



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

2025

LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH



PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat

2026

**Laporan Kinerja
Pusat Kebijakan Lalu Lintas,
Dan Angkutan Transportasi**
Kementerian Perhubungan

2025

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat Nya penyusunan **"Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025"** dapat diselesaikan.

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

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

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 berisikan program dan kegiatan analis kebijakan dan pengembangan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2025 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025-2029. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas, dan Angkutan Transportasi 2025 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi di masa yang akan datang.

Jakarta, Januari 2026
Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan
Angkutan Transportasi



Dr. Muhammad Arief Affandi, S.E., Ak.,
M.Acc., CA., CPA., CGRE
NIP 19840805 200812 1 001

RINGKASAN EKSEKUTIF

Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan dibidang lalu lintas Angkutan dan Transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi dibidang lalu lintas Angkutan dan Transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran kegiatan yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya. Permasalahan yang dihadapi selama ini dengan adanya tumpang tindih pelaksanaan analisis dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan dapat diantisipasi dengan baik melalui koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan analisis. Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Kebijakan Perhubungan bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep *mirroring* dimana informasi hasil Analisa yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta stakeholder terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 105,99%. Selama tahun anggaran 2025 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian perkegiatan, sebagai berikut:

- a. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 100,40%;
- b. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 101,56%;
- c. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 100%;
- d. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 103,97%;
- e. Indikator Kinerja Kegiatan 5 (IKK 5), Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi nilai capaian kinerja sebesar 110,49%;

Anggaran Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi pada tahun 2025 adalah sebesar Rp13.817.789.000,00 (tiga belas milyar delapan ratus tujuh belas juta tujuh ratus delapan puluh sembilan ribu rupiah rupiah) dengan realisasi sebesar Rp13.552.229.864,00 atau terealisasi sebesar 98.08%.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1. Latar Belakang	2
1.2. Tugas Dan Fungsi	3
1.3. Sumber Daya Manusia	4
1.4. Potensi, Isu Strategis Dan Permasalahan	6
1.5. Sistematika Laporan	14
BAB II PERENCANAAN KINERJA	17
2.1. Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029	17
2.2. Rencana Kinerja Tahunan PK LLAT Tahun 2025	31
2.3. Perjanjian Kinerja PK LLAT Tahun 2025	32
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	35
3.1. Tahapan Pengukuran Kinerja	35
3.2. Pengukuran Dan Analisis Capaian Kinerja	35
3.3. Analisis Efisiensi Sumber Daya	45
3.4. Realisasi Anggaran	46
BAB IV PENUTUP	52
4.1. Kesimpulan	52
4.2. Saran Dan Tindak Lanjut	53
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN	56

DAFTAR TABEL

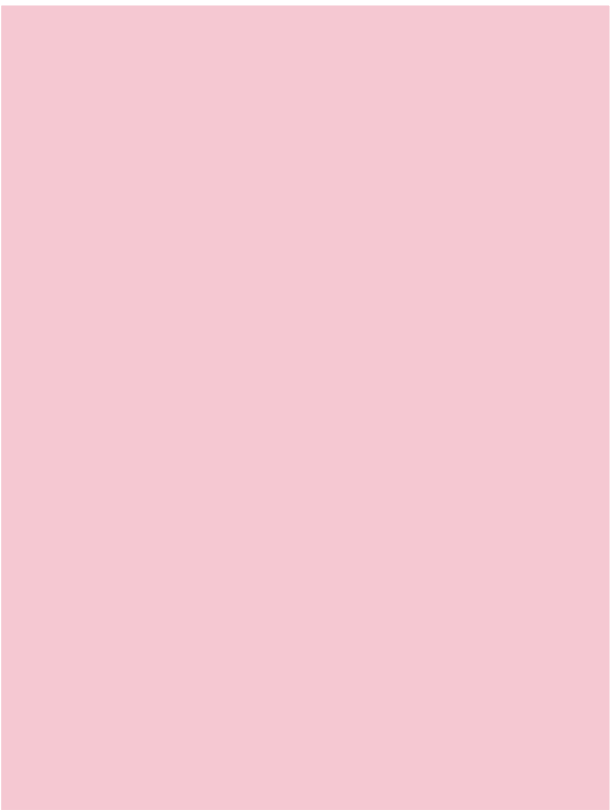
Tabel 2. 1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045	21
Tabel 2. 2 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025	32
Tabel 3. 1 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Awal Tahun 2025 dan Revisi Akhir Tahun 2025.....	42
Tabel 3. 2 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023 dan 2024.....	43
Tabel 3.3. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025.....	44
Tabel 3. 4 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Unit Kerja Lain.....	45
Tabel 4. 1 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	4
Gambar 1. 2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Golongan Pada Tahun 2025	5
Gambar 1. 3 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Pada Tahun 2025.....	5
Gambar 1. 4 Jumlah Analisis Kebijakan Berdasarkan Jenjang Pada Tahun 2025.....	6
Gambar 2. 1 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.....	22
Gambar 2. 2 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045 (Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045).....	23
Gambar 2. 3 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi	28
Gambar 2. 4 Cascading Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses Mirroring dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan.....	28
Gambar 3. 1 Target dan Capaian Kinerja Indikator Kegiatan Tahun 2025	36
Gambar 3. 2 Pagu Data Terealisasi Anggaran Pada Pusat Penelitian Dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian (2020 s.d 2022) dan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (2023 s.d 2024).....	48
Gambar 3. 3 Pagu Data Terealisasi Anggaran Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (2023 s.d 2025)	48
Gambar 3. 4 Realisasi dan Daya Serap Anggaran Pada Tahun 2025.....	49

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Rencana Kinerja Tahunan	57
Lampiran 2 Perjanjian Kinerja Eselon II	58
Lampiran 3 Perjanjian Kinerja Eselon III	60



PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Tugas dan Fungsi

1.3 Sumber Daya Manusia

1.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan

1.4.1 Potensi

1.4.2 Permasalahan

1.5 Sistematika Laporan

01

BAB



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

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

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

Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi telah melaksanakan program kerja dan anggaran berbasis kinerja sebagai bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kementerian Perhubungan. Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 pada dasarnya adalah bentuk pertanggungjawaban atas kewenangan instansi yang disertai dengan pemberdayaan sumber daya dalam pencapaian misi dan visi organisasi. Penyusunan laporan kinerja mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Kementerian Perhubungan sejak 2019 melakukan proses penyusunan dokumen Rencana Strategis 2025-2029 mengacu dan merupakan penjabaran dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025-2029. Demikian pula Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi melakukan penyusunan Renstra Tahun 2025-2029. Penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 berpedoman dan mengacu pula pada Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 – 2029. Lingkup penyusunan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 adalah gambaran kondisi obyektif atas evaluasi pencapaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi berdasarkan realisasi capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dan/atau Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025 yang telah ditetapkan.

1.2. TUGAS DAN FUNGSI

A. Tugas

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

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

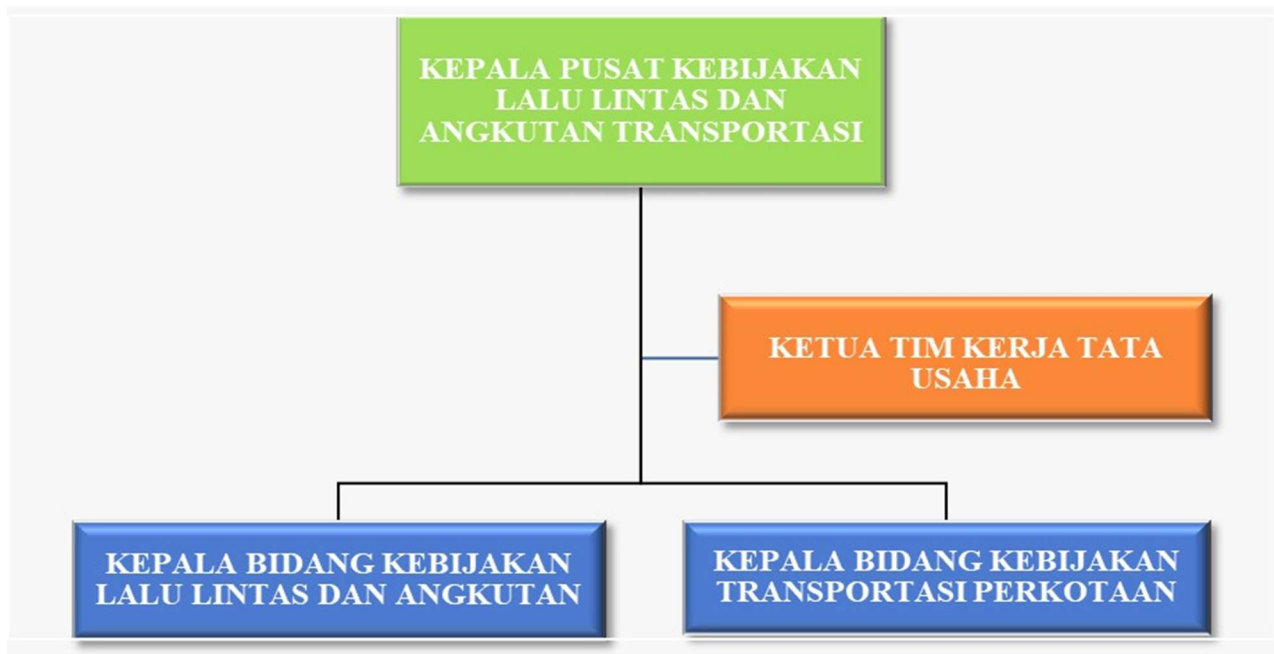
Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi berperan mendukung pelaksanaan tugas pemerintahan melalui pemberian masukan-masukan berkaitan dengan penetapan kebijakan, baik pada tingkat pimpinan Kementerian, direktorat jenderal, dinas-dinas provinsi, BUMN, dan instansi terkait lainnya.

B. Fungsi

Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan analisis kebijakan dan pengembangan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

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

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



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

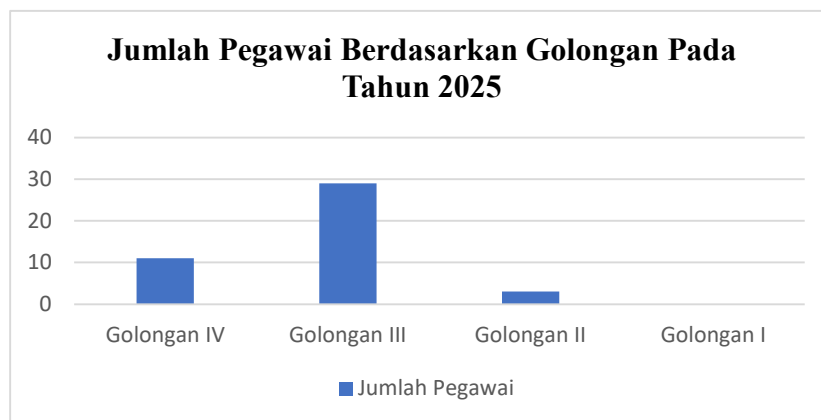
Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi terdapat kelompok jabatan fungsional sesuai dengan bidang keahlian masing-masing, yaitu JFT Analis Kebijakan, JFT Perencana, JFT Analis Pengelolaan Keuangan PBN, JFT Pranata Komputer, dan JFT Statisi

1.3. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi. Jumlah SDM Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2025 tercatat sebanyak 59 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

A. Komposisi Pegawai

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

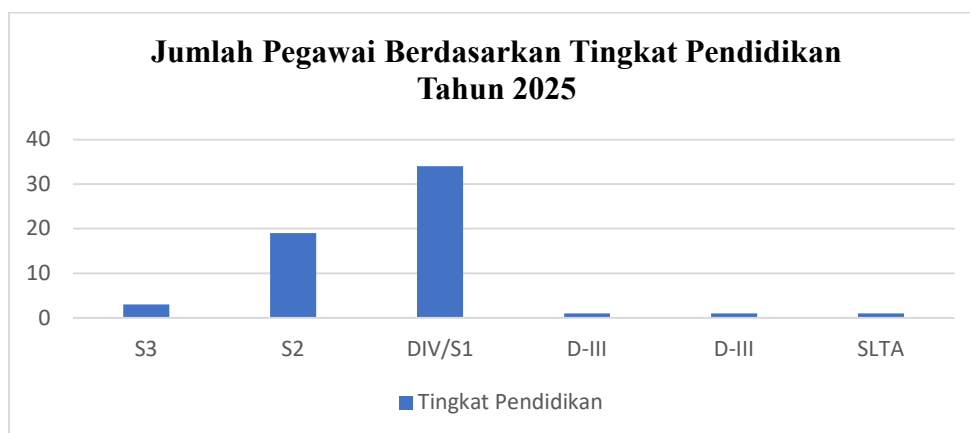


Gambar 1. 2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Golongan Pada Tahun 2025

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

B. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan, yaitu S3 sebanyak 3 orang, S2 21 sebanyak orang, D IV/S1 sebanyak 34 orang, D III sebanyak 1 orang, DI sebanyak 1 orang dan SLTA sebanyak 1 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan tingkat pendidikan menurut unit kerja masing-masing dapat dilihat pada **Tabel 1.2** di bawah ini.



