



LAPORAN KINERJA INTANSI PEMERINTAH 2025



PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI



baketrans.kemenhub.go.id



@baketrans

RINGKASAN EKSEKUTIF

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

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah melaksanakan sasaran tugas dan fungsi sesuai dengan yang telah direncanakan sampai dengan triwulan ke 4 tahun 2025, yang dibiayai Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berjumlah 9 Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi. Disamping itu juga dilaksanakan kegiatan lainnya seperti dialog kebijakan, sosialisasi/Advokasi kebijakan, Monitoring kemanfaatan rekomendasi kebijakan, pelaksanaan penilaian SPIP, penyelenggaraan SAKIP, serta kegiatan penunjang lainnya.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025 secara umum telah tercapai dengan baik. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran kegiatan dan indikator kinerja adalah sebagai berikut::

- a. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 117,65% (perbandingan target kinerja 85% dan realisasi kinerja 100% Tahun 2025).
- b. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja Tahun 2025 sebesar 125% (perbandingan target kinerja 90% dan realisasi kinerja 100% Tahun 2025).
- c. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 111,11% (perbandingan target kinerja 90% dan realisasi kinerja 100% Tahun 2025).
- d. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 120,37% (perbandingan target kinerja 72% dan realisasi kinerja 86,67% Tahun 2025).
- e. Indikator kinerja kegiatan 5 (IKK 5), Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi dengan capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 105,72% (perbandingan target kinerja 79% dan realisasi kinerja 83,52% Tahun 2025).

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2025 berdasarkan DIPA Pusat Kebijakan Transportasi adalah sebesar Rp 1.297.476.000,00 (Satu Milyar Dua Ratus Sembilan Puluh Tujuh Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah). Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 telah terealisasi sebesar Rp 1.275.269.308,00 atau 98,29% dari pagu anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025, dapat diselesaikan. Akuntabilitas kinerja merupakan pencapaian kinerja suatu organisasi melalui upaya-upaya strategis dan operasional yang dilakukan untuk mencapai sasaran dan tujuan tertentu dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Akuntabilitas kinerja merupakan tolak ukur keberhasilan atau sebaliknya menjadi kegagalan suatu organisasi. Penilaian akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dilakukan melalui pengukuran terhadap capaian kinerja setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dengan cara membandingkan realisasi yang dicapai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja.

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

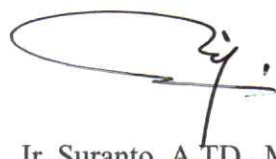
Laporan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban sekaligus menjadi acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi serta sebagai pedoman dalam mengambil langkah-langkah kebijakan pada tahun mendatang. Kami mengapresiasi seluruh pihak baik internal maupun eksternal Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang telah berkontribusi dan bekerjasama dalam pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Kami berharap agar di masa yang akan datang kerjasama ini dapat dilanjutkan dengan baik dan kami berkomitmen untuk selalu meningkatkan layanan agar kemanfaatan hasil kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dirasakan oleh seluruh stakeholder terkait dan masyarakat.

Jakarta, Januari 2026

Kepala

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Disusun	Muhammad Irvan Maulana, S.Si	
	Achmad Andhika Kharisma, M.MTr	
Disetujui	Dr. Endang Puji Lestari, S.H., M.H	
	Benny Yuli Putranto, ST., MA	



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

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19680425 199103 1 002

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025, dapat diselesaikan. Akuntabilitas kinerja merupakan pencapaian kinerja suatu organisasi melalui upaya-upaya strategis dan operasional yang dilakukan untuk mencapai sasaran dan tujuan tertentu dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Akuntabilitas kinerja merupakan tolak ukur keberhasilan atau sebaliknya menjadi kegagalan suatu organisasi. Penilaian akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dilakukan melalui pengukuran terhadap capaian kinerja setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dengan cara membandingkan realisasi yang dicapai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja.

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

Laporan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban sekaligus menjadi acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi serta sebagai pedoman dalam mengambil langkah-langkah kebijakan pada tahun mendatang. Kami mengapresiasi seluruh pihak baik internal maupun eksternal Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang telah berkontribusi dan bekerjasama dalam pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Kami berharap agar di masa yang akan datang kerjasama ini dapat dilanjutkan dengan baik dan kami berkomitmen untuk selalu meningkatkan layanan agar kemanfaatan hasil kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dirasakan oleh seluruh stakeholder terkait dan masyarakat.

Jakarta, Januari 2026

Kepala
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

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

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR.....	v
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tugas dan Fungsi	1
1.3 Kondisi Sumber Daya Manusia	5
1.4 Isu dan Lingkungan Strategis	6
1.5 Potensi dan Permasalahan.....	8
PERENCANAAN KINERJA.....	13
2.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	13
2.2 Rencana Kinerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Tahun Anggaran 2025	16
2.3 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	17
2.4 Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	19
DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA	20
3.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	20
3.2 Evaluasi Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2020- 2024.....	20
3.3 Pencapaian Kinerja Sasaran Kegiatan	22
3.4 Capaian Kinerja Anggaran.....	27
3.5 Analisis Pencapaian Kinerja Tahun 2025	29
3.6 Analisis Sumber Daya Keuangan dan Realisasi Anggaran Tahun 2024	37
3.7 Analisis Capaian Kinerja, Keberhasilan, dan Efisiensi Sumber Daya	39
PENUTUP.....	42
4.1. Kesimpulan	42
4.2. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA.....	44

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR.....	v
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tugas dan Fungsi	1
1.3 Kondisi Sumber Daya Manusia	5
1.4 Isu dan Lingkungan Strategis	6
1.5 Potensi dan Permasalahan.....	8
PERENCANAAN KINERJA.....	13
2.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	13
2.2 Rencana Kinerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Tahun Anggaran 2025	16
2.3 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	17
2.4 Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	19
DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA	20
3.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi	20
3.2 Evaluasi Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2020- 2024.....	20
3.3 Pencapaian Kinerja Sasaran Kegiatan	22
3.4 Capaian Kinerja Anggaran.....	27
3.5 Analisis Pencapaian Kinerja Tahun 2025	29
3.6 Analisis Sumber Daya Keuangan dan Realisasi Anggaran Tahun 2024	37
3.7 Analisis Capaian Kinerja, Keberhasilan, dan Efisiensi Sumber Daya	39
PENUTUP.....	42
4.1. Kesimpulan	42
4.2. Saran	43
DAFTAR PUSTAKA.....	44

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Sumber Daya Manusia Kebijakan Sarana Tahun 2025	5
Tabel 2 Rencana Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Tahun 2025	16
Tabel 3 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2025-2029	18
Tabel 4 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2020-2022	23
Tabel 5 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2023-2024	25
Tabel 6 Capaian Kinerja Anggaran Periode Renstra Tahun 2020-2024	28
Tabel 7 Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	28
Tabel 8 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan	29
Tabel 9 Rincian Target dan Realisasi IKK 1 Tahun 2025	30
Tabel 10 Rincian Target dan Realisasi IKK 2 Tahun 2025	32
Tabel 11 Rincian Target dan Realisasi IKK 3 Tahun 2025	34
Tabel 12 Rincian Target dan Realisasi IKK 4 Tahun 2025	36
Tabel 13 Rincian Target dan Realisasi IKK 5 Tahun 2025	37
Tabel 14 Rencana dan Realisasi Anggaran Berdasarkan Pagu Efektif	37
Tabel 15 Rencana dan Realisasi Anggaran Berdasarkan Pagu Awal	38
Tabel 15 Rincian Output dan Anggaran IKK Tahun 2025	38
Tabel 17 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan Target PK Tahun 2025	42
Tabel 18 Rencana dan Realisasi Anggaran	43

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	2
Gambar 2 Bagan Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	4
Gambar 3 Cascading Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Kepada BKT ...	15
Gambar 4 Capaian Kinerja Periode Renstra Tahun 2020-2024	22
Gambar 5 Grafik Pagu dan Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Periode Renstra Tahun 2020-2024	27

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 disusun sesuai Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 mengenai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang mewajibkan setiap instansi pemerintah sebagai unsur penyelenggara negara, mulai dari Eselon II ke atas harus mempertanggungjawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

Selain itu, dalam penyusunan akuntabilitas kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi mengacu pada Permenpan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang memiliki tugas pokok dan fungsi melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 ini dimaksudkan untuk dapat melihat seberapa besar manfaat atau hasil yang dicapai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam meningkatkan efisiensi, efektivitas dan kinerja penyelenggaraan perumusan rekomendasi kebijakan. Laporan ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran kegiatan yang telah ditetapkan.

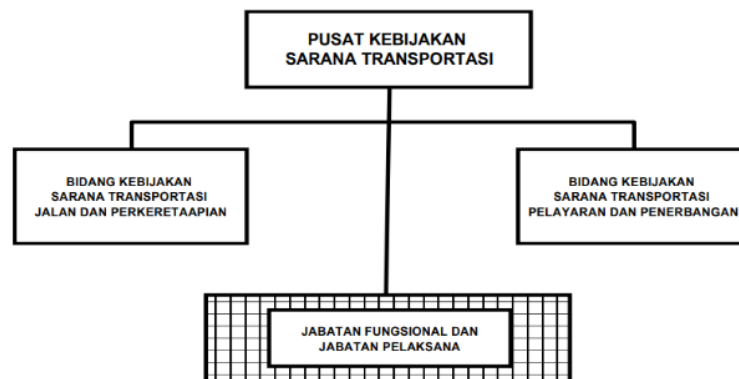
1.2 Tugas dan Fungsi

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi melaksanakan tugas dan fungsi menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi khususnya di bidang sarana transportasi yang mencakup semua moda baik darat, laut, kereta api, dan udara. Keberhasilan pelaksanaan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi didukung oleh SDM internal yang kompeten, mitra kerjasama, stakeholder terkait, dan masyarakat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi terdiri atas Bidang Kebijakan Sarana Jalan dan Kereta Api, Bidang

Kebijakan Sarana Pelayaran dan Penerbangan, serta Kelompok Jabatan Fungsional. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menyelenggarakan fungsi:

Untuk menunjang tugas dan fungsi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sesuai dengan PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, telah ditetapkan susunan Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berserta fungsinya sebagai berikut:

1. Penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
 2. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
 3. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang sarana transportasi;
 4. Penyiapan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang sarana transportasi;
 5. Penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang sarana transportasi;
 6. Penyiapan pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang sarana transportasi; dan
 7. Penyiapan pelaksanaan urusan ketatausahaan, sumber daya manusia, keuangan, kerumahtanggaan, dan pengumpulan dan pengolahan data Pusat.
- Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, maka struktur organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebagaimana pada gambar di bawah ini.



