



**BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH

**PUSAT KEBIJAKAN KESELEMATAN
DAN KEAMANAN TRANSPORTASI**

2025



Baketrans 

[Baketrans.kemenhub.go.id](https://baketrans.kemenhub.go.id) 

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan 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 Keselamatan dan Keamanan 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 Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 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 kontinu tiap bulan melalui monitoring rencana aksi atas perjanjian kinerja, laporan kinerja triwulan maupun laporan akuntabilitas kinerja pemerintah (LKIP) tahunan.

Laporan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban sekaligus menjadi acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi serta sebagai pedoman dalam mengambil langkah-langkah kebijakan pada tahun mendatang.

Kami mengapresiasi seluruh pihak baik internal maupun eksternal Kementerian Perhubungan yang telah berkontribusi dan bekerjasama dalam pencapaian kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan 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 Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dirasakan oleh seluruh stakeholder terkait dan masyarakat

Jakarta, Januari 2026

Kepala
Pusat Kebijakan Keselamatan
dan Keamanan Transportasi

Ir. Bernadette E.S. Mayashanti, MSP.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP 196908031998032001

RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi tahun 2025 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran yang telah ditetapkan. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi bertugas untuk melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi, memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat unggulan analisis kebijakan transportasi di bidang keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan fungsi dan kewenangannya secara efektif dan efisien. Termasuk didalamnya adalah merumuskan langkah-langkah secara terarah membentuk tujuan yang disusun berdasarkan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dihadapi dan sasaran kegiatan yang menggambarkan hal yang ingin dicapai dalam setiap perencanaannya. Permasalahan yang dihadapi selama ini dengan adanya tumpang tindih pelaksanaan analisis dengan subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan dapat diantisipasi dengan baik melalui koordinasi antar institusi dalam penyelenggaraan analisis. Atmosfer transformasi kelembagaan Badan Kebijakan Perhubungan bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi yang mengarah pada Badan Kebijakan Transportasi (BKT) memberikan dampak positif dengan konsep mirroring dimana informasi hasil Analisis yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi. Untuk itu, diperlukan kedekatan komunikasi melalui hubungan tata kerja yang dibangun secara harmonis antara Unit Eselon 1 Badan Kebijakan Perhubungan dan Unit Eselon 2 di Lingkungan Badan Kebijakan Perhubungan dengan para penggunanya, mulai dari Menteri Perhubungan, Unit Eselon 1 dan Eselon 2 di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama pada jajaran Ditjen Teknis, dan para Kepala Daerah serta *stakeholder* terkait yang memerlukan rekomendasi atas evaluasi pelaksanaan kebijakan bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi, yang secara akumulatif akan memberikan hasil optimal capaian kinerja Kementerian Perhubungan.

Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 110,488%. Selama tahun anggaran 2025

besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian per kegiatan, sebagai berikut:

1. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Triwulan IV sebesar 107,35%.
2. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja sampai dengan Triwulan IV sebesar 118,75%.
3. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Triwulan IV sebesar 111,11%.
4. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan dengan capaian kinerja pada Triwulan IV sebesar 104,17%.
5. Indikator kinerja kegiatan 5 (IKK 5), Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi dengan capaian kinerja pada Triwulan IV sebesar 111,06%.

Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2025 adalah sebesar Rp 7.628.642.000,00 (tujuh milyar enam ratus dua puluh delapan enam ratus empat puluh dua ribu rupiah). Sedangkan pagu efektif selama tahun 2025 adalah Rp.1.725.922.000 (satu milyar tujuh ratus dua puluh lima juta sembilan ratus dua puluh dua ribu rupiah) Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sampai dengan Triwulan IV telah terealisasi sebesar Rp 1.718.513.094 atau terealisasi sebesar 99,57 %

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
RINGKASAN EKSEKUTIF.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. TUGAS DAN FUNGSI	2
C. STRUKTUR ORGANISASI	4
D. SUMBER DAYA MANUSIA	6
E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI	11
F. SISTEMATIKA LAPORAN	21
BAB II PERENCANAAN KINERJA	23
A. RENSTRA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI	23
B. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN	24
C. TARGET KINERJA TAHUN 2025-2029	36
D. RENCANA KINERJA DAN ANGGARAN.....	39
E. PERJANJIAN KINERJA.....	43
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	45
A. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA.....	45
B. PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA TAHUN 2025	48
1. Analisis efisiensi anggaran	58
2. Analisis efisiensi Sumber Daya Manusia	58
BAB IV PENUTUP	76
A. Kesimpulan	76
B. SARAN TINDAK LANJUT	76
LAMPIRAN	78

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 pada hasil analisis Balanced Scorecard	28
Tabel 2. 2 Sasaran Kegiatan berdasarkan IKK	34
Tabel 2. 3 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.....	32
Tabel 2. 4 Rencana Kerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025.....	38
Tabel 2. 5 Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi	41
Tabel 3. 1 Pengukuran Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi.....	39
Tabel 3. 2 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan Target PK Tahun 2025.....	41
Tabel 3. 3 Realisasi Capaian pusat Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Triwulan IV	45
Tabel 3. 4 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 (tahun 2025)	48
Tabel 3. 5 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Triwulan IV Tahun 2025	51
Tabel 3. 6 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 3 Triwulan IV Tahun 2025	53
Tabel 3. 7 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 4 Tahun 2025.....	56
Tabel 3. 8 Rencana dan Realisasi Anggaran	57
Tabel 3. 9 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 5 Tahun 2025.....	58
Tabel 3. 10 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Unit Kerja Lainnya	59
Tabel 3. 11 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target Renstra Tahun 2025-2029	61
Tabel 3. 12 Perkembangan Anggaran Tahun 2020-2024 Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	62
Tabel 3. 13 Rencana dan Realisasi Anggaran	63
Tabel 3. 14 Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKK	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	4
Gambar 1. 2 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi	7
Gambar 1. 3 Jumlah pegawai berdasarkan jabatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi	8
Gambar 1. 4 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi berdasarkan pendidikan	9
Gambar 1. 5 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi berdasarkan Golongan	10
Gambar 1. 6 Jumlah analis kebijakan di Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi berdasarkan jenjang.....	11
Gambar 2. 1 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029.....	28
Gambar 3. 1 Agenda Mapping Pusjak KKT Tahun 2025	55
Gambar 3. 2 Foto Bersama Agenda Mapping Pusjak KKT 2025	55
Gambar 3. 3 Sharing Knowledge Evaluasi Penyelenggaraan Kinerja Keamanan Penerbangan pada Bandar Udara di Indonesia	66
Gambar 3. 4 Sharing Knowledge Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi.....	64
Gambar 3. 5 Sharing Knowledge Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas.....	65
Gambar 3. 6 Telaahan Staff Pusjak KKT Tahun 2025	69
Gambar 3. 7 Pelaksanaan Apel Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	70

BAB 1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi 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 keatas harus mempertanggungjawabkan 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 Keselamatan dan Keamanan 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 serta Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang melaksanakan kegiatan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia telah dilakukan melalui pengembangan tenaga fungsional seperti analisis kebijakan serta memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mengikuti pendidikan formal/kursus. Sejalan dengan upaya peningkatan kualitas SDM tersebut, telah dilakukan serangkaian kegiatan penunjang antara lain pelaksanaan *Focus Group Discussion* (FGD), mengikuti diklat/bimbingan teknis dan kegiatan mengikuti kegiatan seminar nasional maupun internasional, dan beberapa kegiatan penunjang lainnya untuk mendukung pengembangan dan publikasi hasil-hasil analisis kebijakan.

Permasalahan dibidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan

analisa kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi didasarkan pada isu-isu kegiatan sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan, usulan subsektor, stakeholder dan usulan Pemerintah Daerah.

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025 ini dimaksudkan untuk dapat melihat seberapa besar manfaat atau hasil yang dicapai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dalam meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan kinerja dalam memberikan analisis dan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Laporan ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran kegiatan yang telah ditetapkan.

B. TUGAS DAN FUNGSI

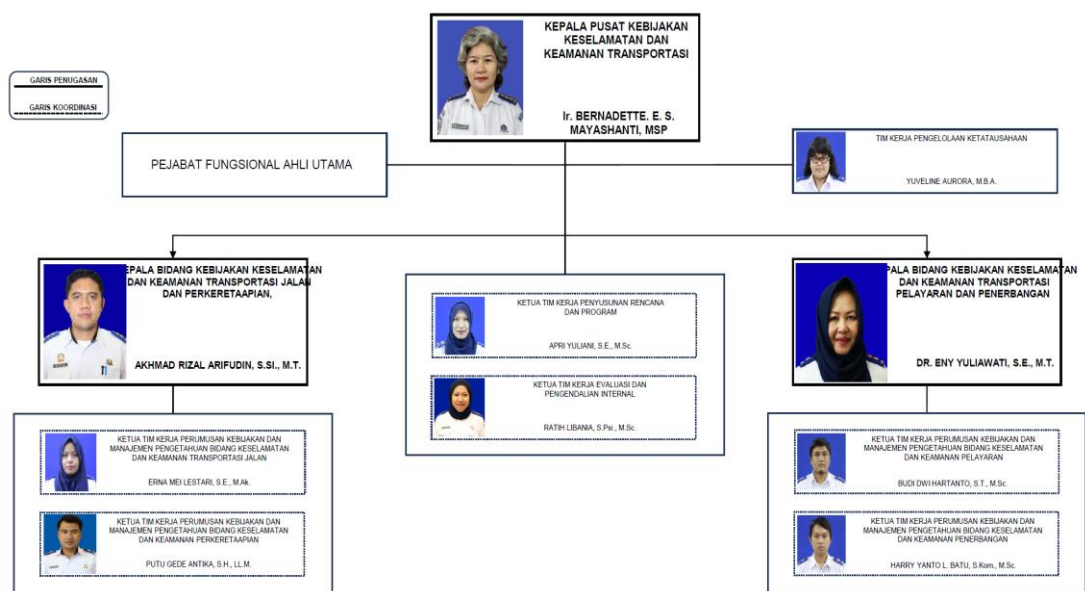
Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tugas pokok Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
2. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
3. Penyiapan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
5. Penyiapan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
6. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi;
7. Penyiapan bahan pelaksanaan urusan administrasi pusat.

C. STRUKTUR ORGANISASI

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri dari 1 (satu) jabatan setingkat eselon II, 2 (dua) jabatan eselon III, 5 (lima) ketua tim dan kelompok jabatan fungsional. Seperti gambar berikut.



Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri atas:

1. Bidang Keselamatan Transportasi

Bidang Keselamatan Transportasi 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 keselamatan transportasi. Dalam melaksanakan tugas Bidang Keselamatan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

- Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi;
- Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi;

- c. Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang keselamatan transportasi;
- d. Penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang keselamatan transportasi;
- e. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi; dan
- f. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan transportasi.

Bidang Keselamatan Transportasi terdiri dari Tim Kerja Rencana dan Program Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Tim Kerja Perumusan Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dan kelompok Jabatan Fungsional.

2. Bidang Keamanan Transportasi

Bidang Keamanan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan dipelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang keamanan transportasi. Dalam melaksanakan tugas Bidang Keamanan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

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

Sesuai dengan Surat Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor : KP-BKT 20 TAHUN 2025 Tentang Pembentukan Tim Kerja Dan Penunjukkan Ketua Tim Kerja Di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025 Ditetapkan Tim Kerja di lingkungan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebanyak 7 tim kerja, yaitu sebagai berikut:

1. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi
 - a. Tim Kerja Pengelolaan Ketatausahaan
 - b. Tim Kerja Penyusunan Rencana dan Program
 - c. Tim Kerja Evaluasi dan Pengendalian Internal
2. Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
 - a. Tim Kerja Perumusan Kebijakan dan Manajemen Pengetahuan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan:
 - b. Tim Kerja Perumusan Kebijakan dan Manajemen Pengetahuan Bidang Keselamatan dan Keamanan Perkeretaapian
3. Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan
 - a. Tim Kerja Perumusan Kebijakan dan Manajemen Pengetahuan Bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
 - b. Tim Kerja Perumusan Kebijakan dan Manajemen Pengetahuan Bidang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

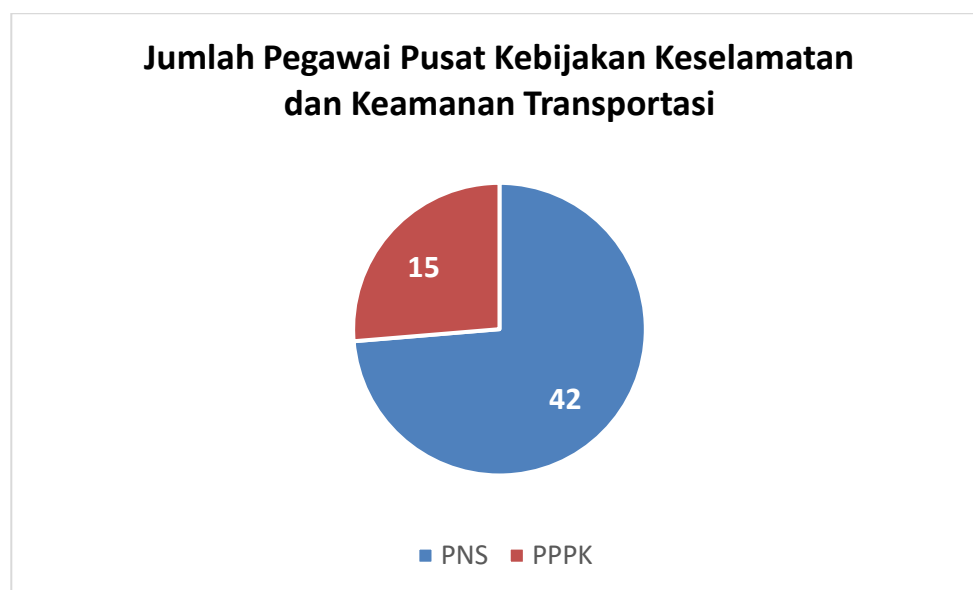
D. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah Pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2025 adalah sebanyak 57 orang, terdiri dari 42 PNS dan 15 PPPK. jika dilihat dari komposisi jabatan terdapat 3 orang jabatan struktural, 38 orang jabatan Fungsional dan 16 jabatan pelaksana.