Gambar 1. 3 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Pada Tahun 2025

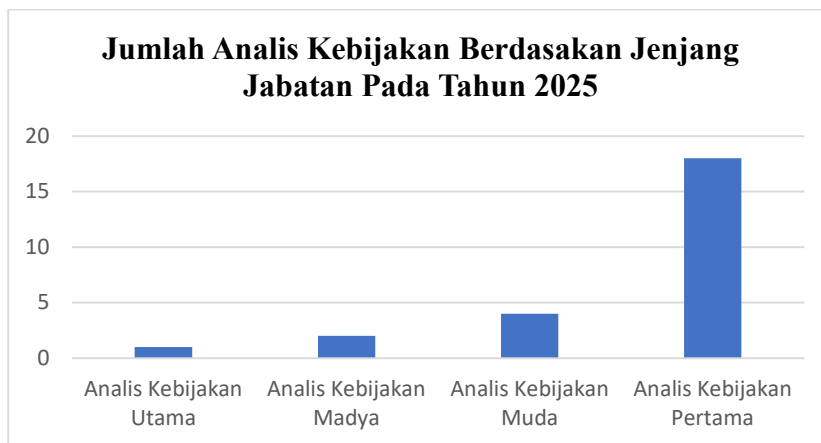
Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

C. Jumlah Tenaga Fungsional Analisis Kebijakan

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

Analisis Kebijakan pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi terdistribusi ke dalam empat jenjang, yaitu Analisis Kebijakan Utama, Analisis Kebijakan Madya, Analisis Kebijakan

Muda dan Analis Kebijakan Pertama. Perkembangan jumlah analis kebijakan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi berdasarkan jenjang jabatan selama kurun waktu lima tahun terakhir disajikan pada **Gambar 1.4** di bawah ini:



Gambar 1. 4 Jumlah Analis Kebijakan Berdasarkan Jenjang Pada Tahun 2025

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

Jumlah Analis Kebijakan Pusjak LLAT yaitu Analis Kebijakan Utama sebanyak 1 orang. Analis Kebijakan Madya sebanyak 2, Analis Kebijakan Muda sebanyak 4, Analis Kebijakan Pertama sebanyak 18.

1.4. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan berbagai sumber daya, termasuk rekomendasi kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi melalui Badan Kebijakan Transportasi (BKT) turut memperkuat peran Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam merumuskan serta merekomendasikan kebijakan di sektor transportasi, tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi selama kurun waktu lima tahun mendatang.

1.4.1. POTENSI

Potensi Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi dalam mendukung Kementerian Perhubungan melalui Badan Kebijakan Transportasi sangat besar, terutama dalam aspek perencanaan, pengambilan keputusan strategis, dan evaluasi kebijakan transportasi. Berikut adalah beberapa potensi utama Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi :

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

1.4.2. ISU STRATEGIS

Dari hasil kajian terhadap hasil pengumpulan data dan informasi yang diperoleh, isu strategis yang akan dihadapi pada periode Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025-2029 dapat dijelaskan pada uraian berikut ini:

1.4.2.1. ISU STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

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

pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang.

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

1. Dukungan Transportasi terhadap Pembangunan Nasional

a. Penurunan Biaya Logistik dan Biaya Transportasi Publik

Bappenas (2022) menghitung biaya logistik nasional pada Tahun 2022 sebesar 14,29% dari PDB (cukup tinggi dibandingkan Singapura 8,5% PDB, Thailand 1,3% PDB, dan Malaysia 13% PDB). Skor Logistics Performance Index (LPI) Indonesia Tahun 2023 sebesar 3,0 masih di bawah sejumlah negara tetangga (Singapura (4,3), Malaysia (3,6), Thailand (3,5), Filipina (3,3), Vietnam (3,3)).

Sekitar 8,79% PDB (mendekati 2/3) dari biaya logistik nasional di Indonesia disumbang oleh biaya transportasi logistik, dengan komposisi: angkutan darat (2,66%), angkutan laut (1,02%), angkutan udara (0,89%), angkutan kereta api (0,04%), ASDP (0,1%), dan sisanya 4,08% berasal dari angkutan khusus (milik perusahaan atau perorangan). RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) menargetkan pada Tahun 2029, biaya transportasi logistik turun menjadi 7,56% PDB (turun 1,23% dari baseline 2024).

b. Peran Transportasi dalam Pemerataan Layanan Publik

Dalam konteks sosial, transportasi memiliki peran penting dalam menyediakan pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI maupun aksesibilitas pelayanan transportasi kepada semua golongan masyarakat (masyarakat miskin, penyandang disabilitas, ibu hamil dan me, maupun pihak lain yang berkebutuhan khusus). Untuk itu, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan kegiatan penyediaan angkutan perintis untuk menjangkau DTPK (Daerah Terpencil, Perbatasan, dan Kepulauan), penyediaan angkutan bersubsidi/PSO untuk mengafirmasi kebutuhan masyarakat kelas menengah ke bawah, maupun penyediaan sejumlah fasilitas pendukung untuk melayani masyarakat berkebutuhan khusus dalam bertransportasi secara berkesetaraan.

c. Pencapaian Target Emisi GRK (Gas Rumah Kaca) dari Sektor Transportasi

Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report adalah sekitar 11,74% dari total, dengan komposisi permoda adalah sebagai berikut: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (79%), Transportasi Udara (11%), Transportasi laut (10%) dan Transportasi Perkeretaapian (1%). Di wilayah perkotaan, dimana transportasi menyumbang lebih dari 50% emisi polutan, (sumber: www.iqair.com/id/indonesia) menunjukkan bahwa di semua wilayah kota Metropolitan dan sebagian kota besar di Indonesia memiliki AQI (*Air Quality Index*) yang terkategori buruk (AQI > 100). Pengembangan transportasi ramah

lingkungan yang berbasis kebijakan transisi energi dan/atau modal-shifting ke angkutan massal, akan menjadi kontribusi penting sektor transportasi dalam mendukung perwujudan NDC Indonesia (*Nationally Determined Contribution*) menuju NZE (*Nett Zerro Emission*) di Tahun 2060.

2. Tingkat Konektivitas, Integrasi, Pelayanan dan Keselamatan Transportasi Nasional

Isu strategis berkenaan dengan tingkat konektivitas, integrasi, pelayanan dan keselamatan transportasi nasional antara lain:

a. Tingkat Konektivitas Jaringan Transportasi Nasional

Realisasi rasio konektivitas transportasi nasional di Tahun 2024 baru sekitar 0,777 yang dapat diartikan secara harfiah bahwa baru sekitar 77,7% dari kebutuhan konektivitas transportasi nasional (semua moda) yang telah terpenuhi (masih terdapat 22,3% wilayah yang belum terjangkau jaringan transportasi sesuai kebutuhan yang direncanakan dalam Rencana Induk atau hasil kajian).

Rasio konektivitas jika diukur melalui keterhubungan pusat kegiatan (PKN, PKW, PKSN, KEK, KI, KSPN/DPN) terhadap jaringan transportasi, maka nilainya tidak akan mencapai 1 (satu) karena beberapa pusat kegiatan tidak berada di tepi pantai/alur pelayaran (sehingga tidak dapat dilayani pelabuhan laut maupun penyeberangan) ataupun berada di wilayah Pulau Kecil (yang kemungkinan tidak akan membutuhkan layanan angkutan massal perkeretaapian). Rasio konektivitas yang rendah (kurang dari 0,65) pada transportasi penyeberangan dan transportasi perkeretaapian, menunjukkan posisi dari kedua moda tersebut sebagai pendukung jaringan jalan dalam menjangkau semua pusat kegiatan.

b. Tingkat Integrasi Jaringan Transportasi Nasional

Kualitas integrasi jaringan transportasi umumnya dilihat dari bagaimana efisiensi dalam proses perpindahan moda di simpul-simpul transportasi untuk mewujudkan jaringan transportasi multimoda nasional yang efektif dan efisien sebagaimana diharapkan dalam Sistranas (KM 49 Tahun 2005) maupun Sislognas (Perpres No 26 Tahun 2012). Data dari berbagai sumber yang dirangkum menyampaikan bahwa biaya akses dan layanan di simpul di moda laut, udara, dan kereta api mencapai 20-50% dari total biaya pengiriman, sementara itu biaya transportasi jalan mengalami peningkatan 10-15% akibat biaya yang tidak diperlukan (pungli). Untuk transportasi penumpang, khususnya di kawasan perkotaan, permasalahan waktu dan biaya akses (*feeder*) masih menjadi permasalahan yang menghambat pemanfaatan moda angkutan umum perkotaan.

c. Kualitas Pelayanan Transportasi Nasional

Kualitas pelayanan transportasi secara kualitatif dapat diukur melalui tingkat kepuasan pengguna terhadap pelayanan jasa transportasi. Hasil survei tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik di bidang transportasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Secara umum Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Kementerian Perhubungan diatas 88,31 (terkategori A (Sangat Baik)).

Kepuasan masyarakat, juga dapat dilihat dari penilaian publik terhadap kinerja Kementerian Perhubungan dalam penyelenggaraan angkutan lebaran Tahun 2025 yang mencapai angka 90,9% (Badan Kebijakan Transportasi, 2025). Komposisi tingkat kepuasan tersebut 91,3% dari pengguna kendaraan pribadi dan 90,5% dari pengguna angkutan umum. Adapun nilai kepuasan terhadap setiap aspek pelayanan adalah sebagai berikut: keamanan (96,1%), keselamatan (95,8%), dan kenyamanan (94,5%). Sedangkan kepuasan publik terhadap beberapa kebijakan yang diterapkan selama masa angkutan lebaran 2025 adalah sebagai berikut: mudik gratis (92,1%), diskon harga tiket (95%), dan penerapan rekayasa lalu lintas (92,1%).

Indikasi lain yang menyatakan kualitas pelayanan bidang transportasi adalah dari ketepatan waktu (on-time performance/OTP) dari beberapa moda transportasi, yang pada beberapa tahun terakhir berada pada rentang 70-75%. Capaian OTP yang relatif masih rendah adalah pada moda transportasi jalan yang terkendala tingkat kemacetan dan moda transportasi udara yang belum sepenuhnya pulih dari dampak Covid-19.

Namun demikian, dalam skala internasional kualitas pelayanan transportasi udara dan transportasi laut untuk pelayanan dari/ke luar negeri perlu mendapatkan perhatian khusus untuk menjaga citra dan daya saing industri transportasi nasional di kancah internasional. Skytrax Internasional (2025) tidak lagi menempatkan maskapai dan bandara Indonesia dalam daftar 10 terbaik dunia. Meskipun UNCTAD (2023) menempatkan Indonesia ke dalam 20 besar negara dengan kinerja pelabuhan terbaik, namun skor LPI Indonesia 2023 untuk aspek infrastruktur dan international shippment masih kalah bersaing dengan Singapura, Malaysia, dan Thailand.

d. Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

Dilihat dari capaian tingkat keselamatan transportasi pada sistem angkutan umum (public service) yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan secara umum telah berada pada level yang diterima (acceptable) sesuai ketentuan internasional. Namun demikian perhatian khusus perlu diberikan kepada tingkat keselamatan lalu lintas jalan yang pembinaannya sesuai UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ melibatkan 5 (lima) Kementerian/Lembaga (K/L).

3. Kecukupan dan Kualitas Stok Infrastruktur Transportasi

Secara rata-rata capaian pembangunan infrastruktur transportasi nasional hingga Tahun 2024 baru sekitar 56,85%, artinya secara ideal masih terdapat sekitar 43,15% lokasi (pusat kegiatan/pulau kecil/pusat produksi) yang belum terjangkau oleh jaringan infrastruktur transportasi. Meskipun, rencana-rencana induk tersebut ada yang masa perencanaannya hingga Tahun 2030-2040, pada intinya masih banyak diperlukan pembangunan jaringan infrastruktur transportasi nasional untuk mewujudkan konektivitas nasional yang lebih paripurna.

Jika dihitung secara total angka stok infrastruktur transportasi yang dibangun oleh pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta maka diperkirakan mencapai angka sekitar Rp 6.622,81 Triliun (sekitar 29,91% dari PDB Nasional 2024 (Rp 22.139 Triliun) jika menyertakan jaringan jalan. Sedangkan jika hanya mencakup prasarana transportasi (kewenangan penuh Kementerian Perhubungan, tanpa menyertakan jaringan jalan), maka total stok infrastruktur transportasi nasional mencapai angka Rp 1.263,01 Triliun (atau sekitar 5,70% PDB).

4. Tata Kelola Penyelenggaraan Transportasi Nasional

Berikut ini disampaikan beberapa item permasalahan dalam tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi antara lain:

- a. Belum terpadunya sistem penyelenggaraan transportasi nasional.
- b. Fokus peran pemerintah sebagai regulator di bidang transformasi.
- c. Perluasan sumber pendanaan dan pembiayaan.
- d. Penguatan organisasi dan tata kerja Kementerian Perhubungan.

5. Ketersediaan Sumber Daya

Berikut ini disampaikan beberapa item permasalahan dalam ketersediaan sumber daya bidang transportasi antara lain:

- a. Keterbatasan jumlah dan kompetensi SDM transportasi
- b. Pendanaan dan pembiayaan sektor transportasi.
- c. Penerapan teknologi bidang transportasi.

1.4.2.2. ISU STRATEGIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Berbagai isu dalam menghadapi megatrend global menuju Tahun 2045 menjadi salah satu aspek penting dalam pengkajian isu strategis pengembangan Badan Kebijakan Transportasi (BKT) Tahun 2025–2029. Selain isu demografi, geopolitik, ekonomi, serta persaingan pemanfaatan sumber daya alam, isu perkembangan teknologi dan perubahan iklim perlu mendapat perhatian khusus dalam sektor transportasi. Ke depan, tren perkembangan teknologi diperkirakan akan didominasi oleh kemajuan teknologi informasi dan komunikasi yang membawa perubahan signifikan terhadap penyediaan moda transportasi, inovasi layanan jasa transportasi, serta pola dan perilaku masyarakat dalam bertransportasi. Di sisi lain, tantangan pemanasan global diperkirakan semakin meningkat, ditandai dengan meningkatnya frekuensi kejadian cuaca ekstrem dan perubahan iklim jangka panjang, yang mengindikasikan potensi peningkatan suhu global apabila tidak diimbangi dengan upaya penurunan emisi gas rumah kaca secara berkelanjutan.

Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 menjabarkan berbagai strategi untuk mencapai fokus efisiensi dan peningkatan konektivitas logistik, angkutan umum massal dan transportasi perkotaan, transportasi di Kawasan strategis pariwisata nasional yang dikembangkan, transportasi di Kawasan terluar, terdepan, tertinggal, dan perbatasan (3TP) yang dikembangkan, transportasi berkelanjutan, teknologi dan digitalisasi transportasi, pengembangan sistem perencanaan transportasi nasional, resiliensi transportasi nasional, SDM, kelembangaan dan kebijakan transportasi, pembiayaan, pendanaan dan investasi transportasi, peningkatan

keselamatan dan keamanan transportasi, transportasi inklusif dan berkeadilan, dan peningkatan konektivitas antar wilayah.

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

1.4.3. PERMASALAHAN

Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi menghadapi berbagai permasalahan dan tantangan yang kompleks dalam menjalankan fungsinya sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas kebijakan transportasi. Berikut adalah beberapa isu utama yang dihadapi oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi:

a. Keterbatasan Data dan Sistem Informasi

- 1) **Data Tidak Terintegrasi:** Data transportasi seringkali tersebar di berbagai instansi, sehingga sulit untuk mendapatkan gambaran yang utuh dan akurat.
- 2) **Kualitas Data:** Data yang tersedia terkadang tidak mutakhir, kurang valid, atau tidak cukup rinci untuk mendukung analisis kebijakan yang mendalam.
- 3) **Kurangnya Infrastruktur Digital:** Sistem informasi dan teknologi yang mendukung analisis data mungkin masih terbatas.

b. Koordinasi Antar-Lembaga

- 1) **Tumpang Tindih Kebijakan:** Ketidaksinkronan kebijakan antara pusat dan daerah atau antar-instansi sering menghambat implementasi kebijakan transportasi.
- 2) **Rentang Kendali yang Luas:** Dengan hanya tiga orang pejabat struktural (Kepala Pusat dan dua Kepala Bidang) yang membawahi lima puluh sembilan pegawai dengan beragam fungsi, terdapat risiko *span of control* terlalu lebar, yang dapat mengurangi efektivitas pengawasan dan pendampingan teknis.
- 3) **Koordinasi Antarmoda yang Kompleks:** Tugas mencakup empat moda transportasi (jalan, kereta api, laut, udara) yang masing-masing memiliki karakteristik teknis, regulasi, dan pemangku kepentingan yang sangat berbeda. Koordinasi internal (antarbidang) dan eksternal (dengan direktorat teknis, operator, pemerintah daerah) akan sangat menantang dan memerlukan kemampuan kolaborasi tinggi.

- 4) **Kompleksitas Pemangku Kepentingan:** Banyaknya pihak yang terlibat dalam sektor transportasi, termasuk swasta dan masyarakat, membuat koordinasi menjadi tantangan tersendiri.
- 5) **Koordinasi dengan Stakeholder Multipihak:** Keberhasilan sangat bergantung pada mitra kerja dan stakeholder. Membangun dan memelihara jejaring yang efektif dengan kementerian/lembaga lain, swasta, akademisi, dan masyarakat merupakan tantangan tersendiri, apalagi jika dihadapkan pada kepentingan sektoral yang berbeda.

c. Perubahan Dinamis di Sektor Transportasi

- 1) **Tuntutan Kualitas Analisis dan Rekomendasi:** Lingkungan strategis yang sangat dinamis (global, nasional, reformasi birokrasi) menuntut analisis yang cepat, tepat, dan futuristik. Dengan keterbatasan SDM spesialis dan teknologi pendukung, dapat terjadi gap antara ekspektasi dan kapasitas delivery.
- 2) **Perkembangan Teknologi:** Munculnya teknologi baru seperti kendaraan listrik, kendaraan otonom, dan sistem transportasi cerdas memerlukan adaptasi kebijakan yang cepat.
- 3) **Dinamika Sosial-Ekonomi:** Perubahan kebutuhan transportasi akibat urbanisasi, pertumbuhan ekonomi, atau pandemi mempengaruhi prioritas kebijakan.
- 4) **Persaingan Global:** Kebijakan transportasi harus bersaing dengan standar global untuk mendukung daya saing logistik nasional.

d. Keterbatasan Anggaran dan Sumber Daya

- 1) **Kesenjangan Kompetensi dan Beban Kerja:** Mayoritas pegawai Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (sebanyak dua puluh tujuh orang) adalah Analis Kebijakan, tetapi hanya tiga orang yang menduduki jabatan struktural. Hal ini dapat menimbulkan tantangan dalam pembinaan, pengawasan, dan distribusi beban kerja yang efektif, mengingat rasio antara pimpinan dan analis yang tidak seimbang. Terdapat tiga orang berpendidikan S3, sementara tuntutan tugas memerlukan analisis kebijakan yang sangat mendalam dan berbasis bukti ilmiah. Ini berpotensi menjadi kendala dalam menghasilkan kajian yang inovatif dan berkelas dunia.
- 2) **Komposisi Pendidikan dan Kebutuhan Teknis:** Sebagian besar pegawai berpendidikan S1/D-IV (34 orang) dan S2 (21 orang), yang secara kuantitas baik. Namun, bidang pendidikan sangat beragam dan tidak selalu linier dengan tugas spesifik kebijakan transportasi multimodal (darat, laut, kereta api, udara). Kebutuhan pelatihan teknis yang spesifik dan berkelanjutan akan sangat tinggi. Selain itu, hanya ada 2 orang Pranata Komputer untuk mendukung analisis data yang semakin kompleks dan berbasis teknologi (Big Data, AI, modeling). Hal ini dapat menjadi bottleneck dalam proses analisis.
- 3) **Alokasi Anggaran:** Keterbatasan dana untuk riset, pengembangan, dan implementasi kebijakan sering menjadi kendala.

- 4) **Ketergantungan pada Konsultan:** Seringnya penggunaan konsultan eksternal menunjukkan masih terbatasnya kapasitas internal.
- e. **Resistensi terhadap Perubahan**
- 1) **Kurangnya Dukungan Politik:** Kebijakan transportasi yang memerlukan perubahan besar terkadang menghadapi hambatan politik.
 - 2) **Resistensi dari Masyarakat:** Kebijakan baru, seperti pembatasan kendaraan pribadi atau tarif transportasi, seringkali mendapatkan penolakan masyarakat karena dianggap tidak sesuai kebutuhan mereka.
 - 3) **Budaya Kerja yang Konservatif:** Beberapa organisasi mungkin masih menerapkan pendekatan tradisional dalam pengambilan kebijakan. **Isu Keberlanjutan dan Lingkungan**
 - 1) **Dampak Lingkungan:** Tantangan untuk memastikan kebijakan transportasi mendukung keberlanjutan, termasuk pengurangan emisi karbon.
 - 2) **Transportasi Berkelanjutan:** Masih kurangnya perhatian pada moda transportasi yang ramah lingkungan, seperti transportasi umum berbasis listrik atau sepeda
- f. **Kurangnya Monitoring dan Evaluasi**
- 1) **Minim Evaluasi Kebijakan:** Kebijakan yang telah diterapkan seringkali tidak diukur efektivitasnya dengan baik.
 - 2) **Keterbatasan Indikator Kinerja:** Tidak adanya indikator kinerja yang jelas untuk mengukur keberhasilan kebijakan transportasi.
- g. **Tantangan Geografis dan Demografis**
- 1) **Wilayah yang Luas dan Beragam:** Indonesia dengan geografisnya yang terdiri dari pulau-pulau membutuhkan kebijakan transportasi yang berbeda-beda di setiap wilayah.
 - 2) **Aksesibilitas Daerah Terpencil:** Tantangan untuk memastikan semua wilayah, termasuk daerah terpencil, mendapatkan akses transportasi yang memadai.

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 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagai berikut:

BAB I – Pendahuluan

Bab ini menyajikan latar belakang, tugas dan fungsi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan 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, dan perjanjian kinerja Tahun 2025.

BAB III – Akuntabilitas Kinerja

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025, yaitu terdiri dari:

- a. Tahapan Pengukuran Kinerja
- b. Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2025
Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada Tahun 2025, pencapaian kinerja berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/ kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.
- c. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya keuangan;
- d. Capaian Keberhasilan Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi;
- e. Realisasi Anggaran Tahun 2025 Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

BAB IV – Penutup

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

Lampiran

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

PERENCANAAN KINERJA

- 2.1 Rencana Strategis Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi 2025-2029
 - 2.1.1. Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia
 - 2.1.2. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan
 - 2.1.3 Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Kementerian Perhubungan
 - 2.1.4. Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi
 - 2.1.5. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Badan Kebijakan Transportasi
 - 2.1.6. Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi
 - 2.1.7. Tujuan, Sasaran Program, dan Indikator Kinerja Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi
- 2.2 Rencana Kinerja Tahunan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025
- 2.3. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

2.1. RENCANA STRATEGIS PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI 2025-2029

Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi menjadi pedoman dan komitmen perencanaan jangka menengah dalam menjalankan kebijakan strategis serta menjadi landasan dan acuan pelaksanaan kegiatan di seluruh unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dalam kurun waktu 2025–2029. Rencana strategis dimaksud selanjutnya dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan.

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor 47 Tahun 2025 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Kebijakan Transportasi untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2025 sampai dengan tahun 2029. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025–2029 (RPJM Nasional 2025–2029) sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045.

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

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

1. Prioritas Nasional 1 (Memperkokoh ideologi Pancasila, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia)
2. Prioritas Nasional 2 (Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru).
3. Prioritas Nasional 3 (Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi)

4. Prioritas Nasional 4 (Memperkuat Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM), Sains, Teknologi, Pendidikan, Kesehatan, Prestasi Olahraga, Kesenjangan Gender, serta Penguatan Peran Perempuan, Pemuda (Generasi Milenial dan Generasi Z), dan Penyandang Disabilitas)
5. Prioritas Nasional 5 (Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri)
6. Prioritas Nasional 6 (Membangun dari Desa dan dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan)
7. Prioritas Nasional 7 (Memperkuat Reformasi Politik, Hukum, dan Birokrasi, serta Memperkuat Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi, dan Penyelundupan)
8. Prioritas Nasional 8 (Memperkuat Penyelarasan Kehidupan yang Harmonis dengan Lingkungan Alam dan Budaya, serta Peningkatan Toleransi Antarumat Beragama untuk Mencapai Masyarakat yang Adil dan Makmur).

2.1.1. VISI DAN MISI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Dalam mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045 selama 5 tahun ke depan, Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 menetapkan Visi sebagai berikut:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 diformalkan sebagai Visi Pembangunan Nasional 2025-2029 melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029.

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

Dalam melaksanakan Misi Pembangunan 2045 pada periode pembangunan 2025-2029, maka 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 atau sering disebut sebagai Asta Cita ditetapkan sebagai misi pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 terdiri dari

1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi dan hak asasi manusia (HAM)
2. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru
3. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur.
4. Memperkuat Pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, Kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran Perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas
5. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri

6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan.
7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba
8. Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan Makmur.

2.1.2. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Sehubungan dengan penyesuaian kebijakan sebagaimana tercantum dalam dokumen Review Renstra Kementerian Perhubungan 2025–2029, visi dan misi Badan Kebijakan Transportasi mengalami penyesuaian. Secara ringkas isi dokumen Review Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi 2025–2029 disajikan sebagai berikut:

Pernyataan Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029 ditetapkan dengan memperhatikan Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan sebagai penjabaran lanjut untuk mewujudkan tema dan agenda pembangunan nasional pada tahun 2025-2029. Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2025 – 2029, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2025 – 2029 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Dalam visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

- a. **Handal:** tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
- b. **Inklusif:** tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat.
- c. **Berdaya saing:** tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.
- d. **Memberikan nilai tambah:** penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilakukan untuk mewujudkan dukungan bidang transportasi terhadap Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 serta Visi Indonesia Emas 2045. Dalam hal ini ditetapkan sebanyak 8 (delapan) Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang berkesesuaian secara langsung satu per satu dengan 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita), yakni:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan.
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama.
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.1.3. TUJUAN DAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