Gambar 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

1. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian;
 - a. Tugas

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

b. Fungsi

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

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

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

2. Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan

a. Tugas

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

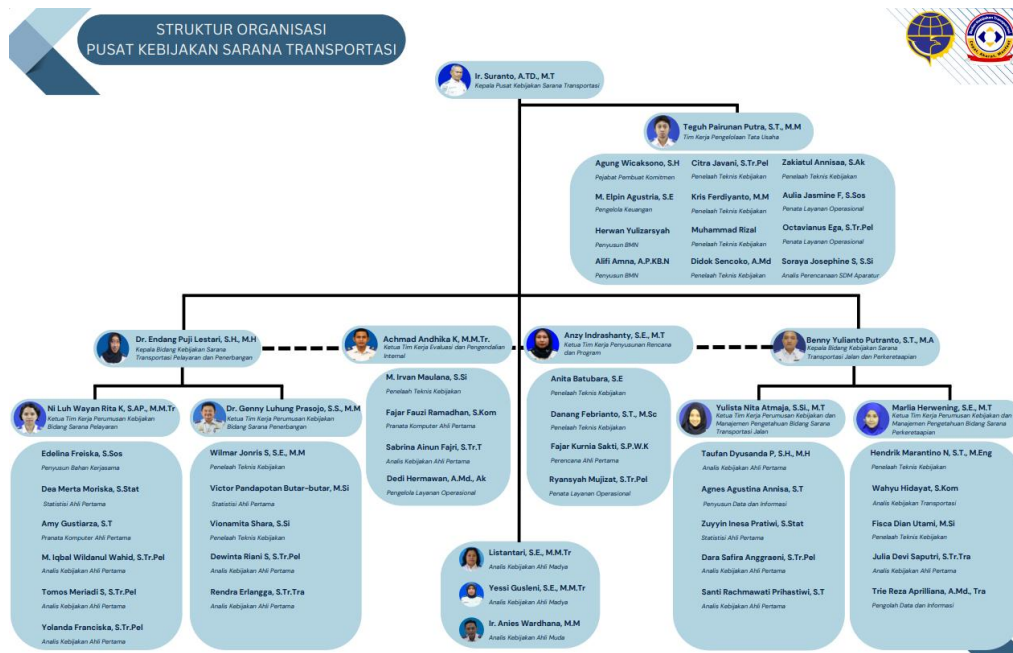
b. Fungsi

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

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

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

Berdasarkan struktural organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang ada sekarang, komposisi jabatan struktural terdiri dari 1 orang Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (eselon II), 2 orang eselon III, dan Jabatan Fungsional. Struktur organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sesuai dengan PM No. 4 Tahun 2025 dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Bagan Organisasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

1.3 Kondisi Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia Pusat Kebijakan Transportasi menunjukkan komposisi, sebagai berikut:

Tabel 1 Sumber Daya Manusia Kebijakan Sarana Tahun 2025

No.	Unit Kerja	Jumlah PNS (orang)	Jumlah CPNS (orang)	PPPK (Orang)	Total Jumlah
1.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	45	1	8	54
	Jumlah Pegawai	45	1	8	54

Sumber: Bagian Tata Usaha Pusjak Sarana, Mei 2025

Selain pegawai dengan status pegawai negeri sipil, calon pegawai negeri sipil, dan PPPK, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi juga memiliki pegawai dengan status Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN) sebanyak 4 orang (termasuk driver sebanyak 3 orang), dan pramubakti sebanyak 2 orang. Sehingga total seluruh pegawai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi sebanyak 60 orang.

Dalam melaksanakan tugasnya, pegawai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi memiliki jabatan struktural, jabatan fungsional dan jabatan pelaksana:

1. Jabatan Struktural sebanyak 3 orang, yang terdiri atas:
 - a. Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi;
 - b. Kepala Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Jalan dan Perkeretaapian;
 - c. Kepala Bidang Kebijakan Sarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan.
2. Jabatan Fungsional sebanyak 27 orang, yang terdiri atas:
 - a. Analis Kebijakan sebanyak 19 orang;
 - b. Perencana sebanyak 2 orang;
 - c. Pranata Komputer sebanyak 2 orang;
 - d. Statistisi sebanyak 2 orang;
 - e. Analis Pengelola Keuangan APBN sebanyak 1 orang;
 - f. Arsiparis sebanyak 1 orang;
3. Jabatan Pelaksana sebanyak 24 orang, yang terdiri atas:
 - a. Penelaah Teknis Kebijakan sebanyak 18 orang.
 - b. Pengolah Data dan Informasi sebanyak 2 orang;
 - c. Penata Layanan Operasional sebanyak 3 orang;
 - d. Pengelola Layanan Operasional sebanyak 1 orang;

Komposisi pegawai ASN Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berdasarkan golongan menunjukkan bahwa sebagian besar pegawai adalah golongan III sebanyak 34 orang atau 62,96% dari seluruh pegawai ASN yang ada, golongan IV sebanyak 8 orang, golongan II sebanyak 4 orang, dan tidak terdapat pegawai golongan I.

Sedangkan jika dilihat dari komposisi pegawai berdasarkan Pendidikan menunjukkan, sebagian besar pegawai Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berada di jenjang Pendidikan S1/D IV yaitu sebanyak 30 orang atau 55,55% dari seluruh pegawai ASN, pegawai yang berpendidikan S2 sebanyak 16 orang, pendidikan D3 sebanyak 3 orang, dan Pendidikan D1 sebanyak 1 orang.

1.4 Isu dan Lingkungan Strategis

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

Identifikasi perkembangan faktor eksternal yang menjadi lingkungan strategis (strategic environment) penyelenggaraan transportasi nasional dalam 5 tahun ke depan dilakukan dengan pendekatan PESTLE (Political, Economical, Social, Technological, Legal, Environmental) baik untuk skala global maupun nasional.

Berikut adalah beberapa isu dan lingkungan strategis yang relevan dan strategis di bidang transportasi baik secara global maupun nasional, antara lain:

1. Lingkungan Strategis Global
 - a. Secara Politik beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Perubahan geopolitik dunia seiring pergeseran dominasi ekonomi dari Barat ke Timur;
 - 2) Potensi konflik global cukup besar (termasuk Laut China Selatan);
 - 3) Penguasaan terhadap sektor ekonomi tertentu akan menjadi daya tawar politik.
 - b. Secara Ekonomi beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Pergeseran dominasi ekonomi dan perdagangan Eropa-Amerika ke Asia-Afrika (terutama China);
 - 2) Perubahan sektor ekonomi utama dunia (digital economy, fintech, mata uang digital);
 - 3) Pertumbuhan ekonomi tetap tinggi (berlipat ganda di Tahun 2042).
 - c. Secara Sosial beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Trend urbanisasi (65% tinggal di kota), migrasi antar negara, ledakan penduduk usia lanjut;
 - 2) Perubahan perilaku masyarakat memasuki era Society 5.0;
 - 3) Masyarakat kelas menengah keatas dominan (90%).
 - d. Secara Teknologi beberapa isu yang ada, antara lain:

- 1) Penetrasi teknologi yang semakin mendalam di semua bidang kehidupan;
- 2) Teknologi akan menggantikan 40% pekerjaan saat ini;
- 3) Perkembangan teknologi antariksa/aerospace.
- e. Secara Environment beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Persaingan untuk mendapatkan SDA yang semakin langka;
 - 2) Komitmen global untuk pengurangan emisi/pencemaran lingkungan (SDG's);
 - 3) Mitigasi dampak perubahan iklim (pemanasan global, cuaca ekstrem, bencana).
- f. Secara Legal beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Penetrasi instrumen regulasi global akan semakin mendalam ke sektor-sektor dalam negeri;
 - 2) Pelanggaran hukum dan etik berbasis teknologi akan bertambah.
2. Lingkungan Strategis Nasional
 - a. Secara Politik beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Pembangunan Ibukota Nusantara;
 - 2) Aspirasi Nasional Indonesia menjadi Negara Maritim 2045;
 - 3) Dinamika politik nasional dan daerah;
 - 4) Posisi Indonesia dalam peta geopolitik dunia.
 - b. Secara Ekonomi beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Indonesia menjadi No-4 negara ekonomi terbesar di dunia (Tahun 2050);
 - 2) Indonesia keluar dari middle income trap (PDB > \$13,206) sebelum 2045;
 - 3) Kesenjangan ekonomi antar wilayah dan antar golongan semakin kecil.
 - c. Secara Sosial beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Trend urbanisasi, 67% penduduk Indonesia tinggal di perkotaan Tahun 2045;
 - 2) Bonus demografi Indonesia 70% usia produktif di Tahun 2045;
 - 3) Distribusi penduduk sudah mulai merata, namun tetap dominasi Jawa (55%) Sumatera (23%).
 - d. Secara Teknologi beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Terjadinya transformasi struktural di semua bidang didorong penerapan teknologi;
 - 2) Isu kemandirian penguasaan dan pemanfaatan teknologi dalam negeri;
 - 3) Mitigasi dampak teknologi terhadap struktur sosial dan ekonomi.
 - e. Secara Environment beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Transisi ke penggunaan sumber energi yang terbarukan dan ramah lingkungan;

- 2) Penurunan daya dukung lingkungan, terutama di wilayah perkotaan;
- 3) Mitigasi dampak perubahan iklim (kebencanaan).
- f. Secara Legal beberapa isu yang ada, antara lain:
 - 1) Penguatan regulasi untuk kemudahan investasi dan alternatif pendanaan;
 - 2) Peningkatan akuntabilitas kinerja penyelenggaraan urusan pemerintahan;
 - 3) Penyesuaian pengaturan terhadap perkembangan teknologi, lingkungan, disabilitas dan gender.