Dilihat dari kompetensi pegawai dapat kita lihat bahwa pegawai dilingkungan Pusat Kebijakan Transportasi sudah memiliki kompetensi yang baik dimana jika dilihat dari kualifikasi pendidikan yaitu sebanyak 6 orang pendidikan SMA, 3 orang pendidikan D3, 27 orang pendidikan D-IV/S1, 18 orang pendidikan S2 dan 3 pendidikan S3.

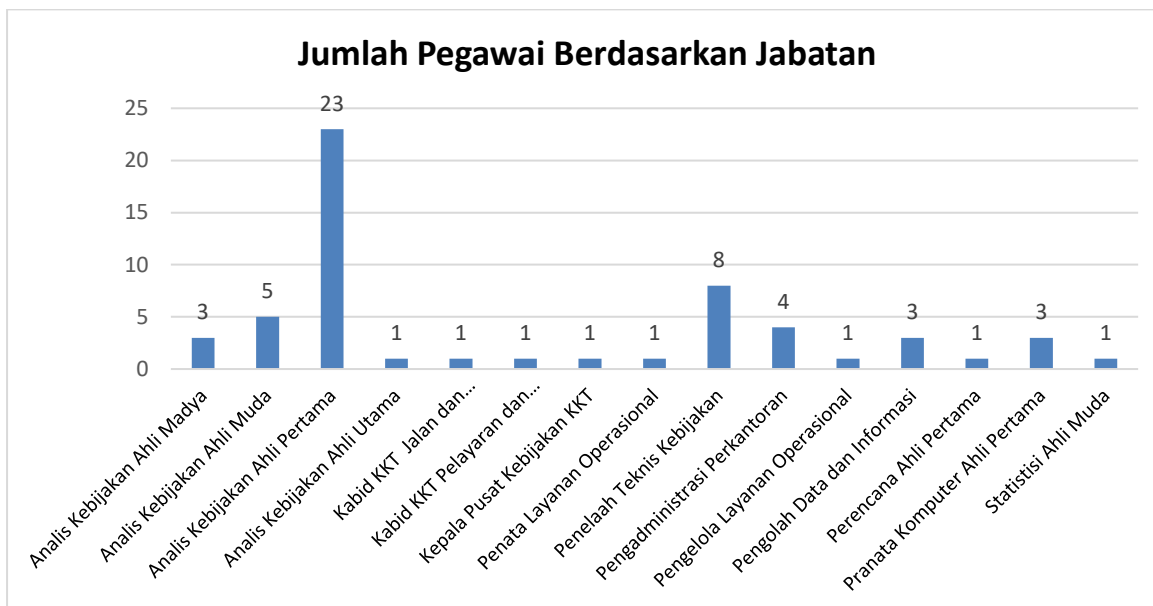
Analisis kebijakan merupakan pengampu utama dalam proses pencapaian kinerja penyusunan kebijakan, dapat kita petakan bahwa jumlah Fungsional Analisis Kebijakan sejumlah 32 orang merupakan 66,07 % dari total jabatan fungsional di Lingkungan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dimana jumlah untuk masing-masing jenjang adalah 23 Analisis Kebijakan Pertama, 5 Analisis Kebijakan Muda, 3 Analisis Kebijakan Madya, 1 Analisis Kebijakan Utama.

kekuatan Sumber Daya manusia di lingkungan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, terlihat pada data dibawah ini.



Gambar 1. 2 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi

Berdasarkan grafik tersebut, jumlah pegawai pada Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebanyak 42 orang, sedangkan Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK) berjumlah 15 orang. Dari total 57 pegawai, sekitar 73,7% merupakan PNS dan 26,3% merupakan PPPK.

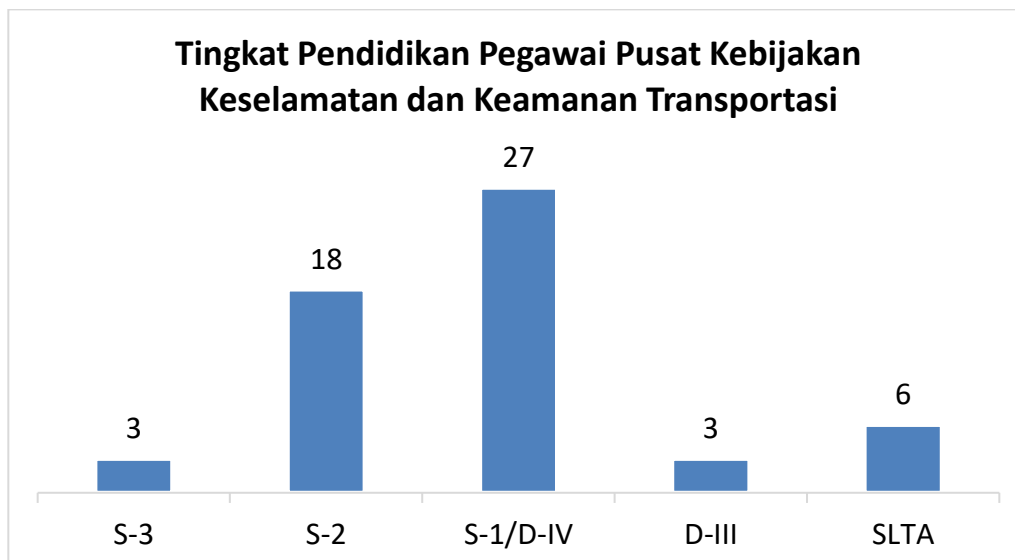


Gambar 1. 3 Jumlah pegawai berdasarkan jabatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Trasnportasi

Berdasarkan grafik Jumlah Pegawai Berdasarkan Jabatan, terlihat bahwa jabatan dengan jumlah pegawai terbanyak adalah Analisis Kebijakan Ahli Pertama sebanyak 23 orang. Jumlah ini jauh lebih dominan dibandingkan jabatan lainnya.

Selanjutnya, Penelaah Teknis Kebijakan berjumlah 8 orang, serta Analisis Kebijakan Ahli Muda sebanyak 5 orang. Jabatan Pengadministrasi Perkantoran tercatat sebanyak 4 orang. Beberapa jabatan lain memiliki jumlah yang relatif sedikit, masing-masing 3 orang, yaitu Analisis Kebijakan Ahli Madya, Pengelola Layanan Operasional, dan Pranata Komputer Ahli Pertama. Sementara itu, sejumlah jabatan lainnya seperti Analisis Kebijakan Ahli Utama, Kepala Pusat Kebijakan KKT, Penata Layanan Operasional, Pengelola Data dan Informasi, serta Statistisi Ahli Muda masing-masing berjumlah 1 orang.

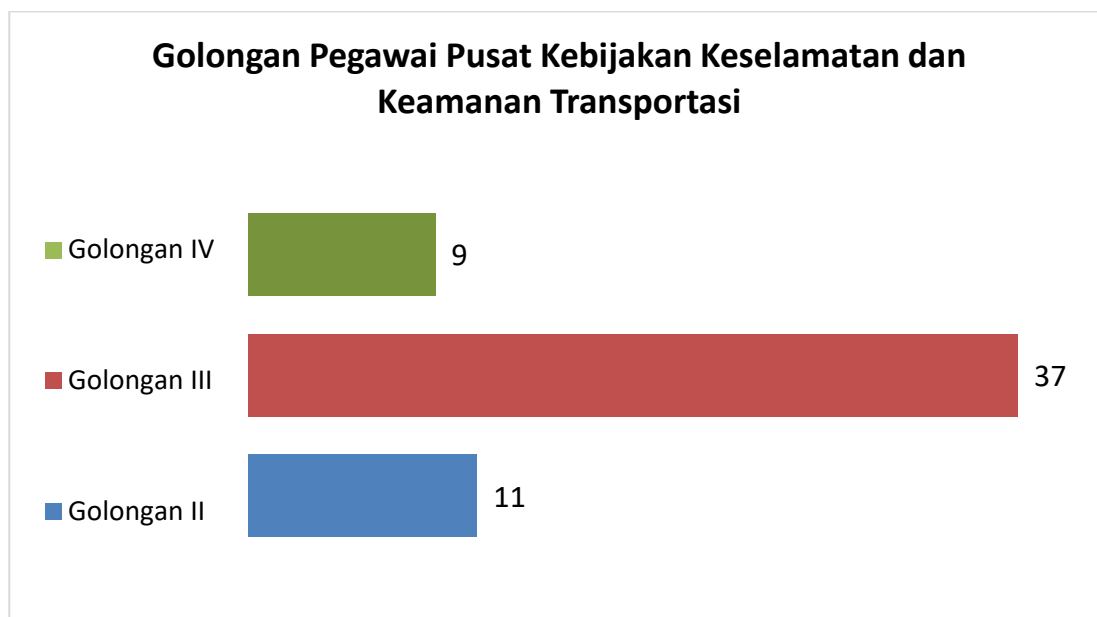
Secara umum, komposisi pegawai berdasarkan jabatan menunjukkan bahwa struktur organisasi didominasi oleh jabatan fungsional Analisis Kebijakan, khususnya pada jenjang Ahli Pertama. Hal ini menandakan fokus utama unit kerja berada pada fungsi analisis dan perumusan kebijakan, dengan dukungan jabatan teknis dan administrasi dalam jumlah yang lebih terbatas.



**Gambar 1. 4 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan
Trasnportasi berdasarkan pendidikan**

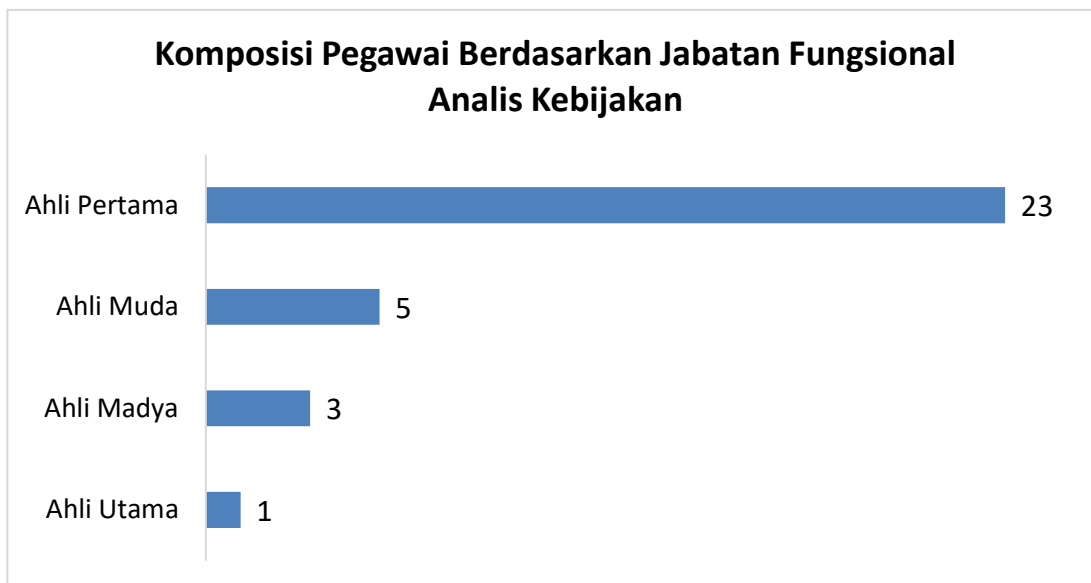
Berdasarkan grafik Tingkat Pendidikan Pegawai Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, mayoritas pegawai memiliki tingkat pendidikan S-1/D-IV sebanyak 27 orang. Jumlah ini merupakan yang paling dominan dibandingkan jenjang pendidikan lainnya. Selanjutnya, pegawai dengan pendidikan S-2 berjumlah 18 orang, menunjukkan bahwa proporsi pegawai dengan kualifikasi pascasarjana juga cukup signifikan. Sementara itu, pegawai dengan pendidikan SLTA sebanyak 6 orang. Adapun pendidikan S-3 dan D-III masing-masing berjumlah 3 orang.

Secara keseluruhan, dari total 57 pegawai, sekitar 47,4% berpendidikan S-1/D-IV dan 31,6% berpendidikan S-2. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pegawai telah memiliki kualifikasi pendidikan tinggi (sarjana dan pascasarjana), yang mendukung pelaksanaan tugas-tugas analisis dan perumusan kebijakan secara profesional.



Gambar 1. 5 Jumlah pegawai Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi berdasarkan Golongan

Berdasarkan grafik tersebut, komposisi golongan pegawai di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi didominasi oleh Golongan III dengan jumlah 37 orang. Selanjutnya, Golongan II berjumlah 11 orang dan Golongan IV sebanyak 9 orang. Dari total 57 pegawai, sekitar 64,9% berada pada Golongan III, 19,3% pada Golongan II, dan 15,8% pada Golongan IV. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas pegawai berada pada jenjang Golongan III, yang umumnya merupakan kelompok jabatan fungsional dan pelaksana menengah. Sementara itu, proporsi Golongan IV yang lebih sedikit mencerminkan jumlah pejabat senior atau pembina yang relatif terbatas dibandingkan golongan lainnya.



