja Anggaran Terhadap Perencanaan Anggaran, Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2025 memperoleh nilai efisiensi sebesar 100% dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

Tabel 3.27 Analisis Perhitungan Efisiensi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 berdasarkan Aplikasi Kemenkeu

SATKER	PROGRAM	RO	JENIS SBK	URAIAN SBK	INDEKS SBK	REALISASI	TVRO	RVRO	REALISASI ANGGARAN	SELISIH	TINGKAT EFISIENSI PER RO (%)	NILAI EFISIENSI PER RO (%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = 7/9	11 = 6-10	12 = 11/6	13
Pusjak PTIM	Infrastruktur Konektivitas	Kebijakan Pembangunan Transportasi	SBKK	Kebijakan Pembangunan Transportasi	180.763.111	16.168.072	3	3	5.389.357	175.373.754	97,02	20
Pusjak LLAT	Infrastruktur Konektivitas	Rumusan NSPK Transportasi	SBKK	Rumusan NSPK Transportasi	500.000.000	49.657.000	5	5	9.931.400	490.068.600	98,01	20
Pusjak LLAT	Infrastruktur Konektivitas	Kebijakan Pembangunan Transportasi	SBKK	Kebijakan Pembangunan Transportasi	180.763.111	526.969.817	11	11	47.906.347	132.856.764	73,5	20
Pusjak KKT	Infrastruktur Konektivitas	Rumusan NSPK Transportasi	SBKK	Rumusan NSPK Transportasi	500.000.000	76.585.889	2	2	38.292.944	461.707.056	92,34	20
Pusjak KKT	Infrastruktur Konektivitas	Kebijakan Pembangunan Transportasi	SBKK	Kebijakan Pembangunan Transportasi	180.763.111	343.163.669	6	6	57.193.944	123.569.167	68,36	20
Sekretariat BKT	Dukungan Manajemen	Layanan BMN	SBKU	Layanan BMN untuk Satker Eselon I/Setingkat	480.000.000	45.256.610	1	1	45.256.610	434.743.390	90,57	20
Sekretariat BKT	Dukungan Manajemen	Layanan Manajemen Keuangan	SBKU	Layanan Manajemen Keuangan untuk Satker Eselon I/ Setingkat	508.000.000	9.023.941	1	1	9.023.941	498.976.059	98,22	20
Sekretariat BKT	Dukungan Manajemen	Layanan Hubungan Masyarakat dan Informasi	SBKU	Layanan Hubungan Masyarakat dan Informasi	458.000.000	249.437.968	1	1	249.437.968	208.562.032	45,54	20
Pusjak KKT	Dukungan Manajemen	Layanan Pemantauan dan Evaluasi	SBKU	Dokumen Pemantauan dan Evaluasi	240.000.000	2.385.000	1	1	2.385.000	237.615.000	99,01	20

Sedangkan Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 memperoleh nilai sebesar 98,35 dengan rincian perolehan nilai per komponen sebagai berikut:



Gambar 3.7 Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran BKT

Dari sisi penggunaan sumber daya anggaran terhadap masing-masing indikator kinerja program, Badan Kebijakan Transportasi telah melakukan efisiensi anggaran, dimana semua target indikator kinerja Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025 telah tercapai dan masih terdapat sisa anggaran dari pagu efektif yang telah dialokasikan. pelaksanaan kegiatan kajian dihadapkan pada keterbatasan anggaran sebagai dampak dari kebijakan pemblokiran sebagian alokasi anggaran. Kondisi tersebut berpotensi memengaruhi pelaksanaan program sebagaimana direncanakan semula. Namun demikian, melalui upaya pengelolaan sumber daya yang optimal serta penerapan prinsip efektivitas dan efisiensi, kegiatan kajian tetap dapat diselesaikan sesuai dengan target yang ditetapkan. Sebagai respons atas keterbatasan tersebut, dilakukan penyesuaian terhadap ruang lingkup kajian, metode pelaksanaan. Berikut rincian efisiensi sumber daya anggaran masing masing indikator kinerja program :

Tabel 3.28 Analisis Efisiensi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi

INDIKATOR	TARGET KINERJA (%)	PAGU EFEKTIF (Rp,-)	REALISASI		CAPAIAN		SISA ANGGARAN (Rp,-)
			KINERJA (%)	ANGGARAN (Rp,-)	KINERJA (%)	ANGGARAN (%)	
IKP 1	85	10.466.231.000	92,224	10.184.553.178	108,499	97,309	281.677.822
IKP 2	80	2.240.696.000	89,854	2.218.833.450	112,317	99,024	21.862.550
IKP 3	83	78.929.847.000	92,777	77.967.438.787	111,779	98,781	962.408.213