1.5 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan berbagai sumber daya, termasuk rekomendasi kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat. Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang merupakan salah satu unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi (Baketran) turut memperkuat peran Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam merumuskan serta merekomendasikan kebijakan di sektor transportasi, tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi selama kurun waktu 5 tahun mendatang.

1. Potensi

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

- a. Analisis Kebijakan: Melakukan analisis mendalam terhadap isu-isu transportasi untuk menghasilkan rekomendasi yang berbasis data dan kondisi faktual khususnya di bidang sarana transportasi.
- b. Penyusunan Kebijakan dan Rekomendasi: Menyusun kebijakan teknis serta program-program yang terkait dengan transportasi, termasuk norma dan standar. Bertanggung jawab untuk menyusun kebijakan, rencana, dan program analisis yang berkaitan dengan sarana transportasi, termasuk memberikan rekomendasi kebijakan yang berbasis data dan analisis yang mendalam, sehingga dapat membantu Kementerian Perhubungan dalam pengambilan keputusan yang lebih baik.
- c. Pemantauan dan Evaluasi: Melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap kebijakan yang telah diterapkan untuk memastikan efektivitas dan efisiensi. Fungsi pemantauan dan evaluasi yang dilakukan sangat

penting untuk menilai efektivitas kebijakan transportasi yang telah diterapkan. Dengan melakukan evaluasi secara berkala, dapat memberikan umpan balik yang konstruktif kepada Kementerian Perhubungan untuk perbaikan dan penyesuaian kebijakan di masa mendatang

- d. Kolaborasi dengan Stakeholder: Bekerja sama dengan berbagai pihak, termasuk akademisi dan lembaga lain, untuk memperkuat kapasitas analisis dan pengambilan keputusan. 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.

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

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

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

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

a. Kerja Sama dengan Institusi Lain

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi aktif menjalin kerja sama dengan berbagai institusi, untuk memperkuat analisis dan rekomendasi kebijakan. Kerjasama ini bertujuan untuk memanfaatkan keahlian teknis dalam menyusun solusi atas permasalahan transportasi yang kompleks

b. Penyusunan Kebijakan Berbasis Data dan Teknologi

Memiliki potensi besar dalam mengembangkan kebijakan yang didukung oleh data terkini dan teknologi mutakhir. Dengan penggunaan big data, machine learning, dan sistem informasi geografis (GIS), antara lain:

- 1) Menganalisis pola pergerakan transportasi.
 - 2) Memetakan kebutuhan sarana transportasi berdasarkan tren mobilitas masyarakat.
- c. Koordinasi Antar-Lembaga dan Pemangku Kepentingan

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat bertindak sebagai penghubung antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam:

- 1) Meningkatkan sinergi kebijakan antar-kementerian.
 - 2) Mengundang partisipasi publik dalam pengambilan keputusan.
 - 3) Memfasilitasi dialog dengan akademisi dan praktisi transportasi untuk menghasilkan kebijakan yang komprehensif.
- d. Menyediakan Rekomendasi untuk Situasi Darurat

Dalam kondisi krisis, seperti bencana alam atau pandemi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, dapat:

- 1) Merumuskan strategi tanggap darurat untuk perumusan kebijakan sarana transportasi publik.
 - 2) Mengkaji dampak ekonomi dan sosial dari kebijakan pembatasan mobilitas.
- e. Pengelolaan Sarana Transportasi Publik

Dalam rangka meningkatkan efisiensi transportasi publik, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kebijakan yang ada. Misalnya, mereka menyelenggarakan rapat kerja untuk membahas strategi pengelolaan sarana transportasi publik di daerah-daerah tertentu. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa layanan transportasi dapat diakses dengan baik oleh seluruh lapisan masyarakat

- f. Kebijakan Antisipatif

Menanggapi potensi peningkatan pergerakan, juga merumuskan kebijakan antisipatif seperti pengaturan waktu mudik, diskon tarif transportasi massal, dan rekayasa lalu lintas untuk mengurangi kepadatan. Kebijakan ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan selama periode puncak perjalanan.

3. Permasalahan

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

- a. Keterbatasan Data dan Sistem Informasi Data Tidak Terintegrasi:
 - 1) 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) Kompleksitas Pemangku Kepentingan: Banyaknya pihak yang terlibat dalam sektor transportasi, termasuk swasta dan masyarakat, membuat koordinasi menjadi tantangan tersendiri.
- c. Perubahan Dinamis di Sektor Transportasi
 - 1) Perkembangan Teknologi: Munculnya teknologi baru seperti kendaraan listrik, kendaraan otonom, dan sistem transportasi cerdas memerlukan adaptasi kebijakan yang cepat.
 - 2) Dinamika Sosial-Ekonomi: Perubahan kebutuhan transportasi akibat urbanisasi, pertumbuhan ekonomi yang memengaruhi prioritas kebijakan.
 - 3) Persaingan Global: Kebijakan transportasi harus bersaing dengan standar global untuk mendukung daya saing logistik nasional.
- d. Keterbatasan Anggaran dan Sumber Daya
 - 1) Alokasi Anggaran: Keterbatasan dana untuk riset, pengembangan, dan implementasi kebijakan sering menjadi kendala.
 - 2) Kapasitas SOM: Kurangnya tenaga ahli yang kompeten dalam analisis kebijakan berbasis data atau teknologi mutakhir.
 - 3) 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.
- f. 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.
- g. 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.
- h. 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.

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

2.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi

Renstra Kementerian Perhubungan merupakan dokumen perencanaan pembangunan sektor/urusan pemerintahan di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan (Perpres Nomor 173 Tahun 2024 Tentang Kementerian Perhubungan). Secara substansi, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 akan berpedoman pada RPJMN 2025-2029 yang merupakan periode pertama pada RPJPN 2025-2045. Dimana seluruh dokumen tersebut diselaraskan dengan program prioritas Presiden terpilih melalui Visi Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045 dengan delapan misi yang disebut asta cita.

Badan Kebijakan Transportasi sebagai salah satu unit eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah ditetapkan melalui, Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 Tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369), dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, dimana terdapat 5 unit kerja eselon II, salah satunya adalah Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang merupakan bagian dari Badan Kebijakan Transportasi, perlu melakukan penyusunan dokumen Renstra yang akan menjadi pedoman dan acuan perencanaan bagi Unit Eselon II dalam proses penyusunan dan penetapan rencana lima tahun (Renstra), penyusunan dan penetapan Rencana Kinerja Tahunan (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA-KL), pelaksanaan Rencana Kinerja Tahunan dan pemantauan serta evaluasi kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sampai dengan tahun 2029.

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi merupakan unit kerja eselon II di Badan Kebijakan Transportasi yang merupakan salah satu Instansi Pemerintah yang bertugas melakukan kegiatan perumusan kebijakan di bidang transportasi senantiasa dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengembangkan langkah-langkah strategis dan realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan secara cepat, tepat sasaran dan bermanfaat. Perubahan tersebut harus disusun dalam suatu tahapan yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan akuntabilitas dan kinerja yang berorientasi pada pencapaian hasil. Adanya perubahan dan perkembangan lingkungan baik pada skala dalam negeri, global yang dinamis maupun tuntutan Reformasi Birokrasi harus menjadi pertimbangan utama dalam perencanaan ke depan.

Arah kebijakan dan strategi pembangunan bidang transportasi dalam Renstra Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025-2029 memperhatikan berbagai hal sebagai berikut:

- a. Evaluasi keberhasilan/kegagalan pada periode Renstra berjalan (2020-2024)
- b. Agenda dan prioritas pembangunan dari Presiden terpilih 2025-2029 baik yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029 maupun bentuk kebijakan lainnya dengan mengacu pada Visi Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045 dengan delapan misi yang disebut astacita.
- c. Perkembangan isu strategis dan lingkungan strategis dalam skala nasional maupun global.
- d. Mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.
- e. Mengacu pada Renstra Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029.