Gambar 1. 6 Jumlah analisis kebijakan di Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi berdasarkan jenjang

Berdasarkan grafik diatas, komposisi pegawai berdasarkan Jabatan Fungsional Analisis Kebijakan didominasi oleh jenjang Ahli Pertama sebanyak 23 orang. Selanjutnya, Ahli Muda berjumlah 5 orang, Ahli Madya sebanyak 3 orang, dan Ahli Utama sebanyak 1 orang. Dari total 32 pejabat fungsional Analisis Kebijakan, sekitar 71,9% berada pada jenjang Ahli Pertama, 15,6% Ahli Muda, 9,4% Ahli Madya, dan 3,1% Ahli Utama. Data ini menunjukkan bahwa struktur jabatan fungsional masih didominasi oleh pegawai pada level awal/pertama, sementara jumlah pejabat pada jenjang yang lebih tinggi relatif lebih sedikit. Hal ini dapat menggambarkan kebutuhan pengembangan karier dan peningkatan kapasitas pegawai untuk mendukung keberlanjutan dan penguatan organisasi di masa mendatang.

E. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

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 berkualitas dan aplikatif. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan perumusan kebijakan transportasi di bidang keselamatan dan keamanan transportasi tentunya memiliki potensi dan permasalahan yang harus dipetakan guna optimasi peran Badan Kebijakan Transportasi ke kurun waktu 5 tahun mendatang.

1. Potensi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Penekanan pentingnya rekomendasi kebijakan transportasi berbasis pada hasil analisis kebijakan merupakan salah satu kunci sukses keberhasilan pencapaian sasaran strategis dari meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan dan regulasi pada penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang telah menjadi salah satu pilar kebijakan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi perlu didukung oleh hasil-hasil analisis kebijakan yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para analis kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang mempunyai tugas pokok untuk melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi memiliki potensi untuk dapat menjadi pusat rekomendasi kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi.

Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi *tools* (alat bantu) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Badan Kebijakan, Kementerian Perhubungan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil analisis kebijakan dan kerjasama yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Catatan potensi yang terdapat pada setiap unit kerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dikelompokkan sebagaimana berikut:

a. Koordinator atau Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan yang Kemanfaatannya Memiliki Nilai Strategis

Melalui posisi penugasan pokok dan fungsi serta kewenangan yang dimiliki, maka Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dalam menjalankan program dan kegiatannya dapat berperan untuk memenuhi:

- 1) Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
- 2) Kebutuhan terhadap kajian sebagai *base evidence* untuk mendukung rekomendasi kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi yang

dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Direktorat Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan serta stakeholder terkait.

- 3) Peluang Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai acuan atau koordinator penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi sekaligus *Agent of Change* dalam formulasi kebijakan bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

b. Kecukupan Dukungan Potensi Sumber Daya untuk Menjalankan Kegiatan Penelitian yang Bernilai Strategis

Pada pemetaan kekuatan internal, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi memiliki kecukupan dukungan potensi sumber daya untuk menjalankan program-program dan kegiatan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan yang bernilai strategis, yakni:

- 1) Mempunyai jumlah SDM analis kebijakan Ahli Pertama sebanyak 23 orang, Sementara itu, jumlah Ahli Muda sebanyak 5 orang dan Ahli Madya 3 orang masih relatif terbatas, serta hanya terdapat 1 orang Ahli Utama sebagai jenjang tertinggi.
- 2) Terdapat fasilitas penunjang, database transportasi, software perangkat lunak berlisensi untuk mendukung analisis lanjut data-data, dan beberapa instrumen pendukung operasional lainnya.
- 3) Memiliki kecukupan lokasi anggaran untuk memenuhi kebutuhan belanja barang dan modal, tunjangan kinerja analis kebijakan, dan dana operasional untuk menjalankan program dan kegiatan yang telah direncanakan, selain itu masih adanya peluang untuk mendapatkan sumber pendanaan selain APBN seperti: kerjasama dengan lembaga tingkat daerah, lembaga swasta, lembaga nasional, ataupun lembaga internasional.

c. Kekuatan potensi jejaring kerjasama mitra untuk menghasilkan kualitas analisis dan rekomendasi kebijakan yang baik dan dapat dipercaya

Sebagai upaya revitalisasi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai Badan Kebijakan Transportasi di era Revolusi Industri 4.0, diperlukan dukungan kerjasama dengan mitra strategis untuk menghasilkan rekomendasi yang baik dan dapat dipercaya. Umpan balik dari mitra strategis selama proses analisis kebijakan, tidak hanya memperkaya metode saja, namun interaksi antar analis kebijakan akan memberikan budaya positif dalam proses pengelolaan analisis kebijakan secara komprehensif. Kerjasama Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan beberapa stakeholder antara lain dengan perguruan tinggi, swasta dan lembaga penelitian dimana bertujuan untuk peningkatan

kompetensi SDM khususnya para analis kebijakan melalui *sharing knowledge*, pengembangan sarana dan prasarana, peningkatan kolaborasi manajemen pengelolaan sumber daya, serta keaktifan analis kebijakan dalam forum kerjasama nasional dan internasional baik secara bilateral maupun multilateral.

d. Mitra Dalam Pengembangan Pemanfaatan Teknologi dan Informasi untuk Mendukung Penyediaan Layanan Transportasi

Kemudahan mobilitas transportasi akan makin meningkat ketika konektivitas antara dua lokasi telah terbangun dengan baik. Konektivitas ini dapat terbangun melalui dukungan teknologi informasi dan komunikasi (information and communication technology) yang dewasa ini sudah diterapkan oleh industri transportasi. Secara khusus penggunaan teknologi yang mampu menciptakan konektivitas antara kendaraan dan kondisi riil jalan (sarana dan prasarana jalan) disebut juga sistem transportasi cerdas (intelligent transportation system, ITS). Sistem transportasi ini diharapkan mampu memberikan pelayanan bagi ketertiban dan kelancaran berlalulintas yang bertujuan untuk menghindari pemborosan energi di sektor transportasi. Sinergi perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi dan perencanaan sistem transportasi nasional yang tepat merupakan salah satu faktor pendukung industri dalam memenangkan kompetisi di tingkat global.

- 1) Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi terutama pada era revolusi industri 4.0, perlu diantisipasi dengan cepat dan bijaksana, sehingga Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai lembaga penyusun rekomendasi kebijakan transportasi dapat menjadi mitra utama dalam pengembangan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mendukung penyediaan layanan transportasi.
- 2) Perkembangan mendorong adanya perubahan topik riset di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.
- 3) Potensi hilirisasi hasil pengkajian aplikasi teknologi informasi dan komunikasi bidang keselamatan dan keamanan transportasi kepada mitra strategis sektor industri.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu bagian dari Badan Kebijakan Transportasi yang melaksanakan kegiatan analisis dan rekomendasi kebijakan dibidang keselamatan dan keamanan transportasi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia telah dilakukan melalui pengembangan tenaga fungsional seperti analis kebijakan dan fungsional lainnya dan memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mengikuti pendidikan formal/kursus baik di dalam

maupun luar negeri. Sejalan dengan upaya peningkatan kualitas SDM tersebut, telah dilakukan serangkaian kegiatan penunjang antara lain pelaksanaan *roundtable discussion*, bimbingan teknis/diklat dan kegiatan seminar atau webinar nasional maupun internasional, dan studi banding luar negeri.

Isu-isu kegiatan sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis dan kompleks pada lingkup global, nasional dan lokal membutuhkan kegiatan penelitian dan analisis kebijakan yang tepat, cepat dan akurat serta manfaat. Permasalahan dibidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan analisis kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi didasarkan pada isu-isu strategis kegiatan sektor transportasi terkini. Beberapa isu strategis yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada.

2. Potensi Organisasi Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi

Berdasarkan analisis Strengths, Weakness, Opportunities dan Threats, maka potensi yang dimiliki Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dijabarkan sebagai berikut.

a. Potensi (*Strengths dan Opportunities*)

Penekanan pentingnya rekomendasi kebijakan transportasi berbasis pada hasil analisis kebijakan merupakan salah satu kunci sukses keberhasilan pencapaian sasaran strategis dari meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan dan regulasi pada penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang telah menjadi salah satu pilar kebijakan Kementerian Perhubungan. Keberhasilan penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi perlu didukung oleh hasil analisis yang prosesnya dilakukan pada tahap sebelumnya oleh para analis kebijakan beserta segenap mitra strategisnya baik internal maupun eksternal. Informasi yang diolah melalui proses analisis data dan informasi akurat akan membantu memberikan rumusan kebijakan strategis yang dapat dimanfaatkan oleh para pihak pengambil kebijakan sektor transportasi.

Badan Kebijakan Transportasi sebagai unit kerja yang bertugas untuk menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang berorientasi *research based* dan *evidence based* sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Terdapat beberapa potensi yang dapat menjadi alat bantu (*tools*) dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dari Badan

Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan. Potensi tersebut mencerminkan peluang-peluang pemanfaatan hasil rumusan kebijakan dan kerjasama yang dapat dilakukan untuk mendukung pemenuhan target kinerja layanan transportasi secara keseluruhan. Catatan potensi yang terdapat pada setiap unit kerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat dikelompokkan menjadi kekuatan dan peluang.

A. STRENGHT

Melalui posisi penugasan pokok dan fungsi serta kewenangan yang dimiliki, maka Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat menunjang Badan Kebijakan Transportasi dalam menjalankan program dan kegiatannya dapat berperan untuk memenuhi:

- 1) Kebutuhan organisasi Kementerian Perhubungan terhadap unit kerja yang melaksanakan pengkajian kebijakan di bidang transportasi, mulai dari kerangka perencanaan hingga evaluasi atas kebijakan dan regulasi yang telah ditetapkan.
- 2) Kebutuhan terhadap perumusan kebijakan berorientasi research based dan evidence based untuk mendukung rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dimanfaatkan oleh Menteri Perhubungan dan Unit Eselon 1 di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- 3) Peluang Badan Kebijakan Transportasi sebagai acuan atau koordinator penyelenggaraan perumusan kebijakan transportasi sekaligus Agent of Change dalam formulasi kebijakan bidang transportasi.

B. OPPORTUNITIES

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi memiliki peluang eksternal yang sangat strategis dalam beberapa tahun ke depan, terutama karena isu keselamatan dan keamanan transportasi semakin menjadi perhatian utama pemerintah dan masyarakat. Agenda nasional untuk menurunkan angka kecelakaan dan meningkatkan ketahanan sistem transportasi menjadi momentum penting bagi PKKKT untuk memainkan peran sebagai policy think-tank yang menghasilkan rekomendasi kebijakan berbasis bukti. Target penurunan fatalitas kecelakaan dalam RPJMN serta tuntutan penyempurnaan standar keselamatan lintas moda membuka ruang besar bagi Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi untuk memimpin penguatan kebijakan dan harmonisasi regulasi keselamatan di tingkat nasional.

Badan Kebijakan Transportasi memiliki peran yang strategis sebagai dirigen dalam mengharmonisasikan rumusan kebijakan/regulasi sektor transportasi lintas sektor dan lintas stakeholder yang akan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sehingga menciptakan kebijakan sektor transportasi yang adil, adaptif, visioner dan memberikan nilai tambah bagi kehidupan masyarakat.

b. Permasalahan (*Weakness dan Threats*)

Untuk memenuhi tuntutan pembangunan sektor transportasi yang mendukung penyelenggaraan pembangunan yang inklusif diperlukan penyederhanaan dan pengembangan regulasi dalam sektor perhubungan hingga dapat dihasilkan kebijakan transportasi yang bersifat holistik dan integratif. Sementara disadari bahwa tantangan untuk pencapaian sasaran pembangunan sektor perhubungan dan konektivitas transportasi sangat dibutuhkan kapasitas dan kapabilitas analisis dan pengembangan kebijakan, baik untuk kepentingan yang bersifat strategis-jangka panjang, taktikal-jangka menengah, maupun yang bersifat operasional-jangka pendek. Untuk itu dipandang perlu melakukan penguatan fungsi analisis dan pengembangan kebijakan, yang setidaknya dapat mendukung Badan Kebijakan Transportasi.

C. WEAKNESS

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi senantiasa berupaya melakukan analisis dan penyusunan rekomendasi perumusan kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut pandang untuk menyelesaikannya. Dalam pelaksanaan tugasnya, terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi Badan Kebijakan Transportasi dan menjadi *concern* Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Permasalahan dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut.

- 1) Belum adanya legalitas kuat sebagai dasar transformasi kelembagaan
- 2) Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan pengkajian strategis
- 3) Belum optimalnya dukungan manajemen tata kelola Badan Kebijakan Transportasi
- 4) Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dan informasi untuk mendukung pelaksanaan perumusan kebijakan

D. THREATS

Beberapa hal yang menjadi ancaman untuk Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yaitu:

1) Tingginya Angka Kecelakaan Transportasi

Tingginya angka kecelakaan transportasi masih menjadi tantangan besar bagi upaya peningkatan keselamatan nasional, di mana kecelakaan lalu lintas darat tetap menjadi penyumbang fatalitas terbesar akibat tingginya volume kendaraan, perilaku berkendara berisiko, serta kondisi infrastruktur yang belum merata kualitasnya, demikian juga dengan moda transportasi lainnya. Dinamika ini memperlihatkan bahwa risiko kecelakaan masih tinggi pada seluruh moda transportasi dan membutuhkan intervensi kebijakan yang komprehensif, terukur, dan lintas sektor.