2.1.3.1. Tujuan Pembangunan Nasional 2045

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

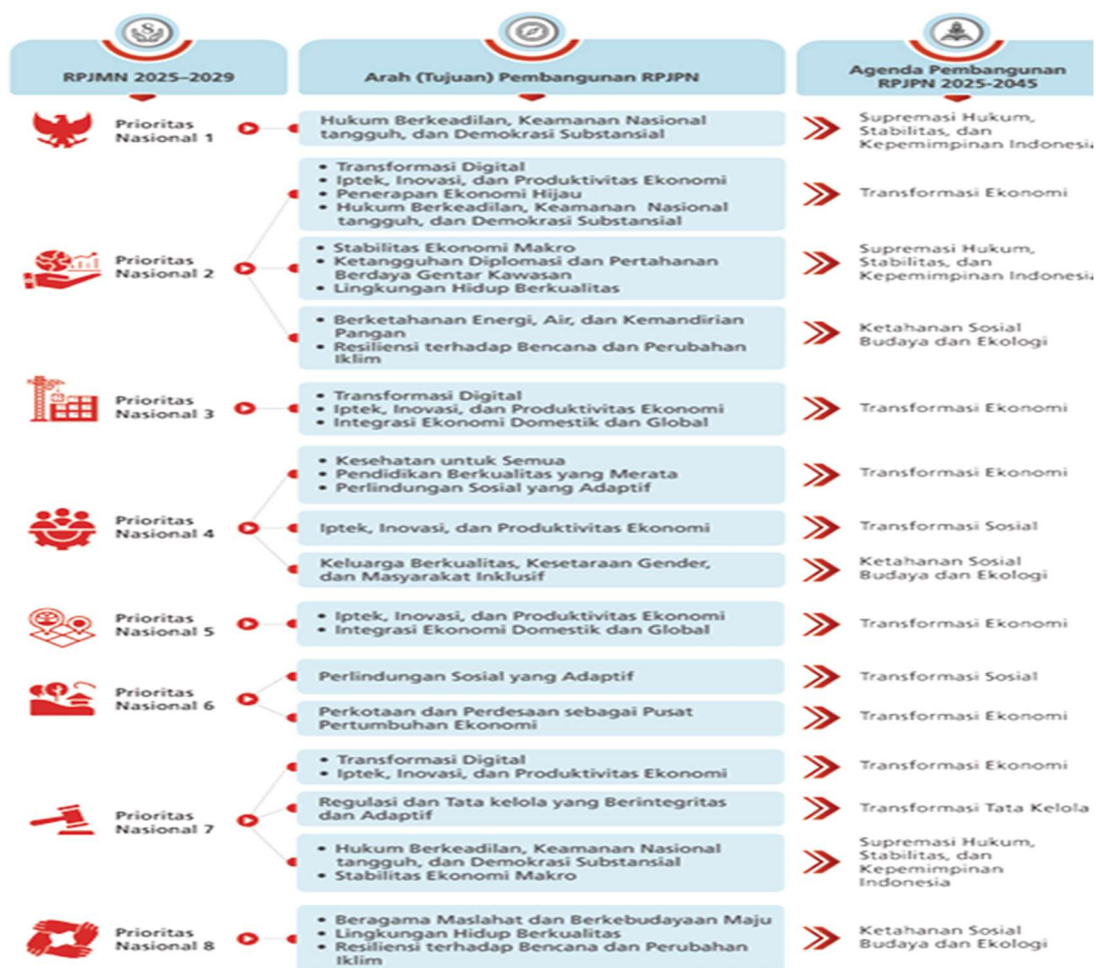
Tabel 2. 1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045

Misi (8 Agenda) Pembangunan 2045		17 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 (Indonesia Emas 2045)	
Transformasi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1 Kesehatan untuk Semua IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif	
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau IE6 Transformasi Digital IE7 Integrasi ekonomi domestic dan global IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi	
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif	
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11 Stabilitas Ekonom Makro IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan	
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan Misi 8 Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan		

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

2.1.3.2. Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 seperti pada Gambar 2.1.



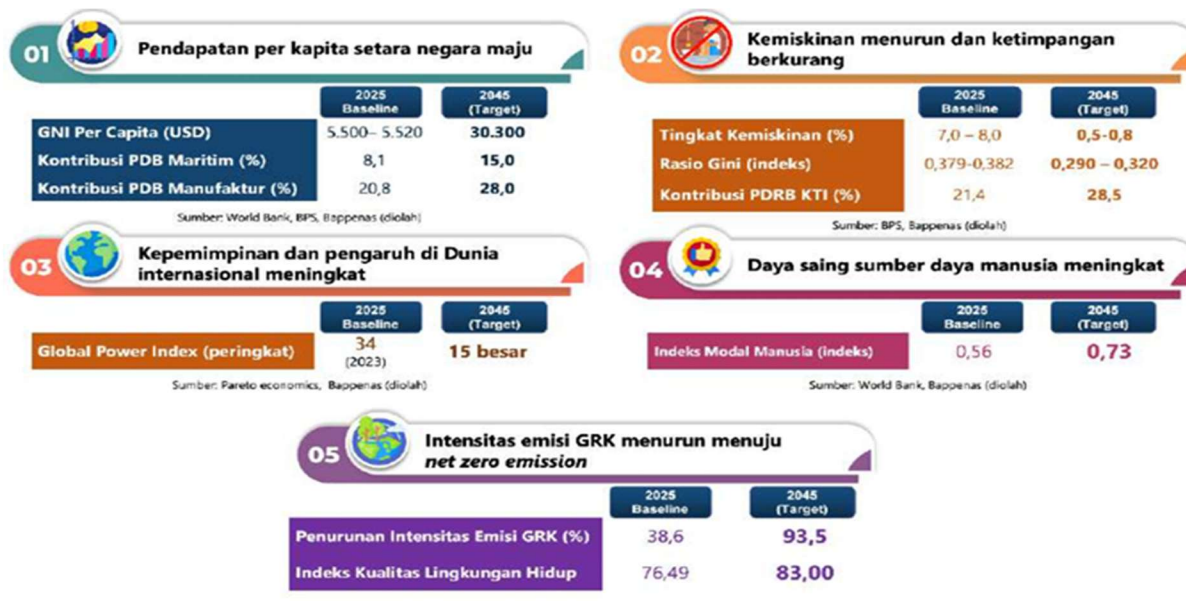
Gambar 2. 1 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029

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

2.1.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran Pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029
2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing
3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas
4. Terwujudnya tata Kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu outcome/impact dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada **Gambar 2.2** dimana:



Gambar 2. 2 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045
(Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045)

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5 0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (Human Capital Index) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

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

Indikator pada tujuan yang selanjutnya dijabarkan sebagai Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi tahun 2025-2029 disusun dengan berbasis pada *outcome*. Dimana *outcome* yang dimaksud berasal dari capaian sasaran kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang telah dilaksanakan. Dalam penyusunannya, sasaran kegiatan ini dirumuskan dari Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Perhubungan serta tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi dengan memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2025-2029. Penjabarannya menggunakan pendekatan metode Balanced Scorecard (BSC) yang dibagi dalam perspektif yaitu *stakeholder perspective*, *costumer perspective*, *internal proses perspective* sebagai berikut:

- a. Sasaran Program Pertama (SP.1) yang akan dicapai adalah Meningkatkan Kebijakan Strategis Transportasi yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi
- b. Sasaran Program Kedua (SP.2) yang ingin dicapai adalah Meningkatkan koordinasi kebijakan transportasi
- c. Sasaran Program Ketiga (SP.3) yang ingin dicapai adalah Meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik

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

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

IKK 1: Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan

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

Sasaran Kegiatan yang akan dicapai adalah Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi, yang diampu oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:

Sasaran Kegiatan Kedua (SK2) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan, sebagai berikut:

IKK 2 : Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan

Sasaran Kegiatan Kedua (SK2) yang akan dicapai adalah **Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan, sebagai berikut:

IKK 3 : Persentase Pengelolaan Aset Intelektual

Sasaran Kegiatan Kedua (SK2) yang akan dicapai adalah **Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan, sebagai berikut:

IKK 4 : Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan

Dalam tataran learning and growth di level unit eselon II, Sasaran Program Ketiga (SP3), dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yaitu:

Sasaran Kegiatan Ketiga (SK5) yang akan dicapai adalah **meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal**, dengan Indikator Kinerja Kegiatan, sebagai berikut:

IKK 5 : Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi

2.1.4. VISI DAN MISI BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi 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”

Visi utama dari Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029 dinyatakan dalam frasa “Terselenggaranya analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi yang cepat, akurat, dan manfaat”. Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 melalui frasa “Transportasi Maju” dengan karakteristik yang Handal, Inklusif, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah. Pengakomodasian visi Pembangunan Nasional melalui frasa “Menuju Indonesia Emas 2045”.

Penggunaan **cepat, akurat, dan manfaat** sebagai tagline Badan Kebijakan Transportasi dengan definisi:

- a. **Cepat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan isu strategis untuk merespon cepat dinamika pembangunan perhubungan yang bersifat holistik integratif (cross-cutting issues).
- b. **Akurat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dihasilkan dari proses analisis yang teliti, seksama, cermat dan tepat.
- c. **Manfaat** berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dapat digunakan oleh pemangku kepentingan sehingga dapat dirasakan oleh masyarakat.

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis perumusan kebijakan bidang transportasi yang antisipatif, dan responsif merupakan salah satu upaya yang ditempuh untuk mewujudkan rekomendasi kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Badan Kebijakan Transportasi yaitu terselenggaranya Rekomendasi Kebijakan yang Cepat, Akurat, dan Manfaat dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045 ditetapkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, sebagai berikut:

1. Melaksanakan analisis kebijakan untuk mendukung penyediaan transportasi yang inklusif, berkeadilan, aman, dan memenuhi standar pelayanan serta keselamatan nasional.
2. Menyusun rekomendasi kebijakan transportasi yang memperkuat ketahanan, kemandirian, dan pengembangan industri transportasi berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Memperkuat harmonisasi dan sinkronisasi kebijakan transportasi lintas moda, lintas wilayah, dan lintas sektor untuk mendukung sistem transportasi nasional yang terpadu.
4. Mengembangkan pedoman, model kebijakan, serta instrumen rekomendatif berbasis analisis untuk peningkatan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan keberlanjutan transportasi.
5. Meningkatkan kualitas ekosistem data dan analitik kebijakan melalui riset, pemodelan transportasi, pemanfaatan big data, serta sistem informasi pendukung kebijakan.
6. Mendorong kolaborasi strategis dengan kementerian/lembaga, pemerintah daerah, akademisi, dunia usaha, dan mitra internasional dalam proses analisis dan rekomendasi kebijakan.
7. Mengarusutamakan partisipasi publik dalam perumusan rekomendasi kebijakan agar lebih inklusif, responsif, dan akuntabel.
8. Memperkuat kapasitas kelembagaan BKT sebagai pusat analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi melalui pengembangan SDM, tata kelola, proses bisnis, serta manajemen organisasi yang efektif

2.1.5. TUJUAN, SASARAN PROGRAM, DAN INDIKATOR KINERJA PROGRAM BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2025-2029. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Badan Kebijakan Transportasi dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, maka **Tujuan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029** adalah sebagai berikut:

1. Tujuan 1 (T.1): Rekomendasi kebijakan yang cepat akurat dan manfaat untuk mewujudkan nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJMN 2025-2029.

2. Tujuan 2 (T.2): Terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi.
3. Tujuan 3 (T.3): Terlaksananya bisnis proses perumusan kebijakan transportasi yang efektif.
4. Tujuan 4 (T.4): Terwujudnya dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.

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

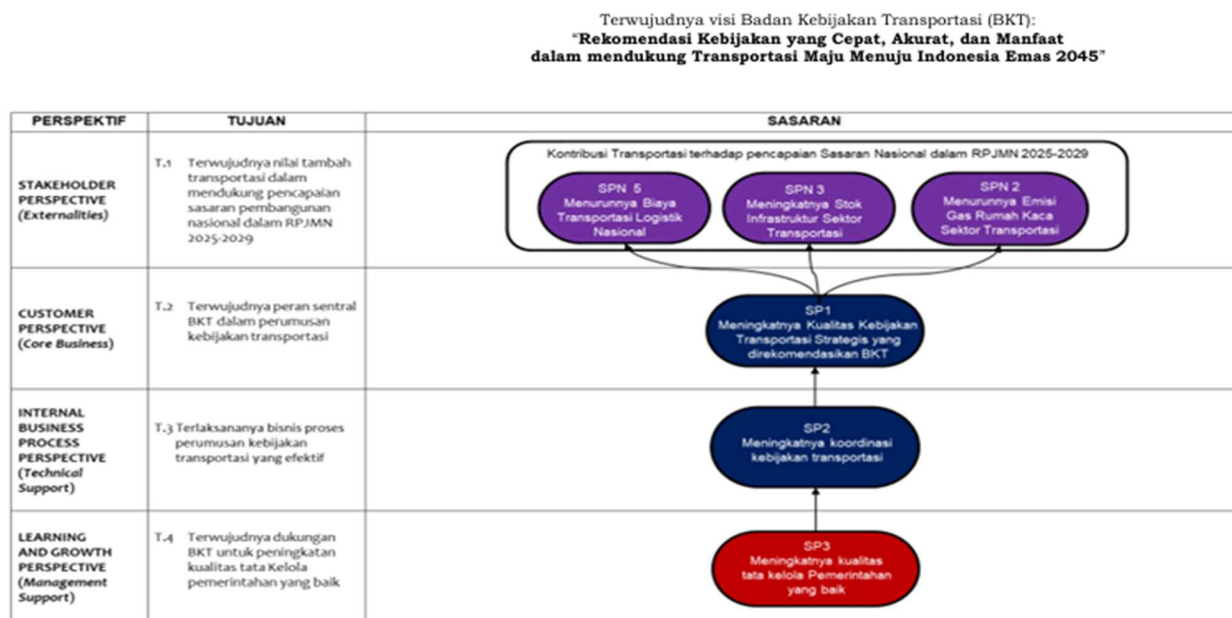
Dalam penyusunannya, Sasaran Program ini dirumuskan dari Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan, Visi, Misi, dan Tujuan Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan permasalahan dan rencana capaian pada tahun 2025-2029. Penjabaran menggunakan pendekatan metode balanced scorecard (BSC) dan cascading yang menyelaraskan hubungan antara target kinerja Kementerian Perhubungan dengan Eselon 1 Unit Badan Kebijakan Transportasi beserta unit-unit organisasi di dalamnya.