Kepala Badan Kebijakan Transportasi telah menetapkan Indikator Kinerja Program (IKP) Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator kinerja Kegiatan (IKK) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2025-2029 yang tertuang dalam Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 15 Tahun 2025. Adapun Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 dapat diuraikan sebagai berikut:

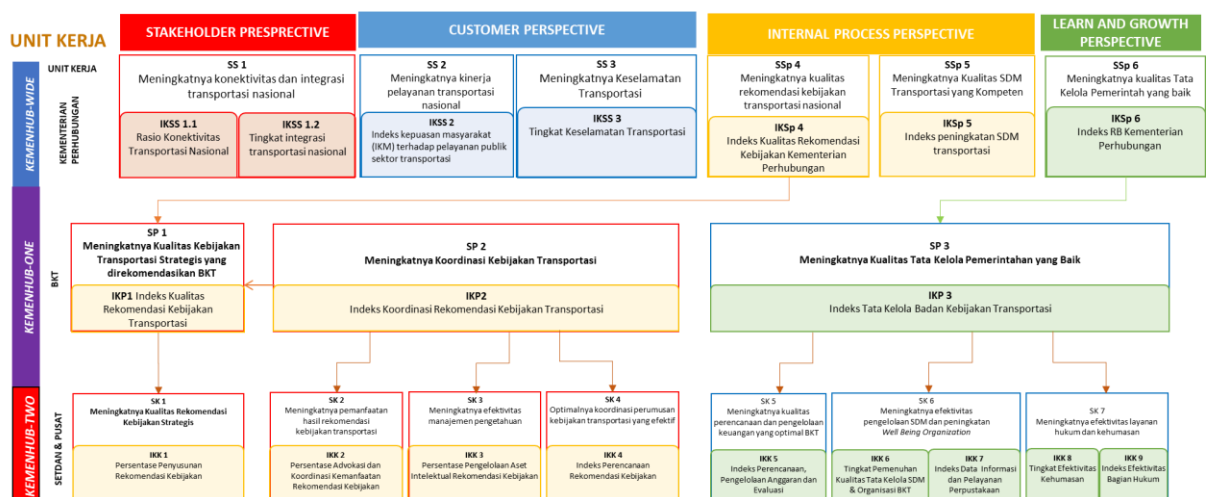
- a. Sasaran Program Pertama (SP.1) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi;
- b. Sasaran Program Kedua (SP.2) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Badan Kebijakan Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi;
- c. Sasaran Program Kedua (SP.3) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kinerja Manajemen Pengetahuan Kebijakan Transportasi;
- d. Sasaran Program Kedua (SP.4) yang akan dicapai adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan yang Efektif;
- e. Sasaran Program Kedua (SP.5) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Dalam tataran *internal process perspective* di level unit eselon II, khususnya Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Sasaran Kegiatan (SK) sebagai berikut:

- a. Sasaran Kegiatan Pertama (SK.1) yang akan dicapai adalah Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Kegiatan yaitu sebagai berikut:

- 1) IKK 1 : Presentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan
- b. Sasaran Kegiatan Kedua (SK.2) yang akan dicapai adalah Meningkatkan Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:
 - 1) IKK 2 : Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan
- c. Sasaran Kegiatan Ketiga (SK.3) yang akan dicapai adalah Meningkatkan Efektivitas Manajemen Pengetahuan, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:
 - 1) IKK 3 : Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan
- d. Sasaran Kegiatan Keempat (SK.4) yang akan dicapai adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:
 - 1) IKK 4 : Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan;
- e. Sasaran Kegiatan Kelima (SK.5) yang akan dicapai adalah Meningkatkan Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal, dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:
 - 1) IKK 5 : Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi.

Gambar 3 Cascading Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Kepada BKT



7 indikator diampu oleh Sekretariat Badan
 5 indikator diampu oleh seluruh Pusat kebijakan
 Rincian Indikator kinerja kegiatan tersebut adalah:
 Sekretariat Badan: IKK 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
 Pusat Kebijakan: IKK 1, 2, 3, 4, 5

Indikator kinerja yang berisikan antara Sekretariat Badan dengan Pusat Kebijakan adalah 3 IKK yaitu: 3, 4, 5

9 IKK

2.2 Rencana Kinerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL) Tahun Anggaran 2025

Setiap kegiatan yang diuraikan dalam KRO dan RO memiliki korelasi dengan sasaran program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029. Sasaran program pertama yaitu Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi dan sasaran program kedua yaitu Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik diuraikan menjadi kegiatan yang terklasifikasi dalam KRO Kebijakan Bidang Sarana. Rincian korelasi antara sasaran program dan restrukturisasi program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut.

Tabel 2 Rencana Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Tahun 2025

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/ Rincian Belanja
022.11.GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIFITAS
6891	Formulasi Kebijakan Transportasi
6891.ABF	Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana
6891.ABF.052	Kebijakan Pembangunan Transportasi
101	Bidang Sarana Transportasi
A	Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik (SDM, Teknologi, Kelembagaan, Lingkungan, Insentif)
B	Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim (Galangan Kapal Di Indonesia)
C	Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi (Laut Udara Darat Perkeretaapian)
D	Kebijakan Cyber Security Pada Dunia Penerbangan
E	Perumusan Kebijakan Isu Strategis
4662.AEA	Koordinasi
4662.AEA.051	Rancangan Kebijakan yang dikonsolidasikan
101	Bidang Sarana Transportasi
A	Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping
B	Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan
C	Dukungan Sinkronisasi Rekomendasi Kebijakan
D	Pendampingan Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan
E	Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan
F	Direktif Menteri Perhubungan Bidang Sarana Transportasi
G	Dukungan Penyusunan Kajian Rekomendasi KebijakanZX
022.11.WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN
4652	Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan
4652.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4652.EBA.960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
101	Administrasi Pengelolaan SDM
A	Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SDM Penunjang Teknis
4653	Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan

Kode	Kegiatan/Subkegiatan/Jenis Belanja/ Rincian Belanja
4653.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4653.EBA.962	Layanan Umum
101	Administrasi Perlengkapan dan Kerumahtanggaan
A	Administrasi Satuan Kerja, Keuangan, dan Pengelolaan
4653.EBA.994	Layanan Perkantoran
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor
A	Kebutuhan Perkantoran
B	Langganan Daya dan Jasa
C	Pemeliharaan Kantor
D	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor
4653.EBD.952	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
103	Administrasi Penyusunan Program
A	Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran dan Rencana Kinerja Tahunan
B	Rencana Strategis Transportasi Bidang Sarana
4653.EBD.953	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
101	Administrasi Penyusunan Evaluasi dan Pelaporan
A	Koordinasi Penyelenggaraan Evaluasi dan Pelaporan

Sumber : RKAKL Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025

2.3 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi

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

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

Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2025-2029

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	META INDIKATOR	TARGET				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan.	%	50% Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)	85	87	89	91	92
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dilakukan Advokasi Kepada Penerima Manfaat / Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan pada t-1	80	82	85	85	87
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	Rekomendasi Kebijakan yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual / Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan	90	100	100	100	100
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	40% (Perbandingan jumlah usulan RK pada tahap pagu indikatif yang sesuai renstra / Jumlah Usulan Agenda Setting) + 40% (Jumlah kesesuaian RK dalam POK Awal yang sesuai agenda setting / Jumlah RK dalam POK awal) + 20% (Jumlah Kesesuaian Judul RK dalam POK Akhir yang sesuai dengan POK Awal / Jumlah RK dalam POK Akhir)	72	74	76	78	80
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal	IKK 5	Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	%	50% LHE AKIP + 50% Nilai Kinerja Anggaran (NKA)	79	80	81	82	82

Sumber: Manual Indikator Kinerja BKT 2025-2029

2.4 Dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi

Perjanjian Kinerja (PK) merupakan dokumen kesepakatan kinerja antara pimpinan instansi yang lebih tinggi dengan pimpinan instansi di bawahnya yang memuat penugasan, sasaran, indikator kinerja, dan target yang harus dicapai dalam satu tahun anggaran. Dokumen ini berfungsi sebagai tolak ukur evaluasi akuntabilitas kinerja pada akhir tahun berjalan.

Pada Tahun 2025, dokumen Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (PKST) bersifat dinamis dan mengalami beberapa kali perubahan (revisi). Perubahan ini dilakukan sebagai bentuk responsivitas organisasi terhadap kebijakan nasional, baik terkait penataan kelembagaan (SOTK) maupun kebijakan fiskal (Efisiensi Anggaran).

Secara kronologis, dinamika perubahan Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025 dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Dokumen Perjanjian Kinerja Awal Disusun pada awal tahun anggaran (Januari 2025) berdasarkan DIPA Induk dengan Pagu Awal Rp. 7.549.156.000,00. Dokumen ini memuat target kinerja ideal yang direncanakan untuk mendukung pencapaian sasaran strategis Badan Kebijakan Transportasi sesuai dengan SK Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 56 Tahun 2024. Perjanjian Kinerja Awal ini sempat menjadi acuan pelaksanaan kegiatan pada Januari 2026.
2. Dokumen Perjanjian Kinerja Revisi I Disusun untuk mengakomodasi perubahan jumlah indikator kinerja yang semula 13 IKK menjadi 10 IKK. Hal ini dilakukan untuk menyelaraskan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) agar sesuai dengan mandat tugas dan fungsi (Tupoksi) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang baru dalam struktur Badan Kebijakan Transportasi.
3. Dokumen Perjanjian Kinerja Revisi II Disusun untuk mengakomodasi perubahan Pimpinan Badan Kebijakan Transportasi. Sesuai dengan Permenpan-RB No. 53 Tahun 2014, pergantian pejabat penanda tangan mengharuskan adanya revisi dokumen Perjanjian Kinerja untuk menjamin legalitas kontrak kinerja antara pimpinan baru dengan Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.
4. Dokumen Perjanjian Kinerja Revisi III merupakan perubahan paling mendasar dalam manajemen kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025. Dilakukan restrukturisasi dan penyederhanaan indikator kinerja dari semula 10 IKK (pada Revisi I & II) dipadatkan menjadi 5 (Lima) IKK Strategis. Perubahan ini didasarkan pada SK Kepala Badan Kebijakan Sarana Transportasi Nomor KP-BKT 36 TAHUN 20025.
5. Dokumen Perjanjian Kinerja Revisi IV merupakan perubahan terakhir untuk mengakomodir perubahan anggaran di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, anggaran awal 7.549.156.000,00 berubah menjadi 1.297.476.000,00

BAB III

DATA DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA

3.1 Dokumen Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi

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

Pengukuran kinerja dilakukan dalam rangka menghasilkan informasi kinerja mengenai pelaksanaan kegiatan dan pencapaian keluaran. Pengukuran Kinerja diawali dengan identifikasi capaian kinerja berdasarkan indikator kinerja yang terbaru dari Perjanjian Kinerja yang diukur tiap bulan, triwulan maupun tahunan.