2) Ancaman Keamanan Transportasi yang Terus Berkembang

Ancaman terhadap keamanan transportasi terus berkembang seiring meningkatnya kompleksitas sistem transportasi modern dan ketergantungan pada teknologi digital. Infrastruktur transportasi kini semakin rentan terhadap serangan siber yang dapat mengganggu sistem navigasi, operasi pelabuhan, layanan tiket elektronik, hingga manajemen lalu lintas berbasis ITS, sehingga menimbulkan risiko kelumpuhan layanan dan ancaman keselamatan penumpang. Selain itu, potensi aksi terorisme, sabotase, dan kejahatan terorganisasi pada fasilitas transportasi strategis seperti bandara, pelabuhan, terminal, dan jaringan kereta api tetap menjadi ancaman yang harus diantisipasi. Lingkungan keamanan global yang dinamis, termasuk ketegangan geopolitik dan meningkatnya penyalahgunaan teknologi, mendorong kebutuhan penguatan kebijakan keamanan transportasi yang adaptif, terpadu, dan berorientasi pada mitigasi risiko di seluruh moda. Isu dan Lingkungan Strategis Transportasi.

3. Isu Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar

wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek diatas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang. Sementara itu, proses transformasi ekonomi perlu segera dimulai pada tahun 2025-2029 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Kegiatan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang dilaksanakan pada tahun 2025 meliputi:

- a. Rumusan Bahan Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2025;
- b. Evaluasi Implementasi *Automatic Identification System* (AIS) untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal di Perairan Indonesia;
- c. Survei Persepsi Pengemudi Angkutan Barang Terhadap Penerapan Zero ODOL, serta Jawaban Surat Permohonan Kajian/Studi Terkait Kebijakan Zero ODOL dan Angkutan Barang;
- d. Analisis Kecepatan di Jalan Tol: Mengurangi "Gap Speed", Menekan Risiko Kecelakaan, dan Menjaga Kinerja Lalu Lintas - Penetapan Batas Kecepatan Kendaraan;
- e. Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi *t*;
- f. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- g. Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas;
- h. Laporan Advokasi Kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi
- i. Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Penanganan Over Dimension Overloading (ODOL);

4. Permasalahan

Untuk memenuhi tuntutan pembangunan sektor transportasi yang mendukung penyelenggaraan pembangunan yang inklusif diperlukan penyederhanaan dan pengembangan regulasi dalam sektor perhubungan hingga dapat dihasilkan kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi yang bersifat holistik dan integratif. Sementara disadari bahwa tantangan untuk pencapaian sasaran pembangunan sektor perhubungan dan konektivitas transportasi sangat dibutuhkan kapasitas dan kapabilitas analisis dan pengembangan kebijakan, baik untuk kepentingan yang bersifat strategis-jangka panjang, taktikal-jangka menengah, maupun yang bersifat operasional-jangka pendek.

Untuk itu dipandang perlu melakukan penguatan fungsi analisis dan pengembangan kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, termasuk di dalamnya Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang setidaknya dapat berperan sebagai berikut:

- a. Sebagai *technostructure* (Mintzberg) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, berperan sebagai internal-consultant, dan partner for success dalam pengembangan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.
- b. Sebagai *government think-tank*, dalam bentuk dukungan pengambilan keputusan dengan rekomendasi yang dihasilkan melalui basis riset (*research-based*) maupun basis kondisi faktual (*evidence-based*).
- c. Perluasan spektrum pengembangan kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi melalui kemitraan dan kolaborasi pentahelix (pemerintah, pendidikan, bisnis, komunitas, dan media).
- d. Penguatan kapasitas dan kapabilitas pengembangan kebijakan untuk dapat berperan sebagai “hub” jejaring kolaborasi lintas pemangku kepentingan dalam pelaksanaan pengembangan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi.

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi senantiasa berupaya melakukan kajian untuk dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi ditinjau dari aspek keselamatan dan keamanan. Permasalahan transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai sudut pandang untuk menyelesaikannya. Dalam pelaksanaan tugasnya, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi menghadapi beberapa permasalahan yang menjadi tantangan ke depan. Permasalahan dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Kegiatan Analisa Kebijakan Antar Sub Sektor Kurang Terkoordinasi
Sesuai dengan perannya, tugas Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi adalah melaksanakan penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Namun, pelaksanaan kegiatan analisa dan penyusunan kebijakan di lingkungan Kementerian Perhubungan juga dilakukan oleh setiap Direktorat Jenderal dan tidak ada koordinasi antar unit kerja sehingga kegiatan kajian seolah-olah berjalan sendiri-sendiri tanpa ada koordinasi dan koordinator yang jelas sehingga dimungkinkan adanya tumpang tindih.
- b. Keterbatasan sumber daya untuk menjalankan kegiatan kajian isu strategis
Sumber daya manusia analis kebijakan di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi saat ini masih terbatas. Komposisi pegawai Jabatan Fungsional Analis Kebijakan didominasi oleh jenjang Ahli Pertama sebanyak 23 orang,

yang mencerminkan bahwa mayoritas SDM berada pada level awal karier fungsional. Sementara itu, jumlah Ahli Muda sebanyak 5 orang dan Ahli Madya 3 orang masih relatif terbatas, serta hanya terdapat 1 orang Ahli Utama sebagai jenjang tertinggi. Kondisi ini menggambarkan struktur SDM yang belum seimbang antarjenjang, sehingga diperlukan upaya pengembangan kompetensi, pembinaan karier, dan percepatan kenaikan jenjang jabatan untuk memperkuat kapasitas kelembagaan, menjaga keberlanjutan kepakaran, serta memastikan ketersediaan analis kebijakan senior sebagai pengarah substansi kebijakan di unit kerja.

- c. Adanya Efisiensi dan blokir anggaran dari Kementerian Keuangan.

F. SISTEMATIKA LAPORAN

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

BAB I – Pendahuluan

Pada bab ini disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issues*) yang sedang dihadapi organisasi, dengan sub bab sebagai berikut:

1. Latar Belakang;
2. Tugas dan Fungsi;
3. Sumber Daya Manusia;
4. Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan;
5. Sistematika Laporan.

BAB II – Perencanaan Kinerja

Pada bab ini diuraikan ringkasan/ ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan. Perencanaan Kinerja merupakan proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator Kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan. Ini merupakan proses penyusunan rencana Kinerja sebagai penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam Renstra, yang akan dilaksanakan oleh instansi pemerintah melalui berbagai kegiatan tahunan. Bab ini terdiri dari sub bab sebagai berikut:

1. Rencana Strategis (Renstra);
2. Rencana Kinerja Tahunan (RKT);
3. Perjanjian Kinerja (PK).

BAB III – Akuntabilitas Kinerja

Pada bab ini disajikan capaian kinerja organisasi untuk setiap pernyataan kinerja sasaran organisasi sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi dan diuraikan realisasi anggaran yang digunakan dan yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan dokumen perjanjian kinerja. Bab ini terdiri dari sub bab sebagai berikut:

1. Tahapan Pengukuran Kinerja;
2. Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja, dengan analisis meliputi:
 - a. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun ini, dan analisis penyebab keberhasilan/ kegagalan atau peningkatan/ penurunan kinerja serta alternatif solusi yang akan dilakukan;
 - b. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir (periode renstra);
 - c. Membandingkan realisasi kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis organisasi;
 - d. Membandingkan realisasi kinerja tahun ini dengan target nasional (jika ada).
3. Perbandingan Capaian Kinerja dengan unit kerja lainnya (Benchmarking), dapat dilakukan antara unit kerja eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi pada indikator kinerja yang sama;
4. Analisis Efisiensi Sumber Daya (minimal terkait anggaran dan SDM);
5. Realisasi Anggaran;
6. Capaian Keberhasilan Lainnya.

BAB IV – Penutup

Pada bab ini diuraikan kesimpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya. Bab ini terdiri dari sub bab sebagai berikut:

1. Kesimpulan;
2. Saran dan Tindak Lanjut.

Lampiran

1. Rencana Kinerja Tahunan;
2. Perjanjian Kinerja;
3. Lain-lain yang dianggap perlu (bukti-bukti capaian indikator kinerja)

BAB 2

PERENCANAAN KINERJA

A. RENSTRA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan salah satu unit kerja yang sebelumnya berada di bawah Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dan telah mengalami transformasi kelembagaan menjadi bagian dari Badan Kebijakan Transportasi. Transformasi ini dilaksanakan dalam upaya memperkuat fungsi perumusan kebijakan, sinkronisasi program, dan peningkatan efektivitas kebijakan transportasi. Sebagai tindak lanjut dari proses transformasi tersebut, diperlukan perencanaan strategis yang terarah untuk memastikan konsistensi kebijakan dan pencapaian sasaran nasional dalam periode 2025–2029.

Perubahan kelembagaan Pusat ditegaskan melalui Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan teknis dan susunan organisasi serta tata kerja diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, yang ditetapkan pada 24 Agustus 2022. Selain itu, penyusunan Rencana Strategis (Renstra) mengacu pada kebijakan pembangunan nasional yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029 dan relevan dengan arahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN). Renstra disusun sebagai bagian integral dari Renstra Badan Kebijakan Transportasi 2025–2029 dan selaras dengan prioritas pembangunan nasional dalam RPJMN 2025–2029.

Keterkaitan ini menjamin harmonisasi tujuan, sasaran, dan program antara tingkat pusat dan unit kerja, sehingga mendukung pencapaian target makro di sektor transportasi, khususnya terkait keselamatan dan keamanan. Renstra memuat visi, misi, tujuan strategis, sasaran, indikator kinerja utama, serta arah kebijakan dan program prioritas Pusat untuk periode 2025–2029. Selain kebijakan substantif, dokumen ini mencakup langkah-langkah implementatif, alokasi peran dan tanggung jawab, serta mekanisme pemantauan dan evaluasi untuk memastikan ketercapaian kinerja. Penyusunan Renstra bertujuan untuk menetapkan arah dan prioritas program kerja Pusat dalam jangka menengah 2025–2029, menyediakan pedoman operasional bagi penyusunan perencanaan tahunan dan penganggaran, mengintegrasikan target kinerja Pusat dengan

target nasional dan program Badan Kebijakan Transportasi, memfasilitasi pemantauan, evaluasi, dan akuntabilitas pelaksanaan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Renstra juga menjadi dasar bagi penyusunan rencana kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat target kinerja tahunan dan indikator kinerja kunci (*Key Performance Indicators/KPI*). Setiap sasaran strategis diuraikan ke dalam target tahunan yang terukur, program/kegiatan prioritas, serta indikator pemantauan untuk memastikan kesinambungan antara perencanaan jangka menengah dan pelaksanaan tahunan.

Untuk menjamin implementasi yang efektif, Renstra dilengkapi dengan mekanisme pemantauan dan evaluasi berkala yang mencakup pengukuran capaian berdasarkan KPI, pelaporan kinerja, serta tindak lanjut rekomendasi evaluasi. Mekanisme ini juga akan mendukung perbaikan berkelanjutan dan penyesuaian strategi apabila diperlukan. Dengan kerangka dan struktur perencanaan yang jelas, Renstra Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi diharapkan menjadi pedoman strategis yang mampu mendorong pencapaian tujuan nasional di bidang keselamatan dan keamanan transportasi selama periode 2025–2029, serta menjadi dasar yang kuat bagi penyusunan rencana tahunan dan pelaksanaan kegiatan operasional.

B. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

1. Visi Badan Kebijakan Transportasi

Pendekatan *cascading*/penurunan visi Badan Kebijakan Transportasi 2025- 2029 adalah metoda lingkup dipersempit (*task scoping*) sesuai lingkup tugas Badan Kebijakan Transportasi dalam PM 17 Tahun 2022 yakni menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Dengan *cascading*/penurunan visi Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka ditetapkan Visi Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029:

Visi Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029:

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

Visi utama dari Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029 dinyatakan dalam frasa **“Terselenggaranya analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi yang cepat, akurat, dan manfaat”**. Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan 2025-2029

melalui frasa “Transportasi Maju” dengan karakteristik yang Handal, Inklusif, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah. Pengakomodasian visi Pembangunan Nasional melalui frasa “Menuju Indonesia Emas 2045”.

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

Cepat : Cepat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan isu strategis untuk merespon cepat dinamika pembangunan perhubungan yang bersifat holistik-integratif (*cross-cutting issues*).

Akurat : Akurat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dihasilkan dari proses analisis yang teliti, seksama, cermat dan tepat.

Manfaat : Manfaat berarti tersedianya rekomendasi kebijakan bidang perhubungan yang dapat digunakan oleh pemangku kepentingan sehingga dapat dirasakan oleh Masyarakat.

2. Misi Badan Kebijakan Transportasi

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

- a. Melaksanakan analisis kebijakan untuk mendukung penyediaan transportasi yang inklusif, berkeadilan, aman, dan memenuhi standar pelayanan serta keselamatan nasional.
- b. Menyusun rekomendasi kebijakan transportasi yang memperkuat ketahanan, kemandirian, dan pengembangan industri transportasi berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
- c. Memperkuat harmonisasi dan sinkronisasi kebijakan transportasi lintas moda, lintas wilayah, dan lintas sektor untuk mendukung sistem transportasi nasional yang terpadu.