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

Atmosfir transformasi kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep mirroring dimana informasi hasil analisis kebijakan yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Transportasi dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah yang memerlukan

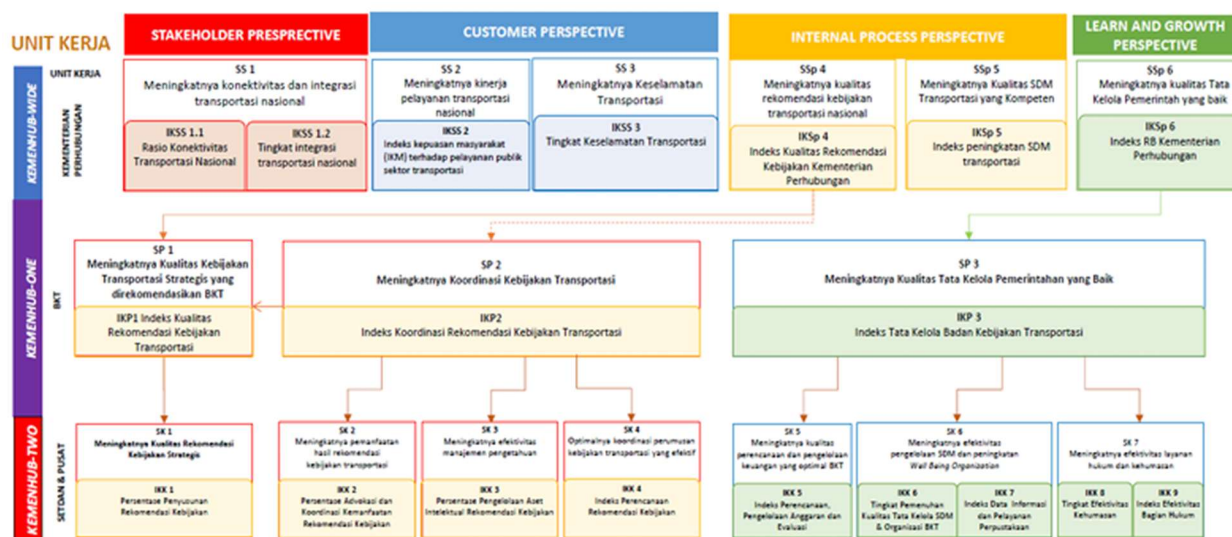
rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan di daerah, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Selengkapnya, Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi dan Cascading Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses *Mirroring* dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada **Gambar 2.3** dan **Gambar 2.4** berikut:



Gambar 2. 3 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi

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



Gambar 2. 4 Cascading Lintas Unit Eselon 1 sebagai Proses Mirroring dengan Sub Sektor Kementerian Perhubungan

Hubungan antara Sasaran Strategis (SSp), Sasaran Program (SP), dan Sasaran Kegiatan (SK) adalah berupa garis koordinasi dan dukungan dalam bentuk vertikal dimana SK mendukung tercapainya SP, kemudian SP menentukan tercapainya target SSp. Program pada Eselon I Badan Kebijakan Transportasi akan mendukung tercapainya outcome pada Sasaran Strategis di tingkat Kementerian Perhubungan, yaitu Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (SSp 4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan (SSp 6). Sedangkan Sasaran Strategis tersebut akan mendukung tercapainya sasaran utama strategis Kementerian Perhubungan yaitu Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional (SS 1), Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional (SS 2), dan Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional (SS3). Dengan demikian program-program dan kegiatan-kegiatan dari Eselon I dan Eselon II Badan Kebijakan Transportasi selain untuk mendukung SSp4 dan SSp 8, juga direncanakan untuk mendukung SS1, SS2, dan SS3.

2.1.6. VISI DAN MISI PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi 2025-2029 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2025-2029.

“Rekomendasi Kebijakan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang Responsif, Cepat, Akurat, dan Manfaat dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Penjabaran Visi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dapat dimaknai sebagai berikut:

Visi Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029 sesuai lingkup tugas Badan Kebijakan Transportasi dalam PM 17 Tahun 2022 yakni menyelenggarakan **analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi**

Visi Kementerian Perhubungan diwakilkan dalam kata **Transportasi Maju**

Visi Pembangunan Nasional direpresentasikan dalam kata **Menuju Indonesia Emas 2045**

Responsif berarti terwujudnya sikap yang proaktif, kooperatif, kritis, supportif, dan peka terhadap situasi isu dan permasalahan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi .

Cepat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi untuk merespon cepat dinamika pembangunan perhubungan yang bersifat holistik-integratif (cross-cutting issues).

Akurat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang dihasilkan dari proses analisis yang teliti, seksama, cermat, dan tepat.

Manfaat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang dapat digunakan dan dilaksanakan oleh pemangku kepentingan sehingga dapat dirasakan oleh Masyarakat.

Memberikan Nilai tambah berarti rekomendasi kebijakan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi mampu mendorong perwujudan konektivitas transportasi, aman dan selamat, layanan prima, yang berkeadilan, dan berkedaulatan bagi masyarakat secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis kebijakan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi perkotaan yang berkualitas, antisipatif, dan responsif merupakan salah satu upaya yang ditempuh untuk mewujudkan rekomendasi kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan. Misi dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi adalah sebagai berikut :

1. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi yang inklusif, berkeadilan, aman, selamat, dan berorientasi pada peningkatan pelayanan publik.
2. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi yang mendukung ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi untuk pengembangan infrastruktur dan sistem transportasi yang terintegrasi, merata, dan mendukung hilirisasi serta sektor ekonomi utama.
4. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi dalam rangka perkuatan konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama.
5. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi yang mendukung integrasi dan keterjangkauan transportasi kewilayahan di perdesaan dan perkotaan.
6. Memantapkan tata kelola penyusunan dan pemberian rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi yang transparan, kolaboratif, serta berbasis data dan bukti ilmiah.
7. Menyusun dan memberikan rekomendasi kebijakan lalu lintas Angkutan dan Transportasi yang berwawasan lingkungan, efisien energi, dan berketahanan terhadap perubahan iklim.

2.1.7. TUJUAN, SASARAN DAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan Tujuan dan Sasaran Program Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi pada tahun 2025-2029. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dengan memperhatikan Visi. Untuk mewujudkan Misi Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, maka **Tujuan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025-2029** adalah sebagai berikut:

- a. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029
- b. Terwujudnya peran sentral Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dalam perumusan kebijakan bidang lalu lintas dan angkutan transportasi
- c. Terlaksananya proses bisnis perumusan kebijakan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi yang efektif
- d. Terwujudnya dukungan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi untuk peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

2.2. RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI TAHUN 2025

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

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

Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025–2029 telah tersusun, sehingga dokumen perjanjian kinerja disusun berdasarkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029, Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dapat dilihat pada **Tabel 2.2**.

Tabel 2. 2 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SP 1	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Strategis Transportasi yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SP 2	Meningkatnya koordinasi kebijakan transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
		IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual	%	90
		IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72
SP 3	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	Indeks	79

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi , 2025

2.3. PERJANJIAN KINERJA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI TAHUN 2025

Dokumen Perjanjian Kinerja (PK) berisikan ikhtisar rencana kerja yang diperjanjikan pada Tahun 2025 dan merupakan dokumen kontrak kerja antara Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dengan Kepala Badan Kebijakan Transportasi. Pada Tahun 2025, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2016 terkait kebutuhan revisi dokumen PK, Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi telah menyusun sebanyak dua dokumen Perjanjian Kinerja, yaitu:

- (1) Dokumen PK yang disusun pada bulan Januari 2025 dengan pagu anggaran sebesar Rp15.370.961.000,00;

Dalam pelaksanaan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, terdapat dinamika dan penyesuaian terhadap arah kebijakan serta target kinerja organisasi yang memerlukan penyesuaian pada level pimpinan unit kerja. Penyesuaian tersebut terlebih dahulu dilakukan pada Perjanjian Kinerja Eselon II sebagai bentuk penguatan kesesuaian antara sasaran strategis dan indikator kinerja yang ditetapkan. Sepanjang Tahun 2025, Perjanjian Kinerja tersebut telah mengalami empat kali revisi sebagai bagian dari proses penyesuaian dan penyeselarasan kinerja organisasi.

Pada awal Tahun 2025, Perjanjian Kinerja (PK) Eselon II ditetapkan dengan komposisi 6 Sasaran Kegiatan (SK) dan 13 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai dasar pelaksanaan dan pengukuran kinerja unit kerja. Struktur tersebut menjadi acuan dalam pencapaian target organisasi pada tahun berjalan dengan ditetapkan anggaran sebesar Rp10.205.961.000,-

Dalam pelaksanaannya, Perjanjian Kinerja Eselon II mengalami penyesuaian melalui Revisi II yang berdampak pada perubahan komposisi menjadi 5 (lima) Sasaran Kinerja dan 10 (sepuluh) Indikator Kinerja Kegiatan. Penyesuaian tersebut dilakukan dalam rangka penyeselarasan dan penajaman fokus kinerja agar lebih proporsional dan terukur, dengan tetap mempertahankan pagu anggaran sebagaimana telah ditetapkan sebelumnya yaitu sebesar Rp10.205.961.000,-

Selanjutnya, pada Revisi III terdapat perubahan pejabat Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi selaku penandatangan Perjanjian Kinerja. Perubahan ini bersifat administratif dan tidak memengaruhi substansi Sasaran Kinerja maupun Indikator Kinerja Kegiatan. Namun demikian, pada tahap ini dilakukan penyesuaian alokasi anggaran, khususnya pada Bagian Keuangan, yang berdampak pada peningkatan pagu anggaran Perencanaan Keuangan, SDM, dan Umum Perumusan Kebijakan menjadi 8.160.461.000,- yang awalnya adalah Rp2.510.461.000,-. Sehingga total anggaran untuk tahun 2025 menjadi 15.370.961.000,-

Pada Revisi IV, dilakukan kembali penataan struktur kinerja melalui rasionalisasi jumlah indikator sehingga komposisi Perjanjian Kinerja menjadi 5 (lima) Sasaran Kinerja dan 5 (lima) Indikator Kinerja Kegiatan. Langkah ini dimaksudkan untuk meningkatkan efektivitas dan ketajaman pengukuran kinerja serta memastikan bahwa indikator yang digunakan semakin representatif terhadap pencapaian outcome strategis unit kerja.

Sebagai tindak lanjut atas penyesuaian Perjanjian Kinerja Eselon II Tahun 2025, dilakukan pula penyesuaian terhadap Perjanjian Kinerja pada level Eselon III sesuai dengan prinsip cascading kinerja dalam sistem manajemen kinerja organisasi. Perubahan pada sasaran, indikator, dan aspek anggaran pada level Eselon II menjadi dasar penyeselarasan kembali target dan indikator pada unit kerja di bawahnya guna menjaga konsistensi, keterpaduan, dan kesinambungan pencapaian kinerja.

Rincian Perjanjian Kinerja Eselon III beserta perubahan yang dimaksud disajikan dalam Lampiran 4 yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025.

BAB 03

AKUNTABILITAS KINERJA

- 3.1. Tahapan Pengukuran Kinerja
- 3.2. Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2025
 - 3.2.1. Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Pertama (Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi)
 - 3.2.2. 2 Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Kedua (Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional)
 - 3.2.3. Realisasi Kinerja Tahun 2025 pada Sasaran Strategis Ketiga (Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional)
- 3.3. Analisis Efisiensi Sumber Daya
- 3.4. Perbandingan Capaian Kinerja dengan Unit Kerja Lain (*Benchmarking*)
- 3.5. Realisasi Anggaran

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

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

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

3.2. PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

Capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dapat dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Tahun 2025-2029 dan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025. Pengukuran tingkat capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja kegiatan pada masing-masing perspektif.

Penghitungan prosentase capaian kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang

Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan prosentase kinerja untuk Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

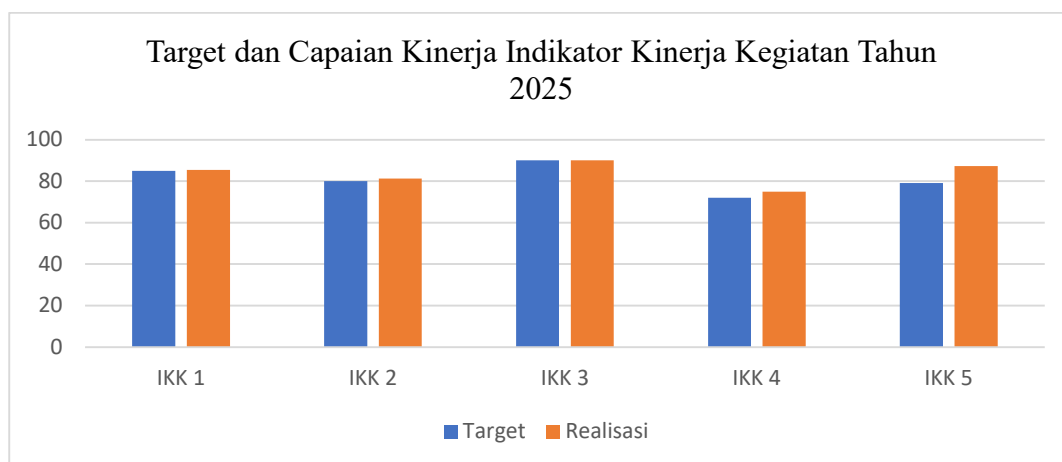
$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi Tahun 2025 dan Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2025;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja pada Tahun 2025 dalam Rencana Strategis Tahun 2025-2029

Sesuai dengan tupoksi, maka program untuk Pusat Kebijakan Lalu Lintas Angkutan dan Transportasi periode 2025-2029 adalah **“Program Infrastruktur Konektivitas”** dan **“Program Dukungan Manajemen”**. Dalam hal ini program tersebut merupakan penjabaran lebih lanjut untuk pencapaian sasaran program yang akan sangat tergantung dari kinerja program/kegiatan yang mendukung IKP Badan Kebijakan Transportasi, yaitu IKK pada tingkat Eselon II sebagai indikator keluaran (*output*) yang merupakan target capaian dari masing-masing kegiatan unit Eselon II.