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

Sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan monitoring capaian target realisasi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menyusun Rencana Aksi terhadap Perjanjian Kinerja yang telah ditetapkan perbulan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja yang dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap bulannya. Disamping itu, disusun juga laporan monitoring capaian kinerja yang diukur setiap triwulan sebagai bentuk monitoring kinerja target dan realisasi anggaran.

3.2 Evaluasi Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2020-2024

Evaluasi Capaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi ini disusun berdasarkan hasil evaluasi Laporan Kinerja Akuntabilitas Instansi Pemerintah (LAKIP) Tahun 2020-2024. LAKIP tersebut merupakan hasil evaluasi dan

pengendalian perencanaan yang disusun setiap tahun untuk melihat kinerja fisik dan keuangan dalam konteks Rencana Strategis (Renstra) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Capaian kinerja tersebut diukur berdasarkan hasil capaian indikator fisik maupun keuangan jangka menengah (Tahun 2020-2024).

Pada penyusunan LAKIP tahun 2020-2024 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan masih mengacu pada Renstra Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan sebelum terbitnya Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2021 tentang BRIN, pada pasal 65 menjelaskan bahwa pengintegrasian unit kerja yang melaksanakan penelitian, pengembangan dan penerapan IPTEK di Lingkungan Kementerian/Lembaga dialihkan ke Lingkungan BRIN. Sehingga berdasarkan peraturan tersebut, Badan Kebijakan Transportasi dicetuskan sebagai wujud transformasi dari Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan dan untuk Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan (LSDP) juga bertransformasi menjadi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2022.

Tahun 2020 hingga Triwulan I Tahun 2022 diwarnai dengan berbagai dinamika, diantaranya adanya pandemi secara mendunia yang ditimbulkan adanya wabah COVID-19 yang berdampak pada semua bidang. Pandemi COVID-19 dapat dihadapi dengan menerapkan Adaptasi Kebiasaan Baru yang memunculkan inovasi dan pembelajaran baru dalam organisasi. Adaptasi Kebiasaan Baru di bidang penelitian dan pengembangan maupun kebijakan transportasi perhubungan dilakukan dengan menyelenggarakan berbagai kegiatan secara daring seperti pembahasan penelitian dengan tenaga ahli dan stakeholder, workshop, dan seminar skala nasional maupun internasional. Selain itu, dalam rangka efisiensi dan efektifitas di masa pandemi, maka dilakukan penghimpunan data penelitian melalui aplikasi pengembangan e-survey yang melibatkan masyarakat sebagai salah satu respondennya. Penelitian disusun dengan melibatkan tenaga ahli dari berbagai bidang keilmuan dan stakeholder terkait mulai dari perencanaan hingga diseminasi sehingga hasil penelitian terjaga kualitasnya dan bermanfaat bagi masyarakat.

Pada Tahun 2021 sampai dengan Triwulan IV Tahun 2022 terdapat 3 (tiga) Sasaran Kegiatan dengan 8 (delapan) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang berorientasi outcome. IKK tersebut yang menjadi dasar analisis capaian Kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan (LSDP).

Setelah ditetapkannya Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan Nomor: KP_BLT 65 Tahun 2022 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2020-2024 pada tanggal 13

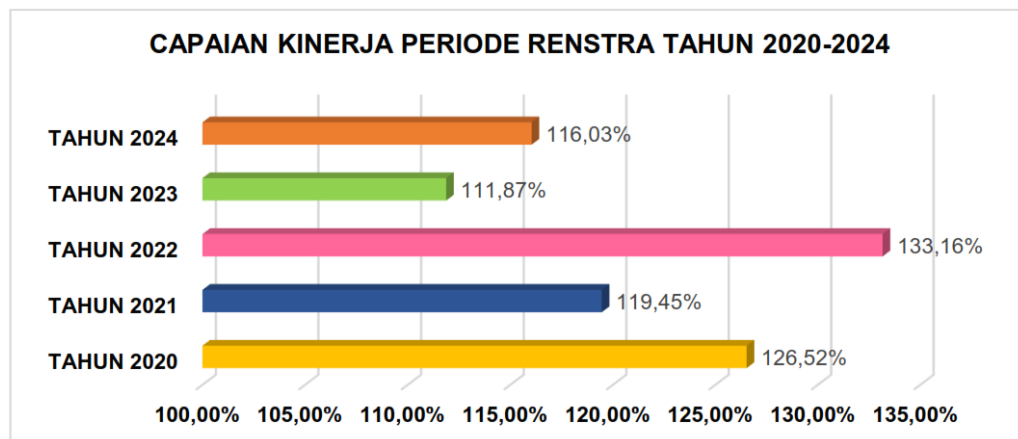
Juli 2022, dan pelantikan pegawai di bawah organisasi Badan Kebijakan Transportasi, telah merealisasikan beberapa program capaian IKK, khususnya terkait dengan perumusan rekomendasi kebijakan.

3.3 Pencapaian Kinerja Sasaran Kegiatan

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi selama periode Renstra tahun 2020-2024 terbagi dalam 2 periode. Periode awal Renstra pada tahun 2020 sampai tahun 2022, indikator kinerja yang dihitung adalah indikator kinerja yang masih mengacu pada indikator kinerja Pusat Penelitian dan Pengembangan Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dengan capaian kinerja pada tahun 2020 sebesar 126,52%, tahun 2021 sebesar 119,45%, dan pada tahun 2022 sebesar 133,16%.

Pada tahun 2023 sampai dengan tahun 2024, capaian kinerja telah disesuaikan dengan indikator kinerja kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Badan Kebijakan Transportasi, dimana pada tahun 2023 capaian kinerja sebesar 118,87%, sedangkan Tingkat capaian kinerja pada periode akhir tahun Renstra tahun 2024 sebesar 116,03%.

Gambar 4 Capaian Kinerja Periode Renstra Tahun 2020-2024



Sumber: Laporan Kinerja Pusjak LSDP Tahun 2020-2022 dan Pusjak Sarana Transportasi Tahun 2023-2024 diolah

Gambaran hasil capaian kinerja kegiatan secara keseluruhan periode Renstra tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 menunjukkan bahwa semua indikator kinerja kegiatan telah mendapatkan penilaian baik dengan tingkat capaian kinerja kegiatan diatas 90% atau kategori baik, secara rinci capaian kinerja kegiatan pada masing-masing indikator pada tabel di bawah ini.

Tabel 4 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2020-2022

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	TARGET RENSTRA			CAPAIAN LKIP			CAPAIAN KINERJA RENSTRA		
					2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
SK 1	Optimalnya Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Bidang Transportasi LSDP	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi di Bidang Transportasi LSDP Kebijakan	%	75	75	80	100	100	NA	133,33	133,33	-
		IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Transportasi LSDP (t-2)	%	35	36	37	50	37,5	60	142,86	104,17	162,16
		IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi LSDP	%	75	75	80	100	100	NA	133,33	133,33	-
		IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi LSDP (t-2)	%	30	30	30	33,3	35,71	NA	111,00	119,03	-
		IKK 5	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan & dukungan kebijakan/IPTEK dan SDM bidang transportasi LSDP	%	75	75	80	100	100	NA	133,33	133,33	-

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	TARGET RENSTRA			CAPAIAN LKIP			CAPAIAN KINERJA RENSTRA		
					2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
		IKK 6	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi hasil kajian evaluasi implementasi program, regulasi, kelembagaan, pendanaan & dukungan kebijakan/IPTEK dan SDM bidang transportasi LSDP (t-2)	%	30	31	32	40	33,3	50	133,33	107,42	156,25
SK 2	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi LSDP	IKK 7	Persentase penyelenggaraan penunjang teknis riset dan rekomendasi kebijakan transportasi	%	80	80	85	100	100	97,1	125	125	114,24
		IKK 8	Tingkat maturitas SPIP	Indeks	3	3	3	3	3	3	100	100	100

Sumber: Laporan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Pusjaka Tahun 2020-2022 (diolah)

Keterangan: Pada tahun 2022, IKK1 (initial outcome), IKK2 (initial outcome dan intermediate outcome) dan IKP3 (initial outcome) tidak dapat dilakukan pengukuran dikarenakan transformasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi

Tabel 5 Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2023-2024

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	TARGET RENSTRA		CAPAIAN LKIP		CAPAIAN KINERJA RENSTRA	
					2023	2024	2023	2024	2023	2024
SK 1	Meningkatnya Pemanfaatan Rekomendasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi	%	85	90	100	100	117,65	111,11
		IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	%	38	39	40	76,92	105,26	197,23
		IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK	%	85	90	100	100	117,65	111,11
		IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	%	32	32	-	-	-	-
SK 2	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan di Bidang Sarana transportasi Yang Efektif	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Diselaraskan Pada Tahun Berjalan	%	100	100	100	100	100	100
SK 3	Meningkatnya Birokrasi Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Yang Akuntabel	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	Level	3	3	3	3	100	100
		IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	84	85	100	100	119,05	117,65
		IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	88,2	90,2	100	85,16	113,38	94,42

Sasaran Kegiatan		Kode IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	TARGET RENSTRA		CAPAIAN LKIP		CAPAIAN KINERJA RENSTRA	
					2023	2024	2023	2024	2023	2024
		IKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	Nilai	81	81	80,8	80,61	99,75	99,52
		IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	Indeks	76	77	100	100	131,58	129,87
		IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	%	86	87	100	92,86	116,28	106,74
		IKK 12	Indeks Penyelenggaraan Perkantoran	Indeks	73	74	80,3	80,46	110	108,73