- d. Mengembangkan pedoman, model kebijakan, serta instrument rekomendatif berbasis analisis untuk peningkatan keselamatan, keamanan, efisiensi, dan keberlanjutan transportasi.
- e. Meningkatkan kualitas ekosistem data dan analitik kebijakan melalui riset, pemodelan transportasi, pemanfaatan big data, serta sistem informasi pendukung kebijakan.
- f. Mendorong kolaborasi strategis dengan kementerian/lembaga, pemerintah daerah, akademisi, dunia usaha, dan mitra internasional dalam proses analisis dan rekomendasi kebijakan.
- g. Mengarusutamakan partisipasi publik dalam perumusan rekomendasi kebijakan agar lebih inklusif, responsif, dan akuntabel.
- h. Memperkuat kapasitas kelembagaan BKT sebagai pusat analisis dan rekomendasi kebijakan transportasi melalui pengembangan SDM, tata kelola, proses bisnis, serta manajemen organisasi yang efektif

3. Tujuan dan Sasaran Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029

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

Tujuan strategis Badan Kebijakan Transportasi yaitu:

- T1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung capaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029
 - T.2. Terwujudnya peran sentral BKT dalam perumusan kebijakan transportasi
 - T3. Terlaksananya bisnis proses perumusan kebijakan transportasi yang efektif
 - T4. Terwujudnya dukungan BKT untuk peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik
- a. Tujuan 1 (T.1) merupakan tujuan pada Level Stakeholders *Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi Badan Kebijakan Transportasi yang diharapkan

mampu memberikan nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJMN 2025-2029. Tujuan T-1 ini berada pada Level Stakeholders Perspectives dan indikatornya berupa *benefit/impact* yang pencapaiannya seringkali harus merupakan melibatkan K/L, Pemda, dan stakeholders terkait, maka umumnya tujuan dan sasaran pada level ini diukur di tingkat nasional dan merupakan sasaran yang dimuat pada RPJMN.

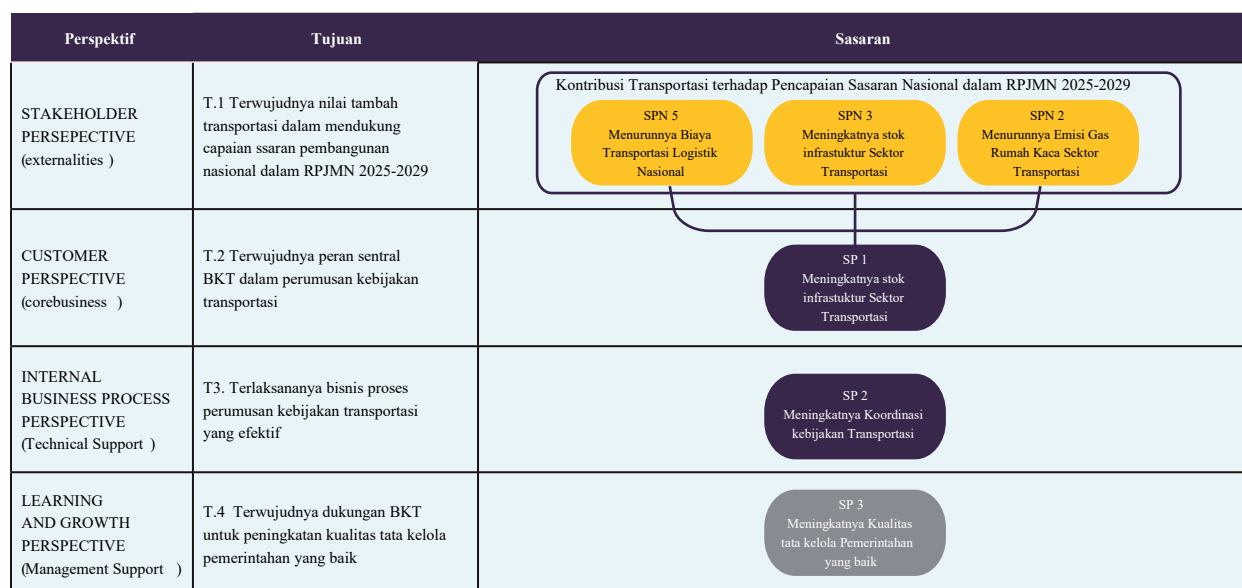
- b. Tujuan ke-2 (T.2) terwujudnya peran sentral Badan Kebijakan Transportasi dalam perumusan kebijakan transportasi merupakan tujuan pada Level *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi Badan Kebijakan Transportasi dan Sasaran Strategis 4 Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Nasional yang dimuat dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025–2029. Tujuan T-1 ini merupakan perwujudan Badan Kebijakan Transportasi yang memiliki peran sentral dalam perumusan kebijakan transportasi.
- c. Tujuan ke-3 (T.3) merupakan tujuan pada Level *Internal Business Perspectives* yang berkaitan dengan proses bisnis proses analisis dan pemberian perumusan kebijakan transportasi yang efektif di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang berkaitan dengan kinerja manajemen pengetahuan kebijakan transportasi dan optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif.
- d. Tujuan ke-4 (T.3) merupakan tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan dukungan Badan Kebijakan Transportasi untuk meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik. Sumber daya yang menjadi input bagi pelaksanaan program/kegiatan Badan Kebijakan Transportasi mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan sumber daya manusia, regulasi, sistem informasi dan teknologi, serta sarana bantu kerja yang memadai.

Adapun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029, yang dijadikan acuan Badan Kebijakan Transportasi adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan Transportasi Nasional (SSp 4) serta Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kementerian Perhubungan (SSp 6), yang akan mendukung meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas transportasi serta meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi dengan target menurunkan biaya transportasi logistik nasional. Meningkatkan stok infrastruktur sektor transportasi dan menurunkan emisi gas rumah kaca sektor transportasi.

Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 sesuai hasil dari proses analisis *Balanced Scorecard* (BSC) adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 pada hasil analisis *Balanced Scorecard*

SP1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut: IKP1. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi
SP2	Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut: IKP2. Indeks Koordinasi Kebijakan Transportasi
SP3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, dengan Indikator Kinerja Program sebagai berikut: IKP4. Indeks Tata Kelola Kebijakan Transportasi



Gambar 2. 1 Peta Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029

4. Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Penyusunan Indikator Kinerja Kegiatan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dengan menerapkan SMART Analysis, dengan penjelasan sebagai berikut:

- a. *Specific* (Spesifik) Indikator harus dibuat secara jelas dan spesifik, sehingga maksud atau pemahaman terhadap indikator tersebut tidak menyebar ke pengertian hal lain yang tidak sesuai.
- b. *Measurable* (Terukur): indikator tersebut harus bisa diukur secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dan akan lebih baik lagi jika terdapat standar sebagai acuan penilaiannya.
- c. *Achievable* (Dapat dicapai): target capaian indikator dapat dicapai dengan sumberdaya yang tersedia dan menjadi tantangan bagi organisasi sehingga menginspirasi seluruh elemen organisasi untuk mencapainya.
- d. *Realistic* (Realistis): selain harus bisa tercapai sesuai target waktu dan kapasitas sumberdaya, penetapan target capaian atas indikator juga harus realistis dan berorientasi pada hasil.
- e. *Time Bound* (Batasan waktu): setiap indikator harus memiliki target waktu pencapaian dan memiliki kecenderungan berubah seiring waktu, sehingga dapat digunakan sebagai untuk mengukur keberhasilan pencapaian nya

Adapun catatan terhadap penggunaan dari rekomendasi rumusan Indikator Kinerja Program dan Indikator Kinerja Kegiatan di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi 2025-2029 tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Indikator pada level *Customers Perspective* mewakili pencapaian atas *core business* dari Badan Kebijakan Transportasi sesuai dengan penugasannya yang dicantumkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- b. Indikator pada level *Internal Business Perspective* merupakan representasi dari upaya jajaran Badan Kebijakan Transportasi untuk melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik penyiapan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang transportasi.
- c. Indikator pada level *Learning and Growth Perspective* merupakan representasi dari penyediaan input/masukan untuk Badan Kebijakan Transportasi agar dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik. Input/masukan tersebut mencakup penyediaan sumberdaya dan pranata organisasi yang dikelola sesuai prinsip *good governance*.

- d. Setiap indikator yang tercantum merupakan penilaian komposit dari sejumlah indikator yang diharapkan dapat mewakili kinerja organisasi secara keseluruhan.
- e. Data-data yang digunakan untuk menghitung nilai indikator berasal dari sumber-sumber internal di Badan Kebijakan Transportasi dan dapat dipertanggungjawabkan.

Dalam tataran *costumer perspective* di level eselon II, Sasaran Program 1 (SP.1) Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:

Tabel 2. 2 Sasaran Kegiatan berdasarkan IKK

SK.1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut: IKK 1 : Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Dalam tataran internal <i>business process perspective</i> di level eselon II, Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya Koordinasi Kebijakan Transportasi dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:
SK.2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut: IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Kebijakan Transportasi.
SK.3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut: IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual
SK.4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut: IKK 4 Indreks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan Dalam tataran internal <i>business process perspective</i> di level eselon II, Sasaran Program 3 (SP.3) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dijabarkan dalam Sasaran Kegiatan (SK) yang meliputi:
SK.5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan BKT yang Optimal, dengan Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut: IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan, Anggaran dan Evaluasi

C. RENCANA KINERJA TAHUN 2025

Indikator Kinerja merupakan ukuran keberhasilan dari pencapaian sasaran suatu organisasi. Adapun sasaran adalah hasil yang diharapkan dari suatu Program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan. Sedangkan target kinerja adalah besarnya nilai/angka output dan/atau outcome yang ingin diwujudkan oleh organisasi pada satu tahun tertentu (pasal 1 (6) PM 85 Tahun 2020).

Untuk lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana diatur dalam PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP dinyatakan bahwa hirarki sasaran dan indikator kinerja adalah sebagai berikut:

1. Pada level Kementerian Perhubungan nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Strategis (SS) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Utama (IKU).
2. Pada level Unit Eselon I (dalam hal ini termasuk Badan Kebijakan Transportasi (BKT)) nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Program (SP) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Program (IKP).
3. Pada level Unit Eselon II (dalam hal ini termasuk Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi nomenklatur hasil yang diharapkan adalah Sasaran Kegiatan (SK) dengan alat ukur keberhasilan berupa Indikator Kinerja Kegiatan (IKK).

Target kinerja yang ditetapkan untuk masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi untuk setiap Tahun pada periode 2025 disampaikan pada Tabel 2.1 berikut ini. Target kinerja tersebut berupa besaran- angka capaian keluaran (output) pada setiap tahun anggaran. Strategi pencapaian kinerja untuk masing-masing IKK akan dituangkan dalam Rencana Kerja (Renja) dan menjadi pokok muatan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada setiap Tahun.

Selanjutnya target kinerja di atas dituangkan dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) yang merupakan dokumen perencanaan awal sebagai dasar penentuan target untuk penyusunan perjanjian kinerja yang jelas dan terukur dalam rentang waktu satu tahun tertentu. Penyusunan target perjanjian kinerja dalam hal ini mempertimbangkan sumber daya yang dimiliki untuk kegiatan selama satu tahun tersebut.

Berikut rencana kerja Tahunan Pusat Keselamatan dan Keamanan Transportasi:

Tabel 2.3 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

NO	SASARAN PROGRAM / KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK1	Meningkatkan Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1	Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72
		IKK 2	Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70
		IKK 3	Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditikdakanjuti oleh Menteri Perhubungan/Sub Sektor	%	80
SK 2	Meningkatkanya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4	Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5	Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 6	Indeks Koorrdasi Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	65
		IKK 7	Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80
		IKK 8	Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	%	90
		IKK 9	Indeks Kendali Mutu	%	90
SK 5	Meningkatkan Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11	Indeks Program Anggaran	%	70
		IKK 12	Indeks Evaluasi dan Pelaporan	%	70

NO	SASARAN PROGRAM / KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13	Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan Layanan Perkantoran	%	87

Tabel tersebut menggambarkan sasaran kinerja organisasi yang berfokus pada peningkatan kualitas perumusan dan pengelolaan kebijakan transportasi beserta indikator dan target capaiannya. Sasaran pertama menitikberatkan pada peningkatan kualitas perumusan kebijakan yang diukur melalui indeks penyelesaian rekomendasi, kualitas output rekomendasi, serta persentase rekomendasi yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan atau sub sektor terkait dengan target antara 70% hingga 80%. Sasaran berikutnya menekankan pada peningkatan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan dengan target 65%, serta efektivitas manajemen pengetahuan melalui publikasi rekomendasi kebijakan dengan target 90%. Selain itu, optimalisasi koordinasi perumusan kebijakan diukur melalui indeks koordinasi, hasil advokasi, pemantauan dan evaluasi, serta kendali mutu dengan target berkisar antara 65% hingga 90%. Peningkatan kualitas perencanaan BKT dinilai melalui indeks program anggaran serta evaluasi dan pelaporan dengan target 70%–75%, sedangkan peningkatan kualitas pengelolaan keuangan yang akuntabel diukur melalui indeks pengelolaan keuangan layanan perkantoran dengan target 87%. Secara keseluruhan, tabel tersebut menunjukkan arah kinerja yang terstruktur dan terukur untuk mendukung tata kelola kebijakan transportasi yang efektif dan akuntabel.

D. RENCANA KERJA DAN ANGGARAN (RKA)

Seluruh kegiatan telah disusun dan dijabarkan dalam Klasifikasi Rincian Output (KRO) serta Rincian Output (RO) yang selaras dengan target program Badan Kebijakan Transportasi. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi melaksanakan dua program utama, yakni Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen. Program Infrastruktur Konektivitas diarahkan pada peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi nasional melalui penyusunan rekomendasi kebijakan pembangunan serta rekomendasi Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) di berbagai subsektor transportasi. Program ini diwujudkan melalui kegiatan formulasi kebijakan transportasi yang diklasifikasikan dalam rincian output kebijakan bidang sarana dan prasarana. Sementara

itu, Program Dukungan Manajemen mencakup kegiatan administratif, penguatan kelembagaan, dan pengelolaan sumber daya guna memastikan proses formulasi kebijakan transportasi berlangsung secara efektif, efisien, dan akuntabel. Program ini meliputi kegiatan pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan, serta Perencanaan Keuangan, pengelolaan BMN, dan urusan umum Perumus Kebijakan.