Perbandingan target kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 beserta realisasi kinerja dapat dilihat pada **Gambar 3.1** berikut ini:



Gambar 3. 1 Target dan Capaian Kinerja Indikator Kegiatan Tahun 2025

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

Berdasarkan nilai capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi pada tahun 2025 semuanya mencapai 100% tetapi tidak sampai mencapai Anomali yaitu diatas 120%. Ini menunjukkan bahwa semua Kegiatan yang terencana dan *output* yang dihasilkan sesuai dengan target yang tercantum dalam Perjanjian Kinerja selama tahun 2025.

IKK 1:

Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan

Hasil penelitian yang menjadi bahan masukan/rekomendasi bagi pengambilan kebijakan menjadi indikator untuk mengukur sasaran program optimalnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan di bidang perhubungan.

IKK 1 diperoleh melalui rumusan :

50% Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)=

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

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

Terdapat rekomendasi kebijakan dengan skema kontraktual dan swakelola yang telah dilaksanakan dan ditindaklanjuti rekomendasinya oleh stakeholder pada tahun 2025, yakni :

1. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis Mobile Positioning Data (MPD) Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025
2. Analisis Kebijakan Pengaruh Work From Anywhere (WFA) Terhadap Mobilitas Pergerakan Orang Pada Masa Lebaran Tahun 2025
3. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional
4. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Isu Peran Swasta dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
5. Analisis Kebijakan Pelayanan dan Tarif Ojek Online
6. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Isu Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
7. Rekomendasi Kebijakan Reviu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Isu Pengawasan dan Penyelidikan Oleh Penyelidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)
8. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pengusahaan Pesawat Udara Tanpa Awak
9. Rekomendasi Kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia
10. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Online di Indonesia berdasarkan Survei Persepsi Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di Zona II (Jabodetabek)

11. Survei Online Prakiraan Pergerakan Masyarakat Pada Masa Natal 2025 Dan Tahun Baru 2026
12. Survei Online terkait Rencana Penerapan WFA Masa Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026
13. Pengolahan Dan Analisis Pergerakan Orang Berdasarkan Mobile Positioning Data (MPD) NATARU 2025/2026

IKK 2:

Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan

IKK 2 diperoleh melalui rumusan :

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

Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi terdapat rekomendasi kebijakan pada Tahun 2025 yang telah ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Subsektor diantaranya yaitu:

1. Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru 2025
2. Uji Petik Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran
3. Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api
4. Perumusan Kebijakan Pergerakan Masyarakat pada Masa Natal 2024 dan Tahun Baru 2025
5. Rancangan Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Trem Otonom di IKN
6. Rancangan Peraturan Presiden tentang Penyelenggaraan Transportasi Otonom di Indonesia
7. Perumusan Kebijakan Mengenai Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan dalam Rangka Menghadapi Nataru Angleb Tahun 2025 Pada Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni
8. Kajian Evaluasi Capaian Kinerja Bidang Transportasi Darat Kerjasama dengan Universitas Indonesia
9. Perumusan Kebijakan Penyelenggaraan Slot Time Penerbangan di Indonesia
10. Perumusan Kebijakan Pengembangan Transportasi Last Mile dan First Mile Dalam Mendukung Tol Laut dan Layanan Moda Utama Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Kerakyatan
11. Pengembangan Layanan Reguler dan Keperintisan untuk Meningkatkan Pelayanan Transportasi di Wilayah Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan (3TP)
12. Skema Pengembangan Kebijakan Kelembagaan Transportasi di Wilayah Metropolitan dalam Menghadapi Tantangan Aglomerasi Kota
13. Kebijakan Tarif Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi

IKK 3:

Persentase Pengelolaan Intelektual Rekomendasi Kebijakan

IKK 3 diperoleh melalui rumusan

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

Terdapat 10 kajian pada tahun berjalan yang sudah dipublikasikan pada aplikasi sibijak melalui aplikasi SiBijak, website, e-library dan dalam bentuk Dialog Kebijakan untuk seluruh pegawai serta secara eksternal melalui Sosialisasi kebijakan atau *Expert Talk*, yaitu:

1. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis Mobile Positioning Data (MPD) Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025
2. Analisis Kebijakan Pengaruh Work From Anywhere (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 Pengusahaan Pesawat Udara Tanpa Awak
6. Rekomendasi Kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia
7. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Online di Indonesia berdasarkan Survei Persepsi Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di Zona II (Jabodetabek)
8. Survei Online Prakiraan Pergerakan Masyarakat Pada Masa Natal 2025 Dan Tahun Baru 2026
9. Survei Online terkait Rencana Penerapan WFA Masa Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026
10. Pengolahan Dan Analisis Pergerakan Orang Berdasarkan Mobile Positioning Data (MPD) NATARU 2025/2026

IKK 4:

Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan

IKK 4 diperoleh melalui rumusan :

$$\begin{aligned} & 40\% \frac{\text{Juml Usulan Agenda Setting yang sesuai Renstra}}{\text{Juml Usulan Agenda Setting}} \\ & + \\ & 40\% \frac{\text{Juml RK dalam POK awal yang sesuai dari Agenda Setting}}{\text{Juml RK dalam POK awal}} \\ & + \\ & 20\% \frac{\text{Ju Kesesuaian Judul RK dalam POK akhi yang sesuai dengan POK Awal***}}{\text{Juml RK dalam POK akhi}} \end{aligned}$$

Agenda setting merupakan hasil akhir dari serangkaian proses agenda mapping, surat usulan dari subsektor, audiensi dengan subsektor, penajaman dengan stakeholders maupun pakar/ahli, dan disposisi pimpinan/Menteri yang berisikan usulan-usulan utama terhadap isu-isu kebijakan yang harus dianalisis dan disusun rekomendasinya pada tahun anggaran berikutnya.

Laporan agenda setting disampaikan oleh Kepala Pusat Kebijakan melalui nota dinas kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan melampirkan usulan judul rekomendasi kebijakan. Rekomendasi kebijakan yang dimaksud adalah kegiatan analisis kebijakan terencana yang akan dimunculkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran. Agenda setting dapat dilakukan addendum, melalui nota dinas dari Sekretaris Badan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi, selama Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) tahun anggaran berikutnya belum ditetapkan.

Terdapat judul rekomendasi kebijakan pada Pagu Indikatif yang sesuai dengan DIPA. Data dukung yang dilampirkan pada IKK 4 adalah Dokumen RENSTRA, agenda setting, POK Awal, POK Akhir, e-planning pagu kebutuhan, output kajian dari SIBIJAK, dan disposisi pimpinan dalam bentuk resmi berupa disposisi dan/atau notulensi rapat yang ditandatangani oleh pejabat Eselon II.

1. Di dalam RENSTRA tersebut, terdapat strategi implementasi dalam perumusan rekomendasi kebijakan transportasi yang akan digunakan sebagai dasar pengusulan kegiatan-kegiatan indikatif di setiap tahun anggaran agar pelaksanaan kegiatan selaras dengan visi Kementerian Perhubungan, yaitu:
 - a. Pedoman Pengembangan Transportasi Hijau Sebagai Solusi Cerdas untuk Menjaga Lingkungan di Wilayah Perkotaan Indonesia
 - b. Pembentukan Kelembagaan Integrator untuk Mengkoordinir Layanan Transportasi Multimoda dan Distribusi Logistik
 - c. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi di Kawasan Pemukiman dan Pusat Kegiatan Lainnya
 - d. Peta Kinerja dan Keterpaduan Jaringan Transportasi Multimoda di Indonesia

- e. Reviu Dokumen Naskah Akademis Sistranas
 - f. Reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - g. Reviu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 - h. Perumusan Kebijakan pada Masa Angkutan Lebaran dan Natal dan Tahun Baru 2026
 - i. Pedoman Pengembangan Transportasi Hijau Sebagai Solusi Cerdas untuk Menjaga Lingkungan di Wilayah Perkotaan Indonesia
 - j. Pembentukan Kelembagaan Integrator untuk Mengkoordinir Layanan Transportasi Multimoda dan Distribusi Logistik
 - k. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi di Kawasan Pemukiman dan Pusat Kegiatan Lainnya
 - l. Peta Kinerja dan Keterpaduan Jaringan Transportasi Multimoda di Indonesia
 - m. Reviu Dokumen Naskah Akademis Sistranas
 - n. Pedoman Pengembangan Transportasi Hijau Sebagai Solusi Cerdas untuk Menjaga Lingkungan di Wilayah Perkotaan Indonesia
 - o. Pembentukan Kelembagaan Integrator untuk Mengkoordinir Layanan Transportasi Multimoda dan Distribusi Logistik
 - p. Perumusan Kebijakan pada Masa Angkutan Lebaran dan Natal dan Tahun Baru 2026
 - q. Pedoman Pengembangan Transportasi Hijau Sebagai Solusi Cerdas untuk Menjaga Lingkungan di Wilayah Perkotaan Indonesia
 - r. Pembentukan Kelembagaan Integrator untuk Mengkoordinir Layanan Transportasi Multimoda dan Distribusi Logistik
 - s. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi di Kawasan Pemukiman dan Pusat Kegiatan Lainnya
 - t. Peta Kinerja dan Keterpaduan Jaringan Transportasi Multimoda di Indonesia
 - u. Reviu Dokumen Naskah Akademis Sistranas
2. POK awal tahun anggaran 2025 memuat kegiatan analisis kebijakan yang seluruhnya terkait dengan usulan agenda setting, yaitu:
- a. Penyusunan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional
 - b. Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia
 - c. Penyusunan Rekomendasi Reviu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 - d. Perumusan Kebijakan pada Masa Angkutan Lebaran dan Nataru Tahun 2026
 - e. Analisa Kebijakan Bidang Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan
3. Di akhir tahun anggaran 2025, seiring dengan terbitnya POK akhir melalui revisi DIPA, kegiatan analisis kebijakan sebagai berikut:
- a. Penyusunan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional

- b. Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia
- c. Perumusan Kebijakan pada Masa Angkutan Lebaran dan Nataru Tahun 2026
- d. Analisa Kebijakan Bidang Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan

IKK 5:

Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi

IKK 5 diperoleh melalui rumusan :

50% LHE AKIP + 50% Nilai Kinerja Anggaran (NKA)

Nilai LHE AKIP Eselon II diperoleh dari hasil evaluasi yang dilakukan oleh Inspektorat Jenderal, sementara NKA diperoleh dari hasil input data capaian output dan anggaran pada aplikasi SAKTI. Data dukung yang dilampirkan pada IKK 5 adalah dokumen RENSTRA, LHE AKIP gabungan, dan tangkapan layar terhadap dashboard NKA pada aplikasi MONEV Kementerian Keuangan.

Faktor yang mempengaruhi perhitungan IKK 5 yaitu sebagai berikut:

1. Nilai Evaluasi Kinerja (SAKIP) Badan Kebijakan Transportasi senilai 81,3;
2. Nilai Nilai Kinerja (NK) Perencanaan Anggaran didapatkan dari Aplikasi Smart Monev Kemenkeu, yaitu sebesar 100.

Keberhasilan capaian IKK 5, yaitu Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi, yang melebihi target dicapai melalui pelaksanaan anggaran yang tertib dan selaras dengan perencanaan yang telah disusun, sehingga realisasi anggaran dapat mendekati sempurna atau 100 persen. Kedisiplinan dalam mengikuti jadwal pelaksanaan dan prosedur pengelolaan keuangan yang berlaku menjadi fondasi utama pencapaian ini. Untuk mempertahankan tingkat capaian tersebut di masa mendatang, upaya peningkatan penyelenggaraan AKIP akan terus diintensifkan, dengan harapan hasil evaluasi AKIP berikutnya dapat menghasilkan peningkatan nilai yang mencerminkan kualitas pengelolaan kinerja organisasi secara menyeluruh.

Setelah dilakukan pengukuran dan analisis capaian sasaran serta Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025, selanjutnya dilakukan analisis perbandingan antara realisasi kinerja dengan target yang telah ditetapkan pada awal tahun dan hasil revisi pada akhir Tahun 2025.

Tabel 3. 1 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Awal Tahun 2025 dan Revisi Akhir Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target Awal	Target Revisi Akhir	Realisasi	Capaian Kinerja
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	85	96,88	113,97

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target Awal	Target Revisi Akhir	Realisasi	Capaian Kinerja
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	80	81,25	101,56
IKK 3	Persentase Pengelolaan Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	90	90	100
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72	72	74,86	103,97
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	Indeks	79	79	87,29	110,49

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

Pada tabel ini menunjukkan bahwa target kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025 yang ditetapkan pada awal tahun tetap sama hingga revisi akhir tahun. Kondisi tersebut mencerminkan konsistensi perencanaan kinerja serta ketepatan penetapan target sejak awal, sehingga realisasi kinerja dinilai berdasarkan target yang tidak mengalami penyesuaian selama tahun berjalan.

Selanjutnya, untuk melihat perkembangan capaian kinerja secara periodik, dilakukan analisis perbandingan realisasi kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2023 dan 2024 dengan capaian kinerja Tahun 2025. Dalam perbandingannya, terdapat perubahan dalam penyusunan Indikator Kinerja Kegiatan sehingga dibuat dalam tabel terpisah.