Sumber: Laporan Evaluasi Kinerja Tahun 2023-2024 (diolah)

Keterangan:

Pada tahun 2023, IKK 3 DAN IKK 4 tidak dapat dilakukan pengukuran dikarenakan pada tahun 2023 belum terdapat produk rekomendasi rumusan NSPK

Nilai Indeks RB Kemenhub TA 2021, sedangkan nilai RB Kemenhub TA 2022 sedang proses penilaian KemenpanRB

3.4 Capaian Kinerja Anggaran

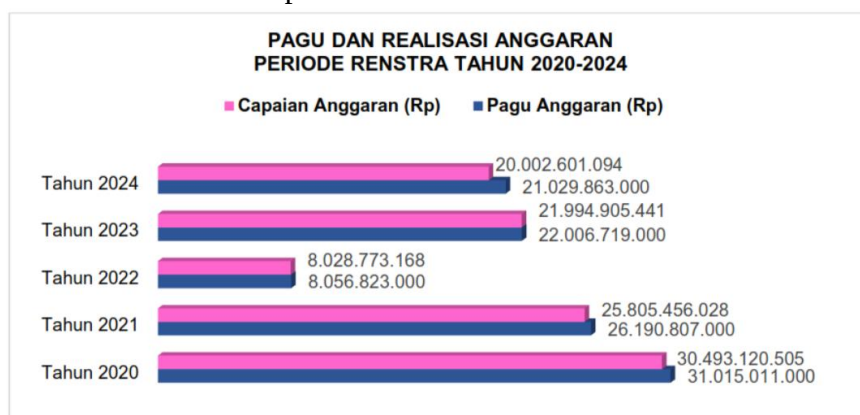
1. Periode Renstra Tahun 2020-2022

Dalam rangka mendukung ketercapaian target kinerja Pusat Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan pada Tahun 2020, telah terealisasi anggaran sebesar 98,32% atau senilai Rp 30.493.120.505,00 dari pagu anggaran senilai Rp. 31.015.011.000,00. Tahun 2021, telah terealisasi anggaran sebesar 98,53% atau senilai Rp 25.805.456.028,00 dari pagu anggaran senilai Rp 26.190.807.000,00. Sedangkan Capaian Kinerja pada Tahun 2022 sebesar Rp 8.028.773.168,00 dari pagu awal sebesar Rp 8.056.823.000,00 maka realisasi daya serap sebesar 99,65% (Excellent).

2. Periode Renstra Tahun 2023-2024

Pada tahun 2023 Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan telah bertransformasi menjadi Pusat kebijakan Sarana Transportasi, Badan Kebijakan Transportasi. Capaian anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2023 menunjukkan tingkat capaian yang excellent dengan tingkat capaian sebesar 99,95% atau dari pagu anggaran sebesar Rp 22.006.716.000,00 telah terealisasi sebesar Rp 21.994.905.441.000,00. Sedangkan untuk capaian kinerja anggaran pada tahun 2024 menunjukkan dari pagu anggaran sebesar Rp 21.029.863.000,00 telah terealisasi sebesar Rp 20.002.601.094,00 atau tercapai sebesar 95,12%.

Gambar 5 Grafik Pagu dan Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Periode Renstra Tahun 2020-2024



Gambaran pagu anggaran, realisasi anggaran dan capaian kinerja anggaran secara rinci pada periode Renstra tahun 2020 sampai dengan tahun 2024, dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6 Capaian Kinerja Anggaran Periode Renstra Tahun 2020-2024

TAHUN	PAGU ANGGARAN (Rp)	CAPAIAN ANGGARAN (Rp)	CAPAIAN KINERJA (%)
2020	31.015.011.000	30.493.120.505	98,32
2021	26.190.807.000	25.805.456.028	98,53
2022	8.056.823.000	8.028.773.168	99,65
2023	22.006.719.000	21.994.905.441	99,95
2024	21.029.863.000	20.002.601.094	95,12

3. Pengukuran Capaian Kinerja Tahun 2025

Capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Renstra Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025-2029 dan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025. Pengukuran tingkat capaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja utama pada masing-masing perspektif.

Pengukuran capaian kinerja untuk tiap-tiap Indikator Kinerja Kegiatan dituangkan didalam manual IKK untuk panduan menghitung capaian kinerja, yang mencakup tentang pengertian, kriteria dan formula. Berikut disampaikan target Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2024.

Tabel 7 Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79

Sumber : Rencana Strategis Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, 2025

4. Capaian Kinerja Tahun 2025 terhadap Target PK Tahun 2025

Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah rampung menyelesaikan kinerjanya di Tahun 2025. Kinerja di Tahun 2025 dapat dilaksanakan secara optimal. Berikut disampaikan tabel capaian kinerja Tahun 2025.

Tabel 8 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan
Target PK Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	100
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	100
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	86,67
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79	83,32
Rata-rata Capaian Kinerja (%)				115,97

Sumber : Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Diolah, 2025

3.5 Analisis Pencapaian Kinerja Tahun 2025

Pada Tahun 2025 Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah melaksanakan kegiatan yang telah direncanakan, uraian penjelasan realisasi kinerja setiap Sasaran Kegiatan akan dijelaskan sebagai berikut:

3.5.1 Sasaran Kegiatan 1 (SK 1)

Sasaran Kegiatan ke-1 adalah Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis. Pencapaian sasaran kegiatan kesatu diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan (IKK), yaitu: Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan.

Formulasi perhitungan Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan sebagai berikut :

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

Adapun rincian formulasi sub indikatornya adalah sebagai berikut:
Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan yaitu:

$$\text{Penyelesaian rekomendasi kebijakan} = \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder})}{(\text{Jumlah target Rekomendasi Kebijakan Pusat Kebijakan Transportasi})}$$

Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1) yaitu:

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

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan pertama disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 9 Rincian Target dan Realisasi IKK 1 Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	100	117,65

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

Capaian kinerja menunjukkan bahwa untuk sasaran kegiatan satu (SK 1) dengan Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan (IKK 1) telah terealisasi sebesar 100%. Capaian kinerja Tahun 2025 sebesar 117,65%, sedangkan capaian kinerja dibandingkan target pada perjanjian kinerja (PK) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah tercapai sebesar 117,65%.

Perumusan kebijakan yang telah selesai dikerjakan pada Tahun 2025 sebanyak 9 Rekomendasi Kebijakan, dengan rincian sebagai berikut:

1. Kajian direktif menteri perhubungan terkait Monitoring dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025;
2. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
3. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan terkait Layanan Water Taxi di Indonesia;
4. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan ROLA (Rolling Road/Rollende Landstrabe) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api;
5. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik;

6. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim;
7. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran;
8. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Penyelenggaraan General Sales Agent (GSA) di Indonesia;
9. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Cyber Security Pada Dunia Penerbangan.

Sedangkan jumlah rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi t-1 (tahun 2024) yang telah di tindaklanjuti kemanfaatannya di Tahun 2025 sebanyak 13 rekomendasi kebijakan, yaitu sebagai berikut:

1. Rekomendasi Kebijakan Penerapan Standar UN ECE pada Bus;
2. Rekomendasi Kebijakan Pengoperasian sepeda motor di jalan dengan Alinyemen vertikal yang melebihi standar;
3. Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni;
4. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Beenumpang Untuk Tujuan Wisata;
5. Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS);
6. Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut;
7. Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan;
8. Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan;
9. Review Regulasi Terkait Banyaknya Pelanggaran PUTA Dibawah 25 Kg Di Indonesia;
10. Kesiapan Sarana dan Navigasi Penerbangan serta Tanggungjawab asuransi dalam pengoperasian PUTA untuk komersial penumpang dan barang di Indonesia;
11. Potensi SeaWIG sebagai sarana transportasi wisata perairan di wilayah kepulauan;
12. Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN;
13. Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia.

3.5.2 Sasaran Kegiatan 2 (SK 2)

Sasaran Kegiatan ke-2 adalah Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi. Pencapaian sasaran kegiatan

kedua diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan ke-3 (IKK 2), yaitu Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan.

Formulasi Perhitungan Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Sebagai Berikut:

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

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan kedua disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 10 Rincian Target dan Realisasi IKK 2 Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	100	125

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

Capaian kinerja untuk sasaran kegiatan kedua dengan Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (IKK 2) telah terealisasi sebesar 100%. Capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 125%, sedangkan capaian kinerja dibandingkan dengan target kinerja pada perjanjian kinerja (PK) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah tercapai sebesar 125%. Judul rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi yang telah dilakukan advokasi pada Tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. Rekomendasi Kebijakan Penerapan Standar UN ECE pada Bus;
2. Rekomendasi Kebijakan Pengoperasian sepeda motor di jalan dengan Alinyemen vertikal yang melebihi standar;
3. Perumusan Kebijakan Potensi Sarana Kapal untuk Angkutan Barang Berbahaya di Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni;
4. Perumusan Kebijakan Pengoperasian Balon Udara Beenumpang Untuk Tujuan Wisata;
5. Perumusan Kebijakan Kesiapan Indonesia dalam Menghadapi Maritim Autonomous Surface Ships (MASS);

6. Perumusan Kebijakan Kapal Ro-Ro untuk Perintis Laut;
7. Perumusan Kebijakan Penggunaan Sarana Teknologi Pada Kendaraan Bermotor Sebagai Alat Deteksi Dini Kesesuaian Muatan;
8. Perumusan Kebijakan Skema Pengadaan dan Pengelolaan Sarana Kereta Api yang Berkelanjutan;
9. Review Regulasi Terkait Banyaknya Pelanggaran PUTA Dibawah 25 Kg Di Indonesia;
10. Kesiapan Sarana dan Navigasi Penerbangan serta Tanggungjawab asuransi dalam pengoperasian PUTA untuk komersial penumpang dan barang di Indonesia;
11. Potensi SeaWIG sebagai sarana transportasi wisata perairan di wilayah kepulauan;
12. Perumusan Kebijakan Potensi Seaplane Sebagai Alternatif Moda untuk Daerah Laut dan Sungai di Wilayah IKN;
13. Perumusan Kebijakan Perencanaan Monorel Gantung di Indonesia.