Tabel 2. 3 Rencana Kerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025

Kode		Program/Kegiatan/KRO/RO/Komponen/SubKomponen
022.11.GA		PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS
6891		FORMULASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI
6891.ABF		KEBIJAKAN BIDANG SARANA DAN PRASARANA
6891.ABF.051		RUMUSAN NSPK TRANSPORTASI
104		NSPK Bidang Jalan dan Integrasi Moda
Darat	1	Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas
6891.ABF.052		KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI
104		Bidang Keselamatan dan Keamanan

Kode		Program/Kegiatan/KRO/RO/Komponen/SubKomponen
Laut	2	Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi
Laut	3	Kebijakan Penerapan Automatic Identification System (AIS) Untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan di perairan Indonesia
Udara	4	Evaluasi Penyelenggaraan Kinerja Keamanan Penerbangan Pada Bandar Udara di Indonesia
	5	Analisis Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi
6891.AEA		KOORDINASI
6891.AEA.051		Konsolidasi Rancangan Kebijakan
103		Bidang Keselamatan dan Keamanan
A	6	Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/Agenda Mapping
B	7	Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan
C	8	Dukungan Sinkronisasi Rekomendasi Kebijakan
D	9	Pendampingan, Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi kebijakan
E	10	Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan
F	11	Direktif Menteri Perhubungan
G	12	Dukungan Pelaksanaan Perumusan Rekomendasi Kebijakan
022.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	13	Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum dan SDM Penunjang Teknis
4653		Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan
4653.EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal
4653.EBA.962		Layanan Umum
101		Administrasi Perlengkapan dan Kerumahtanggan
A	14	Administrasi Satuan Kerja, Keuangan dan Pengelolaan Barang Milik Negara
4653.EBA.994		Layanan Perkantoran
002		Operasional dan Pemeliharaan Kantor

Kode		Program/Kegiatan/KRO/RO/Komponen/SubKomponen
A	15	Kebutuhan Perkantoran Sehari-hari
B	16	Langganan Daya dan Jasa
C	17	Pemeliharaan Perkantoran
D	18	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor
4653.EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal
4653.EBD.952		Layanan Perencanaan dan Penganggaran
103		Administrasi Penyusunan Program
A	19	Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran dan Rencana Kinerja Tahunan
B	20	Rencana Strategis Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi
4653.EBD.953		Layanan Pemantauan dan Evaluasi
101		Administrasi Penyusunan Evaluasi dan Pelaporan
A	21	Koordinasi Penyelenggaraan Evaluasi dan Pelaporan

E. PERJANJIAN KINERJA

Target kinerja kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025 disusun secara berjenjang. Adapun penjabaran dari Peta Kegiatan Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dituangkan dalam indikator kinerja kegiatan dan targetnya. Penetapan kinerja pada awal tahun anggaran mengikuti konsep Rencana Strategis Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi, sebagaimana digambarkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 2. 4 Perjanjian Kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	SATUAN	TARGET
SK1 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKK1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SK2 Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKK2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK3 Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	IKK3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual	%	90
SK4 Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72
SK5 Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	%	79

Perjanjian Kinerja Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025 ditetapkan pada Januari 2025 dan telah mengalami perubahan sejumlah 3 (tiga) kali. Perubahan pertama disahkan pada tanggal 17 Februari 2025 dikarenakan adanya perubahan anggaran. Pada bulan Mei 2025 terjadi perubahan pimpinan organisasi sehingga Perjanjian Kinerja turut mengalami penyesuaian. Perubahan ketiga ditetapkan pada bulan Juli 2025 dikarenakan adanya perubahan Indikator Kinerja berdasarkan Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 32 sejumlah Rp 7.628.642.000 (tujuh milyar enam ratus dua puluh delapan juta enam ratus empat puluh dua ribu Rupiah). Perubahan Perjanjian Kinerja Tahun 2025 diuraikan dalam Tabel di atas.

BAB 3

AKUNTABILITAS KINERJA

A. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Pengukuran kinerja didefinisikan sebagai proses sistematis untuk menginventarisir, menganalisis dan menggunakan informasi dalam menentukan efisiensi dan efektifitas suatu instansi/organisasi pemerintah dalam melaksanakan program-programnya sesuai dengan tugas dan fungsinya. Hasil pengukuran kinerja dilakukan evaluasi dan analisis kinerja untuk mengetahui keberhasilan/kegagalan serta pencapaian sasaran guna mempermudah interpretasi pencapaian kinerja.

Hasil pengukuran kinerja yang dibandingkan dengan target kinerja selanjutnya disebut pencapaian kinerja. Pencapaian kinerja selanjutnya dipergunakan sebagai dasar untuk mengetahui tingkat keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi guna mewujudkan tujuan dan sasaran dalam kerangka pemenuhan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Pencapaian kinerja setiap uraian sasaran ditunjukkan melalui pencapaian setiap indikator kinerja pada sasaran tersebut yang berorientasi *outcome*.

Pengukuran terhadap pencapaian kinerja yang telah ditetapkan melalui Perjanjian Kinerja sesuai tugas dan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi yaitu dengan pencapaian hasil/*output* suatu kegiatan dalam kurun waktu 1 (satu) tahun anggaran. Pengukuran terhadap pencapaian kinerja kegiatan dilakukan dengan cara membandingkan antara variabel *input* dan *output* dari suatu kegiatan. Variabel *input* dan *output* tersebut dapat berupa anggaran, sumber daya manusia maupun kegiatan itu sendiri.

Dalam melaksanakan pengukuran capaian kinerja mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Untuk mengetahui capaian kinerja antara rencana dan realisasi suatu *output* dan *outcome* kegiatan digunakan formula sebagai berikut:

Tahapan yang dilakukan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja termasuk analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi/upaya peningkatan kinerja yang perlu dilakukan;

2. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir;
3. Membandingkan realisasi kinerja tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam rencana strategis unit kerja;
4. *Benchmarking* kinerja dengan tingkat nasional/internasional pada beberapa indikator kinerja;
5. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya (anggaran dan SDM);

B. PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA TAHUN 2025

Untuk mengukur akuntabilitas kinerja terhadap pencapaian sasaran dituangkan melalui program/kegiatan yang saling berkaitan dan bersinergi membentuk *output* dan *outcome* dalam mencapai suatu sasaran tertentu. Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2025, ditetapkan 5 (lima) sasaran dan 5 (lima) indikator kinerja kegiatan. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi telah rampung menyelesaikan kinerjanya di Tahun 2025. Kinerja di Tahun 2025 dapat dilaksanakan secara optimal. Berikut disampaikan tabel capaian kinerja Tahun 2025.

Tabel 3. 1 Capaian Kinerja Tahun 2025 dibandingkan Target PK Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Realisasi Tahun 2025	Capaian Kinerja
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	91,25	107,35
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	95	118,75
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	111,11
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	75	104,17
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79	87,74	111,06
Rata-rata Capaian Kinerja (%)					110,488

Sumber: Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, diolah 2025

Berikut pengukuran kinerja untuk masing-masing sasaran dan indikator kinerja kegiatan.

1. Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis (Persentase penyusunan Rekomendasi Kebijakan)

IKK ini merupakan Instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Rekomendasi kebijakan merupakan keluaran (output) kegiatan analisis kebijakan.

Rumus penghitungan IKK itu tersebut Adalah sebagai berikut:

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

$$\begin{aligned} \text{Penyelesaian rekomendasi kebijakan} &= \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder})}{(\text{Jumlah target Rekomendasi Kebijakan Pusat Kebijakan Transportasi})} \\ \text{Kemanfaatan rekomendasi kebijakan} &= \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti})}{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada t-1})} \end{aligned}$$

Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan pada Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025 memuat 2 unsur yaitu,

pertama penyelesaian rekomendasi kebijakan yang diselesaikan tahun 2025. Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi tahun 2025 ini merencanakan 8 (delapan) penyusunan rekomendasi kebijakan dan telah diselesaikan sebanyak 7 (tujuh) rekomendasi kebijakan sehingga diperoleh nilai efektifitas rekomendasi kebijakan sebesar 87,50%.

Kedua kemanfaatan rekomendasi kebijakan, yaitu rekomendasi kebijakan yang dihasilkan pada t-1 yang sudah termanfaatkan, pada Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi dimana jumlah rekomendasi kebijakan yang dihasilkan pada t-1 sebanyak 20 rekomendasi kebijakan dan telah dimanfaatkan sebanyak 19 rekomendasi kebijakan sehingga diperoleh nilai kemanfaatan rekomendasi kebijakan sebesar 95%.

Dengan demikian Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan sebesar 91,25%, sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Realisasi Capaian pusat Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Triwulan IV

Indikator	Persentase
Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	87,50%
kemanfaatan rekomendasi kebijakan	95%
Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan	91,25%

Keterangan:

1. Penginputan progress penyusunan rekomendasi kebijakan dalam aplikasi Sibijak, dokumen Rekomendasi Kebijakan (PP / PB / NA / NU), respon Menhub / Subsektor / Stakeholder dalam bentuk disposisi
2. Satuan nilai adalah persentase.

Rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/Stakeholder Tahun 2025 sebanyak 7 kajian dari target 8 kajian dengan rincian sebagai berikut:

1. Evaluasi Implementasi Automatic Identification System (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal di Perairan Indonesia, rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan nomor surat UM.209/01/23/BKT/2025;
2. Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H), Laporan telah disampaikan kepada Bapak Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/01/24/BKT/2025;
3. Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi, rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan nomor surat UM.209/03/05/BKT/2025;
4. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara; rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Bapak Menteri Perhubungan dengan nomor surat LT.404/01/BKT/2025 dan telah didisposisi oleh Menteri Perhubungan;

5. Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas, rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor surat UM.209/02/14/BKT/2025;
6. Analisis Kecepatan di Jalan Tol: Mengurangi "Gap Speed", Menekan Risiko Kecelakaan, dan Menjaga Kinerja Lalu Lintas, rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor surat UM.209/03/04/BKT/2025;
7. Penanganan Over Dimension Over Loading (ODOL), rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor surat UM.209/03/03/BKT/2025;
8. Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal dan Tahun Baru 2025/2026 (diselesaikan pada bulan Januari 2026, sesuai target masa nataru H+10), Laporan Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 telah disampaikan kepada Bapak Menteri Perhubungan dengan nomor surat AJ.201/01/03/BKT/2026.

Rekomendasi Kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan triwulan III Tahun 2025 sebanyak 19 kajian dari total 20 kajian dengan rincian sebagai berikut:

1. Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Suku Cadang Pesawat Udara Untuk Mempertahankan Tingkat Keselamatan Penerbangan, dengan nomor surat UM.006/03/06/BKT/2024 dan lembar disposisi;
2. Analisis Pengaturan Kelembagaan & Sistem Pengelolaan State Safety Program (SSP) untuk Mendukung Program Keselamatan Penerbangan Nasional, dengan nomor surat UM.006/03/02/BKT/2024 dan lembar disposisi;
3. Integrasi Data Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam Mendukung Program RUNK; dengan nomor surat LT.106/01/01/BKT/2025 dan lembar disposisi;
4. Evaluasi Regulasi Perlindungan Sebidang (Reviu PM 94 tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlindungan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan); dengan nomor surat UM.209/06/13/BKT/2024 dan lembar disposisi;
5. Risk Journey Management; dengan nomor surat UM.209/07/05/BKT/2024 dan lembar disposisi;
6. Evaluasi Kebijakan Penanganan Masalah Over Dimension Overload (ODOL) pada Angkutan Jalan; dengan nomor surat UM.006/04/19/BKT/2024 dan lembar disposisi;

7. Evaluasi Kebijakan Pengembangan Kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dengan nomor surat LT. 106/01/02/BKT/2025 dan lembar disposisi;
8. Rencana Penggabungan KSOP dan DISNAV serta Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran; dengan nomor surat PT. 002/01/04/BKT/2025 dan lembar disposisi;
9. Fatigue Management pada Pilot; dengan nomor surat UM.209/06/15/BKT/2024 dan lembar disposisi;
10. Mitigasi Pencegahan Penyebaran Virus Cacar Monyet (MPOX) pada Sektor Transportasi Udara; dengan nomor surat LT. 106/01/03/BKT/2025 dan lembar disposisi;
11. Evaluasi Pemenuhan Aspek Keselamatan Angkutan Sungai di Indonesia; dengan nomor surat PT. 001/01/03/BKT/2025 dan lembar disposisi;
12. Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kereta Feeder KA Cepat menjadi KA Komuter Bandung; dengan nomor surat PT. 104/01/01/BKT/2024 dan lembar disposisi;
13. Rekomendasi Kebijakan terkait Pengawasan Operasional dan Penggunaan Armada Bus Pariwisata; dengan nomor surat PT. 101/01/BKT/2024 dan lembar disposisi;
14. Pembatasan Usia Sarana Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Keselamatan Jalan; dengan nomor surat AJ. 208/01/01/BKT/2024 dan lembar disposisi;
15. Analisis Risiko Pada Bangunan Jembatan dan Terowongan Pada Jalur Kereta Api; dengan nomor surat LT. 106/01/13/BKT/2024 dan lembar disposisi;
16. Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum Untuk Menurunkan Potensi Kecelakaan Jalan; dengan nomor surat UM. 209/07/06/BKT/2024 dan lembar disposisi;
17. Evaluasi Kebijakan Pengawasan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian; dengan nomor surat LT. 106/06/BKT/2025 dan lembar disposisi;
18. Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Peraturan terkait Penanganan Kondisi Darurat di Kapal; dengan nomor surat LT. 303/01/06/BKT/2025 dan lembar disposisi;

19. Rekomendasi Kebijakan Pengaturan Waktu Kerja dan Tempat Istirahat Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dengan nomor surat PT. 001/01/01/BKT/2025 dan lembar disposisi;

Dari data realisasi capaian diatas kami sampaikan bahwa Capaian kinerja dapat diukur dengan membandingkan target dan capaian realisasi, sehingga didapatkan hasil capaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 1 (tahun 2025)

Indikator Kegiatan Kegiatan	Satuan	Taget Kinerja Tahunan	Realisasi Kinerja Triwulan (%)	Capaian Kinerja Triwulan	Vol	Capaian Kinerja Pertahun
Persentase penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	91.25	107.35	85	107.35

Tabel diatas menunjukkan capaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025. Dari tabel dapat dilihat bahwa Capaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada Sasaran kegiatan 1 pada IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan telah menunjukkan kinerja sangat baik karena sudah memenuhi target yang ditetapkan, yaitu realisasi mencapai 91,25% sehingga capaian kinerja 107,35% dari target PK.