3.5 CAPAIAN KEBERHASILAN LAINNYA

Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi pada tanggal 5 November 2025 memperoleh Piagam penghargaan sebagai Satuan Kerja Terbaik I (satu) Nilai Indikator Kinerja Pelaksana Anggaran Pagu di 50 s.d 150 Miliar Semester 1 Tahun 2025 Mitra KPPN Jakarta IV.



Gambar 3.8 Sertifikat Satuan Kerja Terbaik I (satu) Nilai Indikator Kinerja Pelaksana Anggaran Pagu di 50 s.d 150 Miliar Semester 1 Tahun 2025

Selain itu, bertempat di Ruang Mataram Gedung Karya Kementerian Perhubungan Badan Kebijakan Transportasi juga memperoleh Anugerah Keterbukaan Informasi Publik yang ditetapkan melalui Keputusan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor KP-SKJ 29 Tahun 2025 Tentang Penetapan Hasil Penilaian Layanan Informasi Publik Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi Pelaksana dan Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi Pelaksana Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025 pada tanggal 8 Desember 2025 dengan nilai akhir 90 dan kategori Informatif.



Gambar 3.9 Pemberian Sertifikat Anugerah Keterbukaan Informasi Publik

3.6 REALISASI ANGGARAN

Proses penentuan anggaran Badan Kebijakan Transportasi (BKT) Kementerian Perhubungan tahun anggaran 2025 mengikuti dinamika kebijakan fiskal nasional yang adaptif. Narasi kronologis berikut menyajikan perjalanan pagu anggaran secara terperinci, mencerminkan responsifitas BKT terhadap arahan pemerintah. Pagu anggaran awal Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan dokumen Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2025 adalah sebesar Rp. 116.772.728.000,- yang selanjutnya pada akhir tahun 2025 mengalami perubahan menjadi sebesar Rp.125.391.269.000,- dengan pagu efektif sebesar Rp. 91.636.777.000,-. Berikut ini kronologis perubahan anggaran Badan Kebijakan Transportasi dari awal sampai dengan akhir tahun 2025:

- a. Pagu Awal
Pada 23 September 2024, Surat Menteri Keuangan Nomor S-867/MK.02/2024 menetapkan pagu awal BKT sebesar Rp116,77 miliar, sejalan dengan kebijakan fiskal APBN 2025 yang menekankan akselerasi pertumbuhan ekonomi inklusif dan berkelanjutan menuju Indonesia Emas 2045.
- b. Penetapan Pagu Akhir dan Efektif Awal
Surat Sekretariat Jenderal Kemenhub Nomor KU.001314/STJ/2025 mengonfirmasi pagu akhir BKT Rp121,35 miliar, dengan pagu efektif awal Rp81,25 miliar setelah dikurangi blokir Rp40,10 miliar sesuai Sumber Satu DJA. Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Induk Nomor SP DIPA-022.11-0/2025 tertanggal 2 Desember 2024 menjadi dasar operasional awal ini.
- c. Efisiensi dan Blokir
Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 memicu efisiensi belanja, diikuti Surat Menteri Keuangan Nomor S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025 yang memangkas pagu efektif menjadi Rp71,02 miliar (efisiensi Rp33,04 miliar setelah relaksasi sebelumnya), direspons melalui rapat koordinasi kementerian-lembaga pada 11 Februari 2025. Surat Dirjen Anggaran tanggal 24 Maret 2025 merelaksasi efisiensi Rp5,65 miliar, menjadikan pagu efektif Rp76,67 miliar.
- d. Pergeseran dan Relaksasi Lanjutan
Surat Menteri Perhubungan Nomor KU.002/13/MHB/2025 tanggal 26 Maret 2025 mengesahkan pergeseran UKE I sebesar Rp4,58 miliar untuk kebutuhan Mobile Positioning Data (MPD) Nataru 2025/2026, sehingga pagu efektif mencapai Rp81,25 miliar. Pembukaan blokir keselamatan Rp0,647 miliar dan blokir AA Rp12,70 miliar (dengan relaksasi Rp5,70 miliar per Surat Dirjen Anggaran S-1024/AGAG.3/2025 tanggal 8 Desember 2025)