Tabel 3. 2 Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2023 dan 2024

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		2023		2024	
		Target	Realisasi	Target	Realisasi
IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (tahun berjalan)	85	96,9	90	96,25
IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	38	40	39	40
IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (tahun berjalan)	N/A	N/A	90	96,25
IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t 2)	N/A	N/A	32	0
IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	100	100	100	100
IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	3	3	3	3

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		2023		2024	
		Target	Realisasi	Target	Realisasi
IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	84	100	85	100
IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	88,2	86,39	90,2	82
IKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	81	80,8	82	79,14
IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	76	100	77	100
IKK 11	Tingkat Pemenuhan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria Badan Kebijakan Transportasi	86	100	87	92,86
IKK 12	Indeks Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi	73	78,94	74	80,46

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

Tabel 3.3. Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		2025	
		Target	Realisasi
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	85	96,88
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	80	81,25
IKK 3	Persentase Pengelolaan Intelektual Rekomendasi Kebijakan	90	90
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	72	74,86
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	79	87,29

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

Pada **Tabel 3.4** menyajikan target dan realisasi kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025 sebagai gambaran capaian kinerja pada tahun berjalan. Tabel ini digunakan untuk menilai tingkat pencapaian kinerja terhadap target yang telah ditetapkan serta sebagai dasar evaluasi pelaksanaan kegiatan pada Tahun 2025.

Perbandingan Realisasi dan Target Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2023, 2024, dan 2025 tidak bisa dibandingkan, karena merupakan periode Renstra yang berbeda serta IKKnya juga berbeda. Pada periode Renstra tahun 2020 – 2024, merupakan masa transisi dan transformasi dari Balitbang menjadi BKT, dimana pada tahun 2020 – 2022 Renstra yang digunakan merupakan Renstra Badan Litbang, sedangkan pada tahun 2023 – 2024 merupakan Renstra BKT 2023 – 2024. Pada periode Renstra 2025 – 2029 merupakan Renstra BKT dengan IKK yang telah berubah dibandingkan dengan IKK Periode Renstra 2023 – 2024, sehingga tidak bisa dibandingkan.

3.3. PERBANDINGAN CAPAIAN KINERJA DENGAN UNIT KERJA LAINNYA (BENCHMARKING)

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET	REALISASI				CAPAIAN KINERJA			
			LLAT	PKST	PTIM	KKT	LLAT	PKST	PTIM	KKT
IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	96,88	100	78,46	91,25	113,97	117,65	92,31	107,35
Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	81,25	100	80	95	101,56	125	100	118,75
Persentase Pengelolaan Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	90	100	100	85,71	100	111.11	111	95,24
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72	74,86	86,67	90	75	103,97	120,37	125	104,17
Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	Indeks	79	87,29	83,52	88,49	87,74	110,49	105,72	112,01	111,06

Tabel 3. 4 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Unit Kerja Lain

3.4. ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Pelaksanaan kegiatan pada tahun 2025 berjalan dengan baik sesuai dengan yang direncanakan. Sumber Daya Manusia (SDM) yang ada di Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi mampu mengerjakan kegiatan analisis kebijakan. Dengan jumlah SDM analis kebijakan sebanyak 25 pegawai dengan beberapa staf dan tenaga honorer, maka SDM yang ada dinilai cukup efisien untuk mengerjakan kegiatan analisis kebijakan sebanyak 13 kajian tahun berjalan dan 10 kajian hasil pemanfaatan rekomendasi kebijakan t-2. Efisiensi SDM yang ada juga didukung oleh keterlibatan pihak instansi/stakeholder dibidang transportasi, perguruan tinggi, dan lainnya yang dijadikan narasumber dalam setiap kegiatan analisis kebijakan sehingga kegiatan analisis kebijakan dapat berjalan dan dapat diselesaikan dengan baik. Pihak instansi atau Akademisi yang terlibat sebagai Narasumber antara lain adalah Biro Pusat Statistik, Institut Teknologi Bandung, Universitas Gajah Mada, Tenaga Ahli Utama Kantor Staf Presiden (Presiden ITS Indonesia), dan Praktisi di bidang Transportasi.

Dengan adanya tugas-tugas yang terkait dengan penyusunan Rekomendasi Kebijakan baik yang terencana dan isu-isu strategis, pembagian SDM yang terdapat di Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi disesuaikan dengan jenjang jabatan Analis Kebijakan dan kompetensi yang disesuaikan dengan bidang yang ada yaitu Pelayaran dan Penerbangan serta Jalan dan Kereta Api. Dalam mendukung kegiatan penyusunan Rekomendasi Kebijakan dikarenakan adanya efisiensi biaya pada pelaksanaan anggaran tahun 2025, jika sebelumnya banyak dilakukan dengan kegiatan survei lapangan dikarenakan adanya efisiensi, maka pada tahun 2025 ini banyak dilakukan rapat pembahasan secara luring yaitu melalui Zoom Meeting dengan pihak-pihak terkait sesuai tema dan pembahasan Kajian/Telaahan Perumusan Kebijakan.

Dalam pelaksanaan kegiatan penyusunan Rekomendasi Kebijakan pada tahun 2025 ini juga didukung adanya **Budaya Kerja** di Badan Kebijakan Transportasi, yaitu adanya apel setiap hari Senin pada awal bulannya. Dalam Apel ini Kepala Pusjak Unit Eselon II selalu bergantian dalam memberikan arahan, petunjuk, dan semangat kepada semua staff yang ada di Lingkungan BKT.

3.5. REALISASI ANGGARAN

Prosentase penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun Anggaran 2025 didapatkan dengan rumus perhitungan sebagai berikut:

$$P = \frac{RA}{PA} \times 100\%$$

P : Penyerapan Anggaran

RA : Akumulasi Realisasi Anggaran

PA : Akumulasi Pagu Anggaran

Rincian penyerapan anggaran tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Belanja barang Rp.13.552.229.864,00 (98,08%);

2. Belanja modal Rp.0 (0%).

Total penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi adalah sebesar Rp.13.552.229.864,00 dari total pagu sebesar Rp.13.817.789.000,00

$$P = \frac{13.552.229.864,00}{13.817.789.000,00} \times 100\%$$

$$P = 98,08\%$$

Analisis Penyerapan Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 adalah sebesar 98,08%. Formula penghitungan efisiensi dilakukan dengan membandingkan penjumlahan (Σ) dari selisih antara perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran dan realisasi anggaran keluaran dengan penjumlahan (Σ) dari perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran

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

Dimana:

E : Efisiensi

PAK_i : Pagu Anggaran Keluaran i

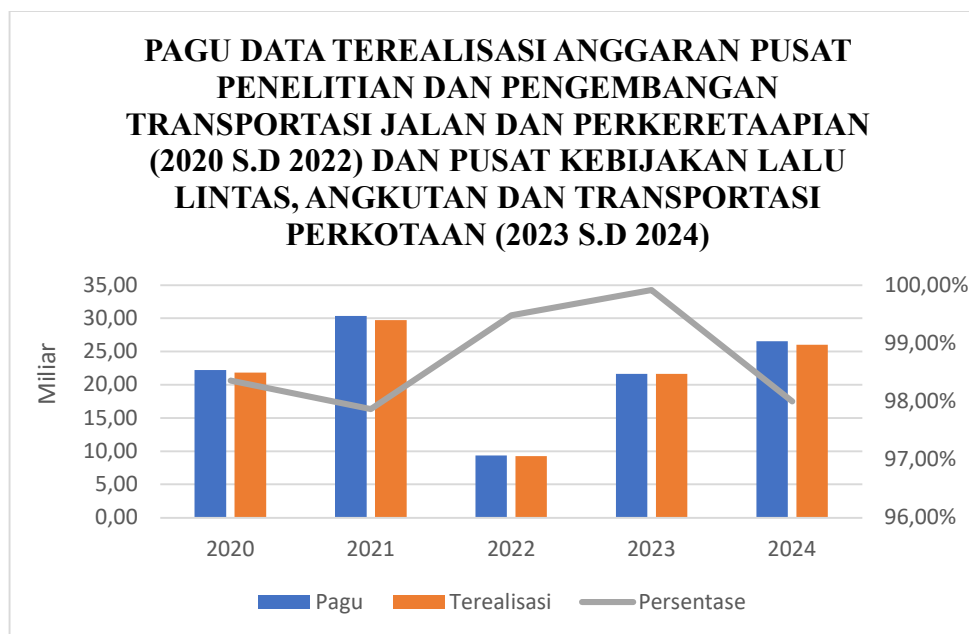
RAK_i : Realisasi Anggaran Keluaran i

CK_i : Capaian Keluaran I berdasarkan aplikasi smart sebesar 100%

$$E = \frac{[(13.817.789.000 \times 100\%) - 13.552.229.864]}{(13.817.789.000 \times 100\%)} \times 100\%$$

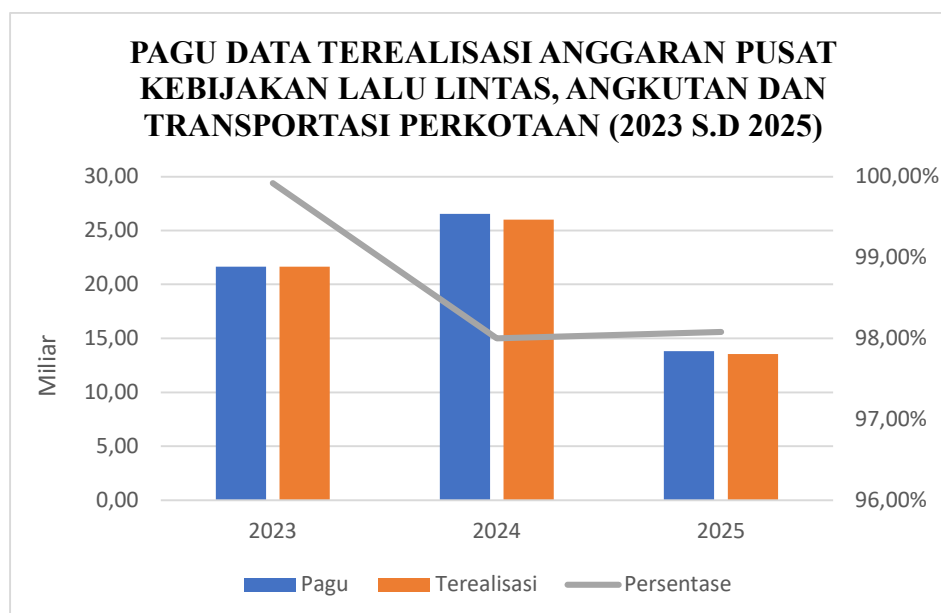
$$E = 1,92\%$$

Selanjutnya, dilakukan analisis terhadap pagu, realisasi, dan persentase realisasi anggaran selama tahun 2020–2024 sebagai indikator efektivitas pelaksanaan anggaran.



Gambar 3. 2 Pagu Data Terealisasi Anggaran Pada Pusat Penelitian Dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian (2020 s.d 2022) dan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (2023 s.d 2024)

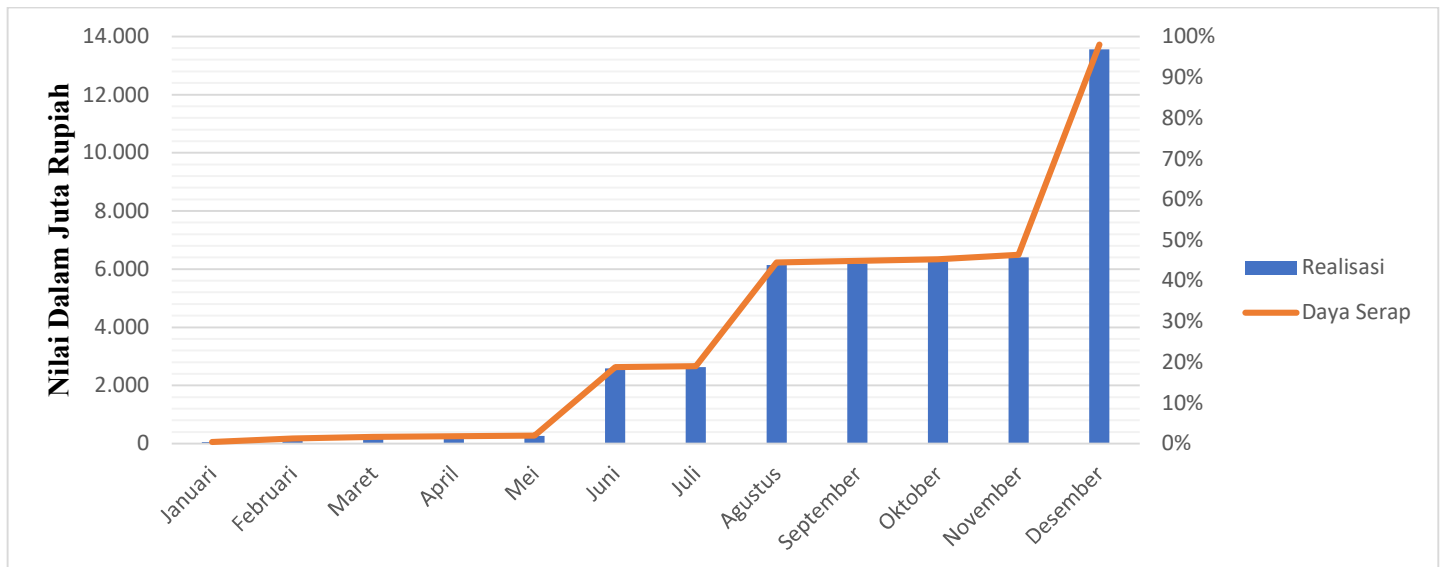
Untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif, pembahasan dilanjutkan dengan mengkaji pagu, realisasi, dan tingkat penyerapan anggaran tahun 2025 sebagai bagian dari analisis komparatif antarperiode.