Berdasarkan tabel indikator kinerja kegiatan Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan, ditetapkan target kinerja tahunan sebesar 85%. Sehingga secara kumulatif pada akhir tahun capaian kinerja mencapai 107,35%. Dengan demikian, capaian kinerja tahunan telah melampaui target yang ditetapkan, yaitu sebesar 107,35% dari target 85%. Keberhasilan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan berjalan lebih efektif dan produktif dari yang direncanakan, didukung oleh perencanaan yang baik, koordinasi internal yang efektif, serta optimalisasi sumber daya yang tersedia. Capaian ini sekaligus mencerminkan komitmen unit kerja dalam menjaga kualitas dan kuantitas output kebijakan, serta menjadi dasar yang kuat untuk mempertahankan bahkan meningkatkan kinerja pada periode berikutnya sesuai dengan sasaran strategis yang telah ditetapkan.

2. Meningkatkan Pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi (Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan)

Sasaran Kegiatan ke-2 adalah Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi melalui 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan. Target capaian kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) 2 tahun 2025 setelah revisi adalah 80%.

IKK 2 ini merupakan instrumen untuk mengukur sejauh mana proses advokasi berhasil mendorong implementasi rekomendasi kebijakan. Indikator ini mencerminkan efektivitas Upaya advokasi dalam mempengaruhi pengambilan keputusan, baik melalui dialog, pelibatan pemangku kepentingan, maupun penguatan kapasitas pelaksana kebijakan. Selain itu, instrumen ini juga untuk menilai keberhasilan strategi advokasi dan memastikan bahwa rekomendasi kebijakan tidak hanya disusun tetapi juga diimplementasikan sesuai tujuan yang diharapkan. Formulasi perhitungan persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan, Adalah:

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

Pada Tahun 2025 Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi berhasil menyelesaikan 20 (dua puluh) hasil rekomendasi yang tahun 2024 (t-1) sedangkan hasil rekomendasi yang sudah dilakukan advokasi sebanyak 19 (sembilan belas) rekomendasi kebijakan. Dengan judul kajian sebagai berikut:

1. Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Suku Cadang Pesawat Udara Untuk Mempertahankan Tingkat Keselamatan Penerbangan, link data dukung:
2. Analisis Pengaturan Kelembagaan & Sistem Pengelolaan State Safety Program (SSP) untuk Mendukung Program Keselamatan Penerbangan Nasional, link data dukung:
<https://drive.google.com/file/d/1ydojZgZoqV1bpPeWyiNFZiCy0qSrcaj/view?usp=sharing>;
3. Integrasi Data Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam Mendukung Program RUNK, link data dukung:
https://drive.google.com/file/d/1m4DExju_IRcEAgkHyFYihrMy9fwO33nl/view?usp=sharing;

4. Evaluasi Regulasi Perlintasan Sebidang (Reviu PM 94 tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan), link data dukung:
<https://drive.google.com/file/d/10dpd9ksxlaPE8Vp924DG8Bd4jKo8LVvc/view?usp=sharing>
5. Risk Journey Management;
6. Evaluasi Kebijakan Penanganan Masalah Over Dimension Overload (ODOL) pada Angkutan Jalan, link data dukung:
<https://drive.google.com/file/d/19uHgotJUJ9sryHAKNKakl8OleIHPoK/view?usp=sharing>
7. Evaluasi Kebijakan Pengembangan Kompetensi Pengemudi, link data dukung:
https://drive.google.com/file/d/1uH1_MXCYntidV6Vg5scoxhFNaujucYMI/view?usp=sharing;
8. Rencana Penggabungan KSOP dan DISNAV serta Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran;
9. Fatigue Management pada Pilot;
10. Mitigasi Pencegahan Penyebaran Virus Cacar Monyet (MPOX) pada Sektor Transportasi Udara;
11. Evaluasi Pemenuhan Aspek Keselamatan Angkutan Sungai di Indonesia;
12. Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kereta Feeder KA Cepat menjadi KA Komuter Bandung;
13. Rekomendasi Kebijakan terkait Pengawasan Operasional dan Penggunaan Armada Bus Pariwisata, link data dukung:
<https://drive.google.com/file/d/1i8xF21vothhqsO6VBpKEGUCCSdGsx5m/view?usp=sharing>
14. Pembatasan Usia Sarana Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Keselamatan Jalan;
15. Analisis Risiko Pada Bangunan Jembatan dan Terowongan Pada Jalur Kereta Api, link data dukung:
<https://drive.google.com/file/d/1eqccdSSbYj2zxnp0ZEz3zEro7ljHT-m/view?usp=sharing>

16. Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum Untuk Menurunkan Potensi Kecelakaan Jalan, link data dukung: https://drive.google.com/file/d/1IX-VzWH-Hg-RfQZj1c_emFi7OtRiAJSV/view?usp=sharing;
17. Evaluasi Kebijakan Pengawasan Sarana Perkeretaapian, link data dukung: <https://drive.google.com/file/d/1y58Y8ie7-vcI6IG6D8SB918oE57YprkC/view?usp=sharing>;
18. Evaluasi Kebijakan Penanganan Kondisi Darurat di Kapal, link data dukung: <https://drive.google.com/file/d/1HGtgLizo-UwOEtutOFB35YLJbvoBTqda/view?usp=sharing>;
19. Evaluasi Kebijakan Pengaturan Waktu Kerja dan Tempat Istirahat Pengemudi, link data dukung: <https://drive.google.com/file/d/12eox9OQffvWvfJykNxGURtCyE3ZJojg4/view?usp=sharing>.

Perbandingan capaian target triwulan dan target tahunan indikator kinerja kegiatan Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 4 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 2 Triwulan IV Tahun 2025

Indikator Kegiatan Kegiatan	Satuan	Taget Kinerja Tahunan	Realisasi Kinerja Triwulan (%)	Capaian Kinerja Triwulan	Volume	Capian Kinerja Pertahun
Persentase advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	95	118.75	80	118.75

Dari tabel diatas dapat kami simpulkan bahwa Capaian Kinerja Persentase advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan tahun 2025 menunjukkan capaian kinerja yang sangat baik, hal ini dilihat dari capaian kinerja yang telah melampaui target yaitu 118,75 % terhadap target PK.

Berdasarkan tabel tersebut, indikator kinerja Persentase advokasi dan koordinasi pemanfaatan rekomendasi kebijakan memiliki target kinerja tahunan sebesar 80%. Pada periode triwulan, realisasi kinerja mencapai 95%, sehingga capaian kinerja triwulan tercatat sebesar 118,75% dari target yang ditetapkan.

Capaian tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan advokasi dan koordinasi pemanfaatan rekomendasi kebijakan telah melampaui target yang direncanakan. Dengan volume kegiatan sebanyak 80, persentase capaian kinerja per tahun juga mencapai 118,75%, yang mengindikasikan kinerja unit kerja berada pada kategori sangat baik dan efektif dalam mendorong pemanfaatan rekomendasi kebijakan oleh para pemangku kepentingan.

Secara keseluruhan, hasil ini mencerminkan adanya peningkatan kualitas koordinasi, efektivitas strategi advokasi, serta komitmen yang kuat dalam memastikan rekomendasi kebijakan dapat dimanfaatkan secara optimal sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam perencanaan kinerja tahunan.

3. Meningkatkan Efektifitas Manajemen Pengetahuan (Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan)

Sasaran Kegiatan ke-3 adalah Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan. Pencapaian sasaran kegiatan ketiga diwujudkan melalui satu indikator kinerja yaitu IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan dengan target capaian tahun 2025 sebesar 90%.

IKK 3 ini merupakan Instrumen untuk menilai dan mengukur proporsi rekomendasi kebijakan yang telah dipublikasikan baik secara internal melalui aplikasi SiBijak, website, e-library dan dalam bentuk Dialog Kebijakan untuk seluruh pegawai serta secara eksternal melalui Sosialisasi Kebijakan atau Expert Talk. Indikator ini mencerminkan transparansi, akuntabilitas, dan aksesibilitas rekomendasi kebijakan, serta memastikan bahwa rekomendasi tersebut tersedia untuk diakses dan dijadikan acuan oleh pihak terkait. Formulasi perhitungan Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan =
Pusjak

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

Persentase pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan dihasilkan dengan membandingkan Jumlah rekomendasi yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual dengan jumlah rekomendasi kebijakan yang diselesaikan. Tahun 2025 Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi telah menyelesaikan 8 rekomendasi kebijakan dan telah melakukan 7 rekomendasi kebijakan yang dipublikasikan, yaitu sebagai berikut:

1. Evaluasi Implementasi Automatic Identification System (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal Di Perairan Indonesia;
2. Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H);
3. Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi;
4. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara;
5. Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas;
6. Penanganan Over Dimension Over Loading (ODOL);
7. Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal dan Tahun Baru 2025/2026 (diselesaikan pada bulan Januari 2026, sesuai target masa nataru H+10);
8. Analisis Kecepatan di Jalan Tol: Mengurangi "Gap Speed", Menekan Risiko Kecelakaan, dan Menjaga Kinerja Lalu Lintas (belum dipublikasikan).

Perbandingan capaian target triwulan dan target tahunan indikator kinerja kegiatan Persentase advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 5 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 3 Triwulan IV Tahun 2025

Indikator Kegiatan Kegiatan	Satuan	Target Kinerja Tahunan	Realisasi Kinerja Triwulan (%)	Capaian Kinerja Triwulan	Volume	Capaian Kinerja Pertahun
Presentase Pengolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	111.11	90	111.11

Berdasarkan hasil capaian kinerja menunjukkan bahwa pencapaian sasaran kegiatan 3 Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan Pusat Kebijakan Keselamatan dan

Keamanan Transportasi telah menunjukkan capaian yang baik, karna sudah mendekati target. Capaian kinerja ini Adalah 111,11 % baik dari target PK.

Berdasarkan tabel tersebut, indikator kinerja Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan memiliki target kinerja tahunan sebesar 90%. Pada periode triwulan, realisasi kinerja mencapai 100%, sehingga capaian kinerja triwulan tercatat sebesar 111,11% dari target yang telah ditetapkan.

Dengan volume kegiatan sebesar 90, capaian kinerja per tahun juga berada pada angka 111,11%, yang menunjukkan bahwa pelaksanaan pengelolaan aset intelektual rekomendasi kebijakan telah melampaui target yang direncanakan.

Capaian ini mencerminkan efektivitas pengelolaan dokumen, produk kajian, serta hasil rekomendasi kebijakan sebagai aset intelektual organisasi. Selain itu, hasil tersebut menunjukkan adanya peningkatan tata kelola administrasi, dokumentasi, dan pemanfaatan hasil kebijakan secara optimal, sehingga kinerja unit kerja dapat dikategorikan sangat baik dan berada di atas ekspektasi perencanaan tahunan.

4. Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif (Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan)

Sasaran Kegiatan Ke-4 adalah Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif. Sasaran kegiatan tersebut diwujudkan melalui satu indikator kinerja kegiatan IKK 4 yaitu Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan dengan target kinerja revisi sebesar 72%, dimana penghitungan indikator ini dilaksanakan tahunan.

IKK 4 merupakan Instrumen untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan output yang dihasilkan. Koordinasi Pengendalian Kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring penyelesaian rekomendasi kebijakan antar Unit Kerja Eselon 2. Formulasi perhitungan Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan, yaitu sebagai berikut:

Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan =
Pusjak

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

Dimana:

*Pengendalian Rekomendasi Kebijakan = Jumlah pengawasan kendali mutu pada RK / Jumlah RK yang telah selesai) (diampu oleh Tim Rencana

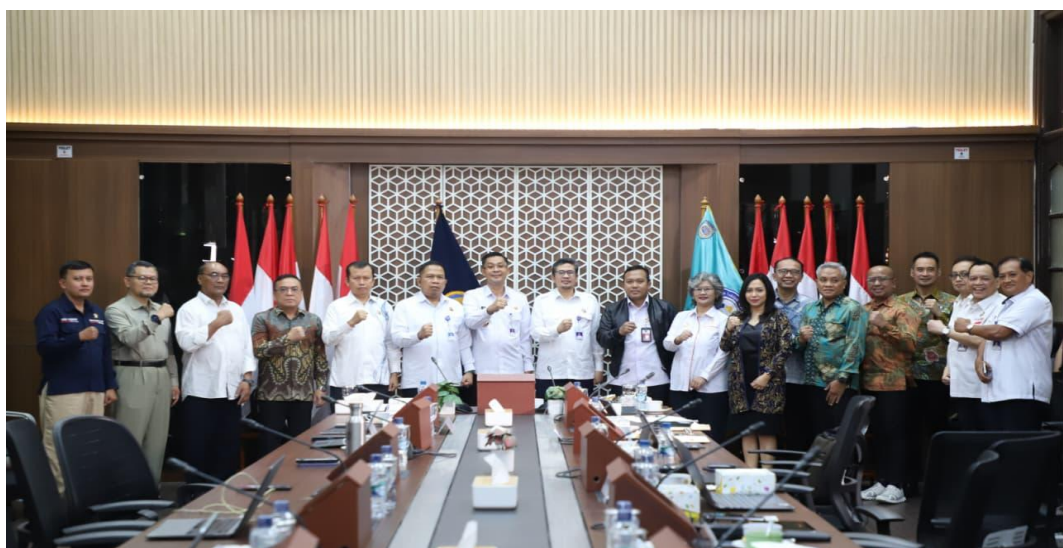
**Koordinasi Agenda Setting = 40% ((30% x Tahap Persiapan) + (40% x Tahap Pelaksanaan) + (30% x Tahap Evaluasi)) (diampu oleh Tim Program)

*** apabila terdapat perubahan Ruang lingkup:

1. Agenda setting terdiri dari Agenda Mapping, surat usulan dari subsektor, pembahasan audiensi dengan subsektor, penajaman dengan stakeholder/pakar ahli, disposisi pimpinan/Menteri.