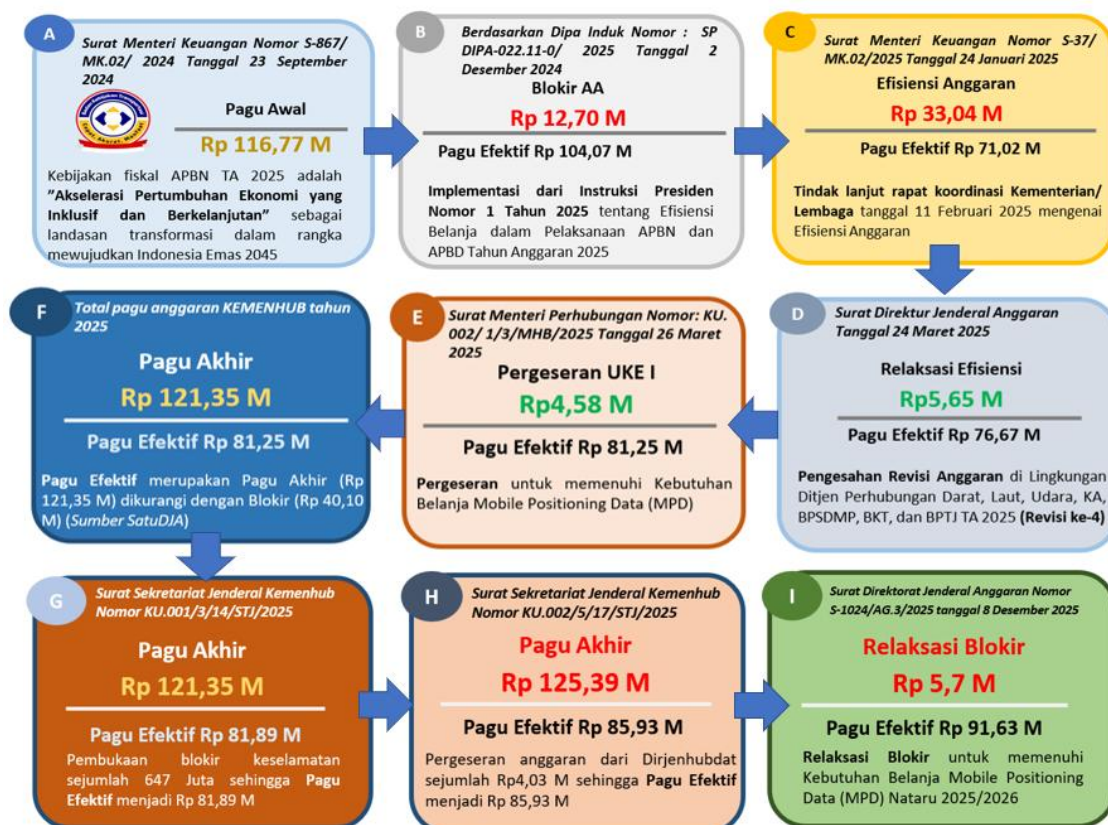
sempat menaikkan pagu efektif hingga Rp104,07 miliar lalu turun ke Rp91,63 miliar dan akhirnya Rp81,89 miliar.

e. Revisi dan Penyesuaian Akhir

Surat Sekretariat Jenderal Kemenhub Nomor KU.002517/STJ/2025 menetapkan pagu akhir revisi Rp125,39 miliar (Revisi ke-4 untuk Ditjen Perhubungan Darat, Laut, Udara, KA, BPSDMP, BKT, dan BPTJ), dengan pagu efektif Rp85,93 miliar setelah pergeseran dari Dirjen Hubdat Rp4,03 miliar. Penyesuaian ini menunjukkan komitmen BKT dalam mendukung prioritas transportasi nasional secara efisien.

f. Relaksasi Blokir

Surat Direktorat Jenderal Anggaran Nomor S-1024/AG.3/2025 tanggal 8 Desember 2025 menetapkan relaksasi blokir untuk memenuhi kebutuhan belanja *Mobile Positioning Data* (MPD) pada periode masa hari Natal tahun 2025 dan tahun baru 2026 yaitu sebesar Rp. 5,7 miliar sehingga pagu efektif menjadi Rp. 91,63 miliar.