Gambar 3. 3 Pagu Data Terealisasi Anggaran Pada Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (2023 s.d 2025)

Pada tahun 2025, pagu anggaran mengalami penurunan menjadi Rp13.817.789.000 dikarenakan adanya efisiensi anggaran. Realisasi anggaran tetap berada sangat dekat dengan pagu yang ditetapkan, dengan tingkat penyerapan yang relatif stabil dibandingkan tahun 2024 yaitu 98,08%.

Realisasi dan Daya Serap Anggaran Tahun 2025



Bulan	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember
Realisasi	59,2 Juta	177,9 Juta	229,5 Juta	249,3 Juta	269,3 Juta	2,59 Miliar	2,63 Miliar	6,14 Miliar	6,20 Miliar	6,25 Miliar	6,40 Miliar	13,55 Miliar
Daya Serap	0.43%	1.29%	1.66%	1.80%	1.95%	18.75%	19.04%	44.47%	44.87%	45.30%	46.38%	98.08%

Gambar 3. 4 Realisasi dan Daya Serap Anggaran Pada Tahun 2025

Selanjutnya, terdapat gambar mengenai data realisasi dan daya serap anggaran untuk tahun 2025 yang dimulai dari bulan januari sampai dengan bulan desember.

Faktor Keberhasilan Pencapaian Kinerja Anggaran Tahun 2025:

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

Jika dilihat dari output fisik yang dihasilkan, penyerapan anggaran Pusjak Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi dapat dikatakan baik. Selama pelaksanaan anggaran tahun 2025, pengelola

keuangan berusaha untuk melakukan efisiensi dan efektifitas pengelolaan anggaran agar dapat terealisasi dan memenuhi target yang telah ditetapkan.

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

4.2. Saran dan Tindak Lanjut

BAB IV PENUTUP

4.1. KESIMPULAN

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis Unit Eselon II Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan, dan sasaran Badan Kebijakan Transportasi dan sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi.

4.1.1. PENCAPAIAN KINERJA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI TAHUN 2025

1. Laporan Kinerja Tahun 2025 menggambarkan kegiatan yang telah dicapai pada tahun 2025 dengan capaian pada tiga sasaran strategis dan delapan indikator kinerja kegiatan melampaui target sebagaimana telah diperjanjikan dalam dokumen Perjanjian Kinerja beserta revisinya Tahun 2025.
2. Pencapaian kinerja rata-rata Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 untuk delapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yaitu sebesar 105,99%. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel berikut ini:

Tabel 4. 1 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target	Realisasi	Capaian Kinerja
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	96,88	113,97
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	81,25	101,56
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	90	100
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72	74.86	103.97
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	Indeks	79	87,29	110,49

Sumber: Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi, 2025

3. Pagu Anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Tahun 2025 sebesar Rp.13.817.789.000,00. Capaian daya serap anggaran Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi tahun 2025 tercatat sebesar 98,08% atau Rp.13.552.229.864,00.

4.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

4.2.1. PERENCANAAN KINERJA

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

1. Penyusunan Renstra Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi 2025-2029 dengan indikator kinerja yang disusun berorientasi outcome dan merupakan core business dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi;
2. Penyusunan Perjanjian Kinerja secara berjenjang dari tingkat Eselon II sampai dengan Eselon III sesuai dengan pembagian per bidang dan anggarannya yang dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku;
3. Dalam setiap perencanaan kegiatan dan anggaran harus memperhatikan dan memastikan perencanaan kegiatan telah mengacu pada kebijakan dan isu strategis sesuai arahan Menteri Perhubungan atau kegiatan prioritas nasional serta jelas pemanfaatannya. Dalam penetapan prioritas kegiatan analisis kebijakan dibutuhkan keterlibatan dan komitmen para pengelola kegiatan dan penanggung jawab anggaran, demikian pula dengan perencanaan anggaran harus berangkat dari hasil evaluasi pelaksanaan anggaran tahun sebelumnya;
4. Berbagai agenda prioritas pelaksanaan kegiatan kelitbangan yang disusun berdasarkan kebutuhan serta meliputi kebutuhan anggarannya perlu dipetakan dalam bentuk kegiatan dengan skala prioritas.

4.2.2. PENGUKURAN KINERJA

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

1. Berkoordinasi dengan Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi untuk menyusun Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi berdasarkan Indikator Kinerja Program (IKP) Badan Kebijakan Transportasi.
2. Melakukan monitoring capaian kinerja dalam format rencana aksi atas pencapaian perjanjian kinerja per-bulan dan evaluasi program berisikan evaluasi capaian kinerja dan kegiatan per-triwulan, Monitoring capaian telah dimanfaatkan menjadi dasar untuk menyimpulkan kemajuan (*progress*) kinerja;

3. Selain secara tertulis melalui Rencana Aksi dan Evaluasi Program, optimalisasi pemantauan capaian kinerja dilakukan melalui aplikasi *e-Performance*, SMART DJA Kemenkeu dan *e-Monev* PP 39 Bappenas.

4.2.3. PELAPORAN KINERJA

Beberapa upaya yang dilakukan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi untuk meningkatkan pelaporan kinerja, yaitu dengan melakukan penyusunan laporan kinerja yang telah menguraikan pencapaian hasil dan evaluasi serta analisis untuk pencapaian kinerja *outcome*, yaitu dalam bentuk analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja. Dimana pelaporan kinerja ini dilaksanakan setiap triwulan dari I s.d. IV, yaitu Laporan Monitoring Capaian Kinerja TW I s.d. IV. Pelaporan ini dimaksudkan untuk memberikan masukan atas ketidakberhasilan yang terjadi selama satu Triwulan, dengan harapan dapat dilakukan perbaikan pada Triwulan selanjutnya.

4.2.4. EVALUASI KINERJA

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

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

4.2.5. CAPAIAN KINERJA

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

1. Penyusunan indikator Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi tahun 2025 telah disusun dengan berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi serta memenuhi kriteria *Spesific, Measureable, Achievable, Relevant, Time Bound* (SMART) dengan mengacu pada realisasi capaian tahun 2025. Hal ini yang berdampak positif pada semua indikator dapat tercapai sesuai bahkan melebihi target yang telah ditetapkan;
2. Optimalisasi kerja sama kebijakan perlu ditingkatkan dengan membangun kerja sama yang baru atau memperbaharui kerja sama yang sudah ada melalui implementasi kegiatan kebijakan bersama sehingga kemanfaatan kebijakan kerja sama yang telah dilakukan selama ini menjadi jauh lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

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

LAMPIRAN

Lampiran 1

Rencana Kinerja Tahunan

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SP 1	Meningkatnya Kualitas Kebijakan Strategis Transportasi yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SP 2	Meningkatnya koordinasi kebijakan transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
		IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual	%	90
		IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72
SP 3	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	Indeks	79

Lampiran 2

1. Perjanjian Kinerja Eselon II Awal (Januari 2025)

**PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI
PERKOTAAN**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Subsektor	%	80
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 6 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks (%)	65
		IKK 7 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	Indeks (%)	80
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks (%)	90
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks (%)	90
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks (%)	75
		IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks (%)	70
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan dan Layanan Perkantoran	Indeks (%)	100

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 7.530.500.000,-
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 2.510.461.000,-

Jakarta, Januari 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

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

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan,
dan Transportasi Perkotaan

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

2. Perjanjian Kinerja Eselon II Revisi II (Februari 2025)

**REVISI II PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI
PERKOTAAN**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	60
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
		IKK 8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9 Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	Indeks	70
		IKK 10 Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	Indeks	87

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 7.530.500.000,-
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 2.510.461.000,-

Jakarta, Februari 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si., M.M.Tr.
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19790629 199802 1 002

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan,
dan Transportasi Perkotaan

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

3. Perjanjian Kinerja Eselon II Revisi III (Mei 2025)

REVISI III PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3	Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5	Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	65
		IKK 8	Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9	Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	%	70
		IKK 10	Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	%	87

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 7.045.500.000,-
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 8.160.461.000,-

Jakarta, Mei 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi


Irién Pol. Capt. HERMANTA, S.H., M.M., M.Mar
NRP. 73010684


MUHAMMAD ARIEF AFFANDI, M.Acc., CA
Pemimpin Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

4. Perjanjian Kinerja Eselon II Revisi IV (Juli 2025)

REVISI IV PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SK 2	Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 3	Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90
SK 4	Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	Indeks	79

Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 7.045.500.000,-
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 8.160.461.000,-

Jakarta, Juli 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi

Kepala
Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi


Irién Pol. Capt. HERMANTA, S.H., M.M., M.Mar
NRP. 73010684


M. ARIEF AFFANDI
NIP. 19840805 200812 1 001

Lampiran 3

1. Perjanjian Kinerja Eselon III Awal (Januari 2025)

PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN
TRANSPORTASI PERKOTAAN

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan
Tahun 2025

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 6 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks (%)	65
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks (%)	90
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks (%)	75
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan dan Layanan Perkantoran	Indeks (%)	100

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 739.690.000,-
Program Dukungan Manajemen		
1.	Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2.	Perencanaan Keuangan, SDM, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 2.185.461.000,-
TOTAL		Rp. 3.090.151.000,-

Jakarta, Januari 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN
DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

YUGO KRISTANTO, S.Si.T., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19760225 199803 1 003

PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN
TRANSPORTASI PERKOTAAN

PK Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan
Tahun 2025

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Subsektor	%	80
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	Indeks (%)	80
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks (%)	90
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks (%)	70

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 6.790.810.000,-
Program Dukungan Manajemen		
1.	Perencanaan Keuangan, SDM, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 325.000.000,-
TOTAL		Rp. 7.115.810.000,-

Jakarta, Januari 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN
DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

BRAM HERTASNING, ST., MTM., MlogMan., IPM.,
CRA., CRP., ASEAN Eng
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19790623 200604 1 001

2. Perjanjian Kinerja Eselon III Revisi II (Februari 2025)

REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025 BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3	Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	60
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9	Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	Indeks	70
		IKK 10	Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	Indeks	87

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 596.296.500,-
Program Dukungan Manajemen		
1.	Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 165.000.000,-
2.	Perencanaan Keuangan, SDM, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 2.081.756.000,-
TOTAL		Rp. 2.843.052.500,-

Jakarta, Februari 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN
DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN

YUGO KRISTANTO, S.Si.T., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19760225 199803 1 003

REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025 BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5	Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65
		IKK 8	Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9	Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	Indeks	70
		IKK 10	Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	Indeks	87

PK Bidang Kebijakan Transportasi Perkotaan Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 7.037.908.500,-
Program Dukungan Manajemen		
1.	Perencanaan Keuangan, SDM, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 325.000.000,-
TOTAL		Rp. 7.362.908.500,-

Jakarta, Februari 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN
DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

MARWANTO HERU SANTOSO, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19700328 199803 1 002

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

BRAM HERTASNING, ST., MTM., MlogMan., IPM.,
CRA., CRP., ASEAN Eng
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19790623 200604 1 001

3. Perjanjian Kinerja Eselon III Revisi III (Mei 2025)

**REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3	Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5	Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 8	Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80

**REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN
TRANSPORTASI PERKOTAAN**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3	Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9	Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	%	70
		IKK 10	Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	%	87

**PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Jalan dan
Perkeretaapian Tahun 2025**

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 6.552.908.500,-
TOTAL		Rp. 6.552.908.500,-

Jakarta, Mei 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN

M. Arief Affandi
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

Supriyatno
Pembina (IV/a)
NIP. 19800717 200604 1 002

**PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Pelayaran dan
Penerbangan Tahun 2025**

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 443.198.500,-
TOTAL		Rp. 443.198.500,-

Jakarta, Mei 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI PELAYARAN DAN
PENERBANGAN

M. Arief Affandi
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

Bram Hertasning
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19790623 200604 1 001

4. Perjanjian Kinerja Eselon III Revisi IV (Mei 2025)

**REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 6.552.908.500,-
TOTAL		Rp. 6.552.908.500,-

Jakarta, Mei 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI

MUHAMMAD ARIEF AFFANDI, M.Acc., CA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN

SUPRIYATNO, S.E. MAk
Pembina (IV/a)
NIP. 19800717 200604 1 002

**REVISI II PERJANJIAN KINERJA 2025
BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN
TRANSPORTASI PERKOTAAN**

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK 9 Indeks perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	%	70
		IKK 10 Indeks pengelolaan keuangan yang optimal	%	87

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 443.198.500,-
TOTAL		Rp. 443.198.500,-

Jakarta, Mei 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI

MUHAMMAD ARIEF AFFANDI, M.Acc., CA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI PELAYARAN DAN
PENERBANGAN

BRAM HERTASNING, ST, MTM, MIOGMAN
IPM, CRA, CRP, ASEAN ENG
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19790623 200604 1 001

5. Perjanjian Kinerja Eselon III Revisi V (Desember 2025)

REVISI V PERJANJIAN KINERJA 2025 BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN TRANSPORTASI

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SK 2	Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 8.220.828.000,-
TOTAL		Rp. 8.220.828.000,-

Jakarta, Desember 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN

M. Arief Affandi
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

Supriyatno
Pembina (IV/a)
NIP. 19800717 200604 1 002

REVISI V PERJANJIAN KINERJA 2025 BIDANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SK 3	Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90
SK 4	Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72

PK Bidang Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan Tahun 2025

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas		
1.	Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 616.647.000,-
TOTAL		Rp. 616.647.000,-

Jakarta, Desember 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI

KEPALA
BIDANG KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN TRANSPORTASI PELAYARAN DAN
PENERBANGAN

M. Arief Affandi
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19840805 200812 1 001

Bram Hertasning
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19790623 200604 1 001