3.5.3 Sasaran Kegiatan 3 (SK 3)

Sasaran Kegiatan ke-3 adalah Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan. Pencapaian sasaran kegiatan ketiga diwujudkan melalui 1 (satu) indikator kinerja kegiatan ke-3 (IKK 3), yaitu Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan.

Formulasi Perhitungan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan Sebagai Berikut:

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

Instrumen untuk menilai dan mengukur proporsi rekomendasi kebijakan yang telah dipublikasikan baik secara internal melalui aplikasi SiBijak, website, e-library dan dalam bentuk Dialog Kebijakan untuk seluruh pegawai serta secara eksternal melalui Sosialisasi Kebijakan atau Expert Talk. Indikator ini mencerminkan transparansi, akuntabilitas, dan aksesibilitas rekomendasi kebijakan, serta memastikan bahwa rekomendasi tersebut tersedia untuk diakses dan dijadikan acuan oleh pihak terkait.

Data dukung yang bisa di jadikan aset intelektual adalah Infograis/Prosiding yang di upload pada SiBijak/Websiste/Surat Kabar/

Bahan Tayang (Powerpoint). Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan ke-3 disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 11 Rincian Target dan Realisasi IKK 3 Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	111,11

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

Pada Capaian kinerja untuk sasaran kegiatan ketiga dengan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan (IKK 3) telah terealisasi 100%. Capaian kinerja pada Tahun 2025 sebesar 200%, sedangkan capaian kinerja dibandingkan dengan target kinerja pada perjanjian kinerja (PK) Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah tercapai sebesar 111,11%. Jumlah rekomendasi kebijakan yang telah dilakukan pengelolaan aset intelektual adalah sebagai berikut;

1. Kajian direktif menteri perhubungan terkait Monitoring dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025;
2. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
3. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan terkait Layanan Water Taxi di Indonesia;
4. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan ROLA (Rolling Road/Rollende Landstrabe) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api;
5. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik;
6. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim;
7. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran;
8. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Penyelenggaraan General Sales Agent (GSA) di Indonesia;
9. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Cyber Security Pada Dunia Penerbangan.

Seluruh hasil asset intelektual dapat diakses pada link berikut
<https://lnk.dephub.go.id/AsetMP>.

3.5.4 Sasaran Kegiatan 4 (SK 4)

Nilai Sasaran Kegiatan ke-4 adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif. Pencapaian sasaran kegiatan kedua diwujudkan melalui satu indikator kinerja kegiatan ke-4 (IKK 4) yaitu Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan. Formulasi Perhitungan Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan Sebagai Berikut:

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

Instrumen untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan output yang dihasilkan. Koordinasi Pengendalian Kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring penyelesaian rekomendasi kebijakan.

Data dukung dalam perhitungan antara lain, Renstra, POK awal dan POK Akhir, Dokumen usulan judul Rekomendasi Kebijakan dalam agenda setting yang telah dilaporkan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan batas waktu penyampaian sebelum DIPA terbit.

Jumlah usulan agenda setting yang sesuai Renstra adalah membandingkan jumlah usulan Rekomendasi Kebijakan Agenda Setting yang sesuai dengan cluster isu yang ada dalam Renstra masing-masing Pusat Kebijakan.

Data dukung Agenda Setting (AS) adalah surat Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi yang didalam lampirannya termuat usulan Rekomendasi Kebijakan pada Agenda Setting dari masing-masing Pusat Kebijakan.

Addendum Agenda Setting diperkenankan dengan mensyaratkan surat susulan perubahan dari Sekretaris Baketrans ke Kepala Baketrans dengan batas maksimal sebelum DIPA Tahun Anggaran terbit (akhir November atau awal Desember di tahun t-1).

Penyampaian surat hasil Agenda Setting dari Sekretaris Badan kepada Kepala Badan disampaikan paling lambat di pekan kedua bulan Januari

Contoh ilustrasi:

Tahun anggaran adalah tahun t (2026)

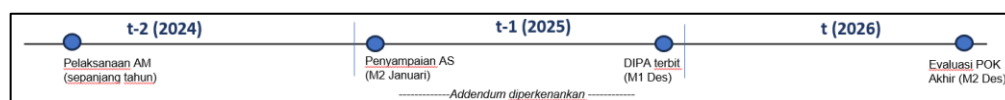
DIPA terbit akhir November hingga awal Desember t-1 (2025)

Agenda mapping dilaksanakan di t-2 (2024)

Penyampaian agenda setting paling lambat di pekan kedua Januari t-1 (2025)

Addendum penyampaian Agenda Setting diperkenankan (jika ada) sepanjang tahun t-1 sebelum DIPA terbit (2025)

POK akhir bisa dievaluasi pada pertengahan Desember tahun t (2026)



Catatan untuk periode penilaian khusus 2025:

Agenda Setting Tahun 2024 di addendum dengan Nota Dinas dari Setbadan ke Kabadan

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan ke-4 disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 12 Rincian Target dan Realisasi IKK 4 Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	86,67	120,37

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

3.5.5 Sasaran Kegiatan 5 (SK 5)

Tingkat Sasaran Kegiatan ke-5 adalah Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal BKT. Pencapaian sasaran kegiatan kelima diwujudkan melalui Satu indikator kinerja kegiatan ke-5 (IKK 5) yaitu Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi.

Formulasi Perhitungan Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi Sebagai Berikut:

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

Secara rinci hasil capaian indikator kinerja pada sasaran kegiatan ke-5 disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 13 Rincian Target dan Realisasi IKK 5 Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79	83,32	105,72

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

Nilai Capaian kinerja untuk sasaran kegiatan kelima terdapat 1 indikator kinerja yaitu Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan (IKK 5). Indeks kinerja ini terdiri yaitu nilai SAKIP dan Nilai NKA, nilai SAKIP Pusat Kebijakan Sarana Transportasi berdasarkan hasil penilaian dari Itjen Kemenhub didapatkan Nilai sebesar 80,01. Sedangkan nilai NKA Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 sebesar 87,02. Sehingga, nilai IKK 5 pada Tahun 2025 sebesar 83,51.

3.6 Analisis Sumber Daya Keuangan dan Realisasi Anggaran Tahun 2024

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2025 berdasarkan DIPA Pusat Kebijakan Transportasi adalah sebesar Rp 7.899.084.000,00 (Tujuh Milyar Delapan Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Delapan Puluh Empat Ribu Rupiah) Namun anggaran tersebut belum dapat dimanfaatkan secara optimal dikarenakan adanya blokir anggaran pada Kementerian/Lembaga untuk efisiensi anggaran, sehingga anggaran yang dapat dimanfaatkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 adalah sebesar Rp 1.297.476.000,00 (Satu Milyar Dua Ratus Sembilan Puluh Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah). Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 telah terealisasi sebesar Rp 1.275.269.308,00 atau 98,29% dari pagu anggaran yang dapat dimanfaatkan di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi TA 2025.

Tabel 14 Rencana dan Realisasi Anggaran Berdasarkan Pagu Efektif

Jenis Belanja	Pagu Anggaran Efektif (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	1.297.476.000,00	1.275.269.308,00	98,29%

Jenis Belanja	Pagu Anggaran Efektif (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Modal	-	-	-
Total	1.297.476.000,00	1.275.269.308,00	98,29%

Realisasi Anggaran berdasarkan pagu awal Tahun 2025 adalah sebagai berikut:

Tabel 15 Rencana dan Realisasi Anggaran Berdasarkan Pagu Awal

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	7.899.084.000,00	1.275.269.308,00	16,14%
Belanja Modal	-	-	-
Total	7.899.084.000,00	1.275.269.308,00	16,14%

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 dalam mendukung ketercapaian IKK secara rinci dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 16 Rincian Output dan Anggaran IKK Tahun 2025

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		PAGU	TARGET		Realisasi Anggaran TA 2025 (Rp)
			Kinerja (%)	Anggaran (Rp)	
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	534.922.000	85	534.922.000	526.561.118
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	48.350.000	80	48.350.000	43.349.961
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	36.656.000	90	36.656.000	35.997.850
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	113.201.000	72	113.201.000	112.165.025
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan	564.347.000	79	564.347.000	557.195.354

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		PAGU	TARGET		Realisasi Anggaran TA 2025 (Rp)
			Kinerja (%)	Anggaran (Rp)	
	Anggaran dan Evaluasi				

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

3.7 Analisis Capaian Kinerja, Keberhasilan, dan Efisiensi Sumber Daya

Berdasarkan pengukuran kinerja yang telah dilakukan, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (PKST) berhasil merealisasikan target kinerja fisik sebesar 100% bahkan melampaui target pada beberapa indikator, meskipun dihadapkan pada tantangan keterbatasan fiskal yang signifikan. Berikut adalah analisis mendalam terkait faktor keberhasilan, kendala, efisiensi, serta budaya kinerja yang diterapkan:

3.7.1 Analisis Keberhasilan dan Strategi Penyesuaian Ruang Lingkup

Pada tahun 2025, PKST berhasil merealisasikan target 9 (Sembilan) Dokumen Rekomendasi Kebijakan (Realisasi:100%/Melampaui Target). Keberhasilan menjaga kuantitas output di tengah kebijakan efisiensi anggaran dan automatic adjustment pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) yang berdampak langsung pada Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Meskipun terdapat kendala ketersediaan anggaran operasional kajian (belanja barang), Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tetap berkomitmen menjaga akuntabilitas kinerja dengan strategi sebagai berikut:

1. Penyesuaian Metodologi Kajian

Mengacu pada arah kebijakan dalam Renstra 2025-2029 yang menekankan pada penguatan tata kelola, PKST melakukan penyesuaian metode penyusunan rekomendasi. Mengingat keterbatasan anggaran belanja barang untuk survei primer lapangan, PKST menggeser pendekatan menjadi analisis berbasis Data Sekunder Terintegrasi.