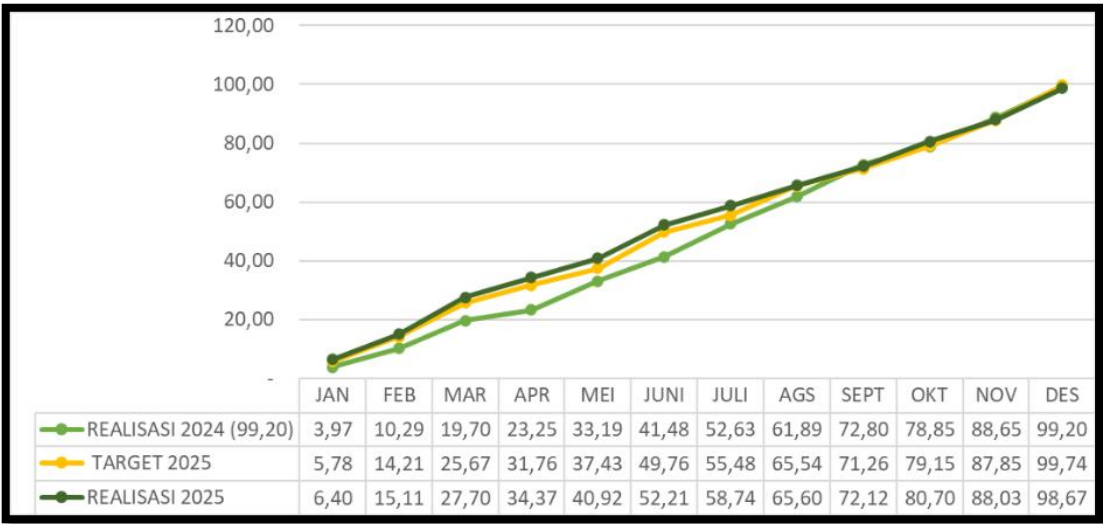
Gambar 3.10 Kronologi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025

Realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan akhir tahun 2025 sebesar Rp 90.370.825.415,- dengan pagu total sebesar Rp 125.391.269.000,- sehingga diperoleh realisasi anggaran sebesar 72,07%. Jika dibandingkan dengan pagu efektif sebesar Rp. 91.636.777.000,- diperoleh realisasi sebesar 98,62%. Adapun rincian realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi didominasi oleh belanja pegawai yaitu sebesar Rp46.174.873.348,- belanja barang sebesar Rp43.539.428.237,- dan belanja modal sebesar Rp.656.523.830,-. Kondisi pagu dan realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025 berdasarkan jenis belanja dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.29 Realisasi Anggaran Tahun 2025 Per Jenis Belanja

JENIS BELANJA	PAGU ANGGARAN (Rp,-)	PAGU EFEKTIF (Rp,-)	REALISASI (Rp,-)	PENYERAPAN	
				PAGU	EFEKTIF
Belanja Pegawai	47.087.041.000	47.087.041.000	46.174.873.348	98,063%	98,063%
Belanja Barang	75.844.364.000	43.892.139.000	43.539.428.237	57,406%	99,196%
Belanja Modal	2.459.864.000	657.597.000	656.523.830	26,689%	99,837%
TOTAL	125.391.269.000	91.636.777.000	90.370.825.415	72,071%	98,619%

Jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya, capaian realisasi anggaran tahun 2025 lebih rendah dari pada realiasi tahun 2024. Hal ini dapat dilihat pada grafik berikut:



Sumber: monev.kemenkeu.go.id

Gambar 3.11 Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2024 dan 2025

Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2025 dalam mendukung ketercapaian Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi, secara rinci dijelaskan pada tabel berikut di bawah ini:

Tabel 3.30 Capaian Kinerja Anggaran berdasarkan IKP

INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	ANGGARAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI				
	PAGU TOTAL (RP,-)	PAGU EFEKTIF (RP,-)	REALISASI (RP,-)	SISA PAGU EFEKTIF (RP,-)	%
IKP 1	22.065.114.000	10.466.231.000	10.184.553.178	281.677.822	97,309%
IKP 2	5.102.474.000	2.240.699.000	2.218.833.450	21.865.550	99,024%
IKP 3	98.223.681.000	78.929.847.000	77.967.438.787	962.408.213	98,781%
TOTAL	125.391.269.000	91.636.777.000	90.370.825.415	1.265.951.585	98,619%

BAB IV PENUTUP

4.1 TINDAK LANJUT REKOMENDASI PADA PELAPORAN KINERJA SEBELUMNYA

Tindak lanjut terhadap rekomendasi pada laporan kinerja periode sebelumnya (Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2025), sebagai berikut:

Tabel 4.1 Tindak Lanjut Rekomendasi pada Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2025

REKOMENDASI	TINDAK LANJUT
Percepatan proses penyusunan kebijakan berupa perlu dilakukan pemantauan progress Agenda Setting, membentuk Tim pelaksana penyusunan rekomendasi kebijakan, Tim Pakar/ Narasumber, dan <i>Stakeholders</i> terkait, dan percepatan pelaksanaan lelang.	Telah dilaksanakan pemantauan progress penyusunan rekomendasi kebijakan dari masing – masing pusat kebijakan melalui aplikasi SiBijak. Pemantauan dilaksanakan terhadap setiap tahapan penyusunan rekomendasi kebijakan dari tahapan persiapan sampai dengan tahap penyampaian hasil kepada Menteri Perhubungan.
Perlu adanya koordinasi dengan TU Menhub dan subsektor/ stakeholder terkait untuk mengkonfirmasi disposisi/ kemanfaatan dari hasil rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan pada t-1 oleh Badan Kebijakan Transportasi.	Koordinasi dengan bagian Tata Usaha Menteri Perhubungan dan subsektor/ stakeholder terkait telah rutin dilaksanakan sehingga indikator pemanfaatan hasil BKT dapat memenuhi target dalam perencanaan kinerja dengan data dukung yang telah terdokumentasi.
Monitoring aplikasi Sibijak serta berkoordinasi dengan ketua tim Manajemen Pengetahuan masing-masing Pusat Kebijakan untuk lebih disiplin dalam mengupload database rekomendasi kebijakan	Telah dilaksanakan pemantauan progress penyusunan rekomendasi kebijakan dari masing – masing pusat kebijakan melalui aplikasi SiBijak. Pemantauan dilaksanakan terhadap ketepatan waktu penyampaian data dukung tahapan penyusunan rekomendasi kebijakan dari tahapan persiapan sampai dengan tahap penyampaian hasil kepada Menteri Perhubungan.

Selain menindaklanjuti rekomendasi periode sebelumnya, disampaikan juga perubahan budaya kerja di BKT yang tercermin dari cara pegawai merencanakan, melaksanakan, dan mempertanggungjawabkan kinerja secara lebih terukur, terbuka, dan berorientasi hasil yang mengadopsi nilai-nilai dasar atau yang dikenal sebagai *Core Values* ASN “BerAKHLAK” merupakan akronim dari Berorientasi pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif. Setiap nilai organisasi diinternalisasi dalam aktivitas sehari-hari, sehingga budaya kerja tidak hanya menjadi slogan, tetapi tampak nyata dalam proses kerja dan capaian kinerja. Beberapa upaya peningkatan budaya kinerja yang dilaksanakan pada Tahun 2025, antara lain:

- a. Pelaksanaan Apel Pagi setiap bulan sebagai salah satu upaya peningkatan disiplin, etika dan integritas pegawai di lingkungan Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta rapat staf berkala setiap bulan guna koordinasi internal dalam peningkatan kinerja unit kerja;
- b. Penyelenggaraan Dialog Kinerja secara rutin untuk memperkuat mekanisme kerja dan memastikan seluruh program dan kegiatan berjalan sesuai dengan rencana serta memantau pencapaian kinerja dan kendala dalam pelaksanaan kegiatan sehingga dapat segera mengatasi kendala yang ada;
- c. Penggunaan Sistem Informasi Manajemen Risiko (SIMARKO) yang dikelola oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan sebagai salah satu infrastruktur penerapan Manajemen Risiko di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi;
- d. Penyelenggaraan *Sharing Session* yang rutin dilaksanakan setelah penyusunan rekomendasi kebijakan selesai dilaksanakan selain *itu sharing session* ini juga dilaksanakan setelah pegawai Badan Kebijakan Transportasi yang telah selesai melaksanakan tugas belajar. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan kompetensi, berbagi pengalaman, memperluas wawasan, dan membangun jaringan atau hubungan yang lebih baik antar pegawai Badan Kebijakan Transportasi dan juga dengan pihak – pihak yang terkait;
- e. Pelaksanaan lomba antar unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dalam rangka perayaan Hari Kemerdekaan Republik Indonesia. Kegiatan ini bertujuan mempererat tali persaudaraan, kekeluargaan, dan solidaritas antar karyawan atau unit kerja yang juga berfungsi untuk meningkatkan kerja sama tim (*team-building*), meningkatkan motivasi dan loyalitas, serta menyegarkan suasana kerja (*stress relief*) untuk mengurangi *burnout*.