2. Penyesuaian Ruang Lingkup (*Descoping*)

Guna memastikan target kuantitas (jumlah dokumen rekomendasi) tetap tercapai sesuai Perjanjian Kinerja, dilakukan penyesuaian pada kedalaman dan ruang lingkup analisis. Kajian difokuskan pada aspek makro dan strategis yang dapat dianalisis melalui desk study, tanpa mengurangi validitas substansi rekomendasi kebijakan yang dihasilkan.

3. Dampak Kualitas

Perlu diakui bahwa efisiensi anggaran ini memberikan implikasi pada kualitas kedalaman data mikro yang biasanya didapat melalui

survei primer. Namun, PKST memitigasi risiko ini melalui proses validasi berjenjang untuk memastikan rekomendasi yang dihasilkan tetap implementable dan relevan bagi pemangku kepentingan.

3.7.2 Analisis Efisiensi Sumber Daya

Pengukuran efisiensi sumber daya dilakukan dengan membandingkan besaran input (anggaran) yang dialokasikan terhadap output (kinerja) yang berhasil direalisasikan. Pada Tahun 2025, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi memiliki alokasi Pagu Awal sebesar Rp 7.899.084.000. Namun, sejalan dengan kebijakan pengendalian belanja nasional (Automatic Adjustment) dan langkah efisiensi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, dilakukan rasionalisasi anggaran secara masif sehingga Pagu Efektif yang dikelola menyusut menjadi Rp 1.297.476.000.

Meskipun beroperasi dengan hanya 18% dari rencana anggaran awal, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tetap berhasil menuntaskan target fisik 9 (Sembilan) Dokumen Rekomendasi Kebijakan (100%). Hal ini mengindikasikan bahwa PKST berhasil menekan *Cost per Output* (Biaya per Dokumen) ke titik yang sangat efisien. Hal ini menunjukkan bahwa strategi yang dilaksanakan berhasil untuk membuat Pusat Kebijakan Sarana Transportasi tetap berkinerja dengan baik.

3.7.3 Budaya Kinerja

Capaian kinerja 100% di tengah efisiensi anggaran tidak mungkin terwujud tanpa transformasi budaya kerja yang fundamental. Sepanjang tahun 2025, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (PKST) membangun ekosistem budaya kinerja yang bersifat Adaptif, Kolektif, dan Terdigitalisasi dengan rincian sebagai berikut:

1. Kepemimpinan Partisipatif

Berbeda dengan pola kepemimpinan konvensional yang hanya menerima laporan akhir, Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi menerapkan mekanisme pengendalian mutu berlapis (*Multi-layer Quality Control*). Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi bertindak langsung sebagai *Final Quality Filter* (Penjamin Mutu Terakhir) untuk setiap dokumen rekomendasi kebijakan sebelum didistribusikan ke unit teknis. Hal ini memastikan bahwa meskipun kajian dikerjakan secara mandiri, bobot rekomendasi tetap memiliki standar tinggi. Sedangkan monitoring harian didelegasikan kepada Ketua Tim Kerja melalui grup koordinasi digital (*WhatsApp Group*), namun isu-isu krusial dipantau langsung oleh pimpinan untuk pengambilan keputusan cepat (*quick wins*).

2. Optimalisasi Analisis Kebijakan Ahli Utama sebagai advisor untuk menutupi ketiadaan anggaran jasa untuk tenaga ahli, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi memberdayakan para Analisis Kebijakan Ahli Utama sebagai Penasehat Substansi. Peran mereka dikonversi menjadi Internal Expert yang memberikan arahan metodologi dan menjaga standar kualitas kajian agar tetap on-track sejak tahap desain hingga pelaporan.
3. Keterbatasan biaya perjalanan dinas dan rapat fisik disiasati dengan rapat online. Seluruh proses pengumpulan data, koordinasi tim, dan konsinyering dilakukan melalui *platform Zoom Meeting* berlisensi. Ini terbukti mampu memangkas biaya konsumsi dan akomodasi hingga 0% (nol rupiah) tanpa mengurangi esensi koordinasi. Selain itu, Ketua Tim kerja memanfaatkan jejaring praktisi internal Kementerian Perhubungan yang kompeten sebagai narasumber, menggantikan narasumber eksternal berbayar.
4. Ketua Tim kerja diberikan otonomi untuk melakukan penyesuaian (*adjustment*) ruang lingkup kajian. Kajian yang semula dirancang luas, dipersempit fokusnya pada isu spesifik yang dapat diselesaikan dengan data sekunder, namun tetap relevan bagi stakeholder.

3.7.4 Tindak Lanjut dan Rekomendasi

Berdasarkan evaluasi atas keberhasilan dan kendala yang dihadapi (khususnya terkait metode data sekunder akibat efisiensi anggaran), maka rencana tindak lanjut yang akan diambil adalah:

1. Pengusulan Anggaran Berbasis Prioritas
Untuk kajian yang bersifat krusial dan membutuhkan data mikro, akan diusulkan alokasi anggaran khusus survei primer pada tahun anggaran berikutnya atau melalui mekanisme revisi anggaran jika memungkinkan.
2. Kolaborasi Pertukaran Data
Menginisiasi MoU atau Perjanjian Kerja Sama (PKS) pertukaran data dengan operator transportasi dan BPS untuk memperkaya basis data sekunder, guna menutupi celah ketiadaan survei primer.
3. Peningkatan Kompetensi Analisis Data
Memberikan pelatihan teknis pengolahan data sekunder tingkat lanjut bagi para Analisis Kebijakan agar kualitas analisis tetap tajam meskipun tanpa dukungan data primer yang masif.

BAB IV PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja pada Tahun 2025 serta sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi telah menggunakan target berbasis *outcome* yang telah sesuai dengan Perjanjian Kinerja Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi Tahun 2025. Secara keseluruhan, rata-rata capaian kinerja Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 dibandingkan target tahunan pada tahun 2025 sebesar 115,97%, dengan rincian pada tabel berikut.

Tabel 17 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan Target PK Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Triwulan IV Tahun 2025	Capaian Kinerja
1	2	3	4	5	(5:4)
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	100	117,65
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	100	125
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	111,11
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	86,67	120,37
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79	83,32	105,72
Rata-rata Capaian Kinerja (%)					115,97

Sumber : Pusjak Sarana Transportasi, Diolah, 2025

Kunci keberhasilan dalam pencapaian kinerja yaitu adanya implementasi manajemen kinerja yang baik melalui pengaturan kerjasama secara harmonis dan terintegrasi antara pimpinan dan pelaksana, serta pemanfaatan sumber daya yang ada secara maksimal guna mencapai target kinerja.

Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2025 berdasarkan DIPA Pusat Kebijakan Transportasi adalah sebesar Rp 7.899.084.000,00 (Tujuh Milyar Delapan Ratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Delapan Puluh Empat

Ribu Rupiah) Namun anggaran tersebut belum dapat dimanfaatkan secara optimal dikarenakan adanya blokir anggaran pada Kementerian/Lembaga untuk efisiensi anggaran, sehingga anggaran yang dapat dimanfaatkan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 adalah sebesar Rp 1.297.476.000,00 (Satu Milyar Dua Ratus Sembilan Puluh Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah). Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada Tahun 2025 telah terealisasi sebesar Rp 1.275.269.308,00 atau 98,29% dari pagu anggaran yang dapat dimanfaatkan di Pusat Kebijakan Sarana Transportasi TA 2025.

Tabel 18 Rencana dan Realisasi Anggaran

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	1.297.476.000,00	1.275.269.308,00	98,29%
Belanja Modal	-	-	-
Total	1.297.476.000,00	1.275.269.308,00	98,29%

4.2.Saran

Berdasarkan hasil evaluasi pelaksanaan kegiatan dan anggaran pada Tahun 2025 terdapat beberapa saran yang diberikan, antara lain:

1. Pemantauan progres kegiatan secara kontinyu dengan melibatkan pelaksana kegiatan agar capaian kinerja dan anggaran dapat tercapai sesuai yang direncanakan.
2. Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tahun 2025, merupakan indikator baru sesuai dengan indikator kinerja kegiatan periode Renstra Tahun 2025-2029, untuk itu beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk dapat mencapai target sesuai yang direncanakan, antara lain:
 - a. Terkait IKK 1 perlu dilakukan sosialisasi dan pemahaman perhitungan terbaru dari Indikator ini, IKK 1 menggabungkan antara pemantauan progress penyelesaian penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan progres pemantauan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan yang telah di susun pada t-1.
 - b. Terkait IKK 3, perlu dilakukan sosialisasi penyusunan aset intelektual dari hasil rekomendasi kebijakan yang telah di susun untuk di publikasikan.
 - c. Terkait IKK 5 secara kontinyu perlu melakukan koordinasi dengan bagian keuangan dalam pemantauan perhitungan Nilai Kinerja Anggaran (NKA) yang merupakan gabungan dari nilai IKPA dan nilai perencanaan anggaran.

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.
- 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.
- Permenpan 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja Dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.
- Peraturan Presiden Nomor Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).