4.2 KESIMPULAN

Laporan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi dengan program infrastruktur konektivitas dan program dukungan manajemen pada perjanjian Kinerja Tahun 2025 terdiri dari:
 - 1) Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi;
 - 2) Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi;
 - 3) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.
- b. Rata-rata capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 sebesar 108,927% dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 4.2 Capaian Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025

SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN KINERJA
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85	87,954	103,476%
SP 2 Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi	IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	80	89,221	111,527%
SP 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83	92,777	111,779%
RATA – RATA CAPAIAN KINERJA (%)					108,927%

- c. Pagu anggaran awal Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan dokumen Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran Tahun 2025 adalah sebesar Rp. 116.772.728.000,- yang selanjutnya pada akhir tahun 2025 mengalami perubahan menjadi sebesar Rp.125.391.269.000,- dengan pagu efektif sebesar Rp. 91.636.777.000,-. Realisasi anggaran Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025 sebesar Rp 90.370.825.415,- sehingga diperoleh realisasi anggaran sebesar 72,071%. Jika dibandingkan dengan pagu efektif sebesar diperoleh realisasi sebesar 98,619%.
- d. Laporan Kinerja Badan Kebijakan Transportasi merupakan bentuk pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran Tahun 2025 yang dapat memberikan berbagai informasi terkait evaluasi pelaksanaan kegiatan dan juga dapat menjadi acuan serta tolak ukur keberhasilan kinerja Badan Kebijakan Transportasi.

4.3 REKOMENDASI

Berdasarkan hasil pengukuran capaian kinerja Tahun 2025, diperoleh seluruh indikator kinerja program telah memenuhi target bahkan telah melampaui target yang ditetapkan pada dokumen perjanjian kinerja. Selanjutnya diperlukan upaya-upaya peningkatan kinerja pada periode berikutnya antara lain:

- a. Menelaah realisasi capaian di tahun ini untuk digunakan sebagai dasar dalam penetapan target indikator periode selanjutnya;
- b. Menelaah kembali Indikator Kinerja Program dan Indikator Kinerja Kegiatan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi agar indikator Badan Kebijakan Transportasi memenuhi seluruh kriteria *Specific, Measurable, Achievable, Relevant, dan Time-Bound* (SMART);
- c. Perlu dilakukan penyusunan dan pengesahan buku manual perhitungan indikator kinerja program dan kegiatan yang lebih rinci dan lengkap sehingga dapat digunakan sebagai pedoman pada pelaporan selanjutnya;
- d. Menindaklanjuti seluruh rekomendasi yang diberikan oleh tim evaluator Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan terkait Hasil Evaluasi Akuntabilitas Instansi Pemerintah (AKIP) Tahun 2025, antara lain:
 - 1) Mereviu dan mengevaluasi kembali Indikator Kinerja Utama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi khususnya untuk digunakan pada Renstra 2025-2029 agar dapat memenuhi kriteria SMART-C (*Specific, Measurable, Achievable, Relevance, Time Bound dan Cukup*);

- 2) Mereviu kembali penetapan target pada Perjanjian Kinerja untuk memastikan target kinerja yang dicapai (*achievable*), menantang dan realistis;
- 3) Dalam pengukuran capaian kinerja agar data yang digunakan sesuai dengan pengukuran dan sumber data yang tertuang dalam manual IKU;
- 4) Menyusun Laporan Kinerja dan menyampaikan kepada atasan langsung dengan memperhatikan batas waktu yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP);
- 5) Meningkatkan kualitas Laporan Kinerja dengan menyajikan perbandingan antara realisasi kinerja dengan target akhir kinerja pada Renstra, analisis efisiensi penggunaan sumber daya dalam mencapai kinerja, informasi tentang hubungan kinerja, strategi, kebijakan dan aktivitas antar bidang/ tugas fungsi lain yang berkaitan (*crosscutting*) dan budaya kinerja organisasi;
- 6) Menindaklanjuti seluruh rekomendasi hasil evaluasi akuntabilitas kinerja baik hasil evaluasi internal Badan Kebijakan Transportasi maupun hasil evaluasi Inspektorat Jenderal dengan disertai data dukung yang relevan.