Gambar 3. 1 Agenda Mapping Pusjak KKT Tahun 2025



Gambar 3. 2 Foto Bersama Agenda Mapping Pusjak KKT 2025

2. Nota dinas Agenda Setting yang disampaikan Kapus ke Kabadan yang berisi usulan judul rekomendasi kebijakan hasil Agenda Setting (sebagai lampiran);
3. RK yang dimaksud adalah RK yang terencana.

Realisasi Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdiri dari 67 topik dalam Renstra, jumlah usulan agenda setting sebanyak 4 judul yang disepakati, jumlah usulan agenda setting yang sesuai dengan topik Renstra sebanyak 4, jumlah rekomendasi yang terdapat dalam POK awal sebanyak 8 Rekomendasi, Sedangkan jumlah Rekomendasi Kebijakan dalam POK Awal yang sesuai dengan Agenda Setting sebanyak 3 rekomendasi kebijakan, sedangkan Jumlah Rekomendasi Kebijakan dalam POK Akhir sebanyak 8, dan Jumlah Rekomendasi Kebijakan dalam POK Akhir yang sesuai dengan POK Awal sebanyak 8 rekomendasi kebijakan. Sehingga didapatkan realisasi IKK 4 sebesar 75% dengan capaian 104,16%.

Perbandingan capaian target triwulan dan target tahunan Persentase advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 6 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 4 Tahun 2025

Indikator Kegiatan Kegiatan	Satuan	Taget Kinerja Tahunan	Realisasi Kinerja Triwulan (%)	Capaian Kinerja Triwulan	Volume	Capaian Kinerja Tahunan
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	75	104.16	75	104.16

Berdasarkan tabel tersebut, indikator kinerja Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan memiliki target kinerja tahunan sebesar 72%. Pada periode triwulan, realisasi kinerja mencapai 75%, sehingga capaian kinerja triwulan tercatat sebesar 104,16% dari target yang telah ditetapkan.

Dengan volume kegiatan sebesar 75, capaian kinerja per tahun juga mencapai 104,16%, yang menunjukkan bahwa pelaksanaan perencanaan rekomendasi kebijakan telah melampaui target tahunan.

Capaian ini mengindikasikan bahwa proses perencanaan rekomendasi kebijakan telah dilaksanakan secara efektif dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Selain itu, hasil tersebut mencerminkan adanya peningkatan kualitas perencanaan, ketepatan

waktu penyusunan dokumen, serta konsistensi dalam memastikan rekomendasi kebijakan disusun secara sistematis dan terukur. Secara keseluruhan, kinerja pada indikator ini berada dalam kategori sangat baik karena berhasil melampaui target yang direncanakan.

5. Meningkatkan kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT (Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi)

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi terdapat pada satu Sasaran Kegiatan Ke-5 adalah Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT. Sasaran kegiatan tersebut diwujudkan melalui indikator kinerja kegiatan yaitu IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan dengan target kinerja tahunan hasil revisi sebesar 79%.

IKK 5 ini merupakan Indikator untuk mengukur tingkat perencanaan anggaran dan evaluasi pelaporan. Perencanaan anggaran dilakukan dengan melihat kesesuaian perencanaan kegiatan anggaran dengan Kelengkapan Dokumen Pendukung RKA meliputi SAKIP, Nilai Kinerja Anggaran. Dengan formulasi sebagai berikut:

Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi =

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

IKK 5 ini dihitung berdasarkan nilai 50% LHE AKIP tahunan masing-masing eselon II dan 50% nilai kinerja anggaran bulanan eselon II masing-masing. Berdasarkan hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025 dengan nilai 77,75. Sedangkan Nilai Kinerja anggaran Adalah 45,22.

Tabel 3. 7 Rencana dan Realisasi Anggaran

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	1.752.922,000	1.718.513.094	99,57%
Belanja Modal	-	-	-
Total	1.752.922,000	1.718.513.094	99,57%

Perbandingan capaian target triwulan dan target tahunan Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 8 Capaian Kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Berdasarkan Sasaran Kegiatan 5 Tahun 2025

Indikator Kegiatan Kegiatan	Satuan	Taget Kinerja Tahunan	Realisasi Kinerja Triwulan (%)	Capaian Kinerja Triwulan	Volume	Capaian Kinerja Pertahun
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	79	87.74	111.06	87.74	111.06

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa Capaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada Sasaran kegiatan 5 pada IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi telah menunjukkan kinerja yang baik yaitu realisasi mencapai 87,74% sehingga capaian kinerja tahun sebesar 111,06% dari target PK.

Berdasarkan tabel tersebut, indikator kinerja Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan memiliki target kinerja tahunan sebesar 79%. Pada periode triwulan, realisasi kinerja tercatat sebesar 87,74%, sehingga capaian kinerja triwulan mencapai 111,06% dari target yang telah ditetapkan.

Dengan volume kegiatan sebesar 87,74, capaian kinerja per tahun juga berada pada angka 111,06%, yang menunjukkan bahwa pelaksanaan perencanaan rekomendasi kebijakan telah melampaui target tahunan.

Capaian ini mencerminkan peningkatan kualitas proses perencanaan, baik dari sisi ketepatan waktu, kelengkapan dokumen, maupun kesesuaian dengan standar perencanaan yang berlaku. Secara keseluruhan, kinerja pada indikator ini dapat dikategorikan sangat baik karena berhasil melampaui target yang direncanakan, sekaligus menunjukkan konsistensi dan efektivitas dalam penyusunan rekomendasi kebijakan yang terukur dan akuntabel.

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

Dalam rangka meningkatkan kualitas akuntabilitas kinerja dan mendorong perbaikan berkelanjutan, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi melakukan perbandingan capaian kinerja dengan unit kerja lain yang memiliki tugas dan fungsi

sejenis. Kegiatan benchmarking ini bertujuan untuk memperoleh gambaran posisi relatif kinerja unit, mengidentifikasi praktik baik (*best practices*), serta merumuskan strategi peningkatan kinerja pada periode berikutnya.

Benchmarking dilakukan secara objektif dengan membandingkan indikator kinerja utama yang relevan dan dapat diperbandingkan antar unit. Hasil perbandingan ini diharapkan menjadi dasar dalam penguatan perencanaan, pelaksanaan program, serta pengelolaan sumber daya secara lebih efektif dan efisien.

Tabel 3. 9 Perbandingan Capaian Kinerja dengan Unit Kerja Lainnya

NO	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Target PK	Capaian Kinerja Terhadap PKM			
			PKST	PTIM	PKLLAT	PKKT
1	IKK 1: Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	85%	117,64	92,308	117,647	107,353
2	IKK 2: Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	80%	125,00	100,00	101,563	118,750
3	IKK 3: Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	90%	111,111	111,111	111,111	111,111
4	IKK 4: Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	72%	120,370	125,000	103,968	104,167
5	IKK 5: Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	79%	105,715	112,006	110,487	111,057

Berdasarkan hasil benchmarking capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) terhadap unit pembanding (PKST, PTIM, dan PK LLAT), kinerja PKKT secara umum menunjukkan capaian yang **melampaui target** pada seluruh indikator. Hal ini menempatkan PKKT dalam kategori kinerja sangat baik, meskipun terdapat variasi posisi relatif dibanding unit lain.

Pada IKK 1 (Penyusunan Rekomendasi Kebijakan), capaian PKKT sebesar 107,353% berada di bawah PKST dan PKLLAT, namun masih lebih tinggi dibanding PTIM. Kondisi ini menunjukkan bahwa kinerja PKKT dalam penyusunan rekomendasi kebijakan sudah efektif,

tetapi masih terdapat ruang peningkatan terutama dalam aspek produktivitas dan optimalisasi proses kerja.

Pada IKK 2 (Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan), capaian PKKT sebesar 118,750% menempatkan unit ini sebagai salah satu unit dengan kinerja tinggi, meskipun masih dibawah PKST. Hal ini mengindikasikan bahwa PKKT telah berhasil menjalankan fungsi advokasi dan koordinasi secara efektif, dengan potensi peningkatan melalui penguatan kolaborasi lintas pemangku kepentingan.

Untuk IKK 3 (Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan), seluruh unit menunjukkan capaian yang sama (111,111%), termasuk PKKT. Kesetaraan ini mencerminkan standar pengelolaan yang seragam dan konsisten antar unit.

Pada IKK 4 (Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan), capaian PKKT (104,167%) relatif lebih rendah dibanding PKST dan PTIM. Temuan ini menunjukkan bahwa aspek perencanaan masih menjadi area yang perlu diperkuat, khususnya dalam peningkatan kualitas perencanaan program dan sinkronisasi pelaksanaan kegiatan.

Sebaliknya, pada IKK 5 (Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi), PKKT mencatat capaian 111,057%, yang menempatkannya di atas PKST dan mendekati kinerja unit terbaik. Hal ini mencerminkan efektivitas pengelolaan anggaran dan sistem evaluasi internal yang telah berjalan dengan baik.

Secara keseluruhan, hasil benchmarking menunjukkan bahwa PKKT memiliki kinerja yang kompetitif dengan keunggulan pada aspek pengelolaan anggaran dan evaluasi, sementara peningkatan masih diperlukan pada aspek perencanaan dan penyusunan rekomendasi kebijakan. Pembelajaran dari praktik baik unit pembanding diharapkan dapat memperkuat kinerja PKKT pada periode berikutnya.

D. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA DENGAN TARGET RENSTRA 2020-2024

Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi merupakan unit kerja eselon 2 di lingkungan Badan kebijakan Transportasi yang bertransformasi dari Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, yaitu Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda. Transformasi terjadi pada periode Renstra 2020-2024 sehingga capaian pada periode tersebut.

E. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA DENGAN TARGET RENSTRA TAHUN 2025-2029

Bagian ini menyajikan perbandingan antara realisasi capaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun pelaporan dengan target kinerja yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025–2029. Perbandingan ini dimaksudkan untuk menilai tingkat keselarasan antara pelaksanaan program dan kegiatan dengan sasaran strategis yang telah direncanakan, sekaligus mengukur efektivitas pelaksanaan kebijakan, program, dan dukungan sumber daya yang tersedia. Hasil analisis perbandingan ini menjadi dasar dalam mengidentifikasi capaian yang telah memenuhi target, indikator yang belum tercapai secara optimal, serta faktor-faktor yang memengaruhi kinerja, baik yang bersifat internal maupun eksternal. Selanjutnya, temuan tersebut digunakan sebagai bahan perbaikan berkelanjutan (continuous improvement) dalam perencanaan dan pelaksanaan kinerja pada tahun-tahun berikutnya agar target Renstra 2025–2029 dapat dicapai secara bertahap, konsisten, dan berkelanjutan.

Tabel 3. 10 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target Renstra Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target 2025	Target 2026	Target 2027	Target 2028	Target 2029	Realisasi Kinerja 2025
IKK 1: Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	87	89	91	92	91,25
IKK 2: Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	82	85	85	87	95
IKK 3: Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	100	100	100	100
IKK 4: Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	74	76	78	80	75

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target 2025	Target 2026	Target 2027	Target 2028	Target 2029	Realisasi Kinerja 2025
IKK 5: Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79	80	81	82	82	87,74

Realisasi kinerja tahun 2025 menunjukkan capaian yang sangat baik, di mana seluruh Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) berhasil melampaui target yang telah ditetapkan. IKK 1 mencapai 91,25% dari target 85%, IKK 2 mencapai 95% dari target 80%, IKK 3 mencapai 100% dari target 90%, IKK 4 mencapai 75% dari target 72%, serta IKK 5 mencapai 87,74% dari target 79%. Capaian tersebut mencerminkan efektivitas pelaksanaan program dan kegiatan serta optimalnya pemanfaatan sumber daya dalam mendukung pencapaian sasaran kinerja unit kerja.

Dengan mempertimbangkan tren overachievement pada seluruh indikator, realisasi kinerja tahun 2025 dapat dijadikan sebagai baseline dalam penetapan target tahun 2026 dengan mengacu pada prinsip SMART (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, dan Time-bound). Capaian tahun 2025 memberikan dasar yang spesifik dan terukur untuk merumuskan target yang lebih progresif namun tetap dapat dicapai, relevan dengan sasaran strategis organisasi, serta memiliki batas waktu yang jelas. Pendekatan ini memastikan bahwa peningkatan target kinerja tidak hanya bersifat ambisius, tetapi juga realistis dan berkelanjutan, sehingga mendukung konsistensi pencapaian kinerja pada periode perencanaan berikutnya.

F. ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

1. Perbandingan anggaran 2020-2024

Perkembangan pagu anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi cukup fluktuatif selama rentang waktu tahun 2020-2024 sebagaimana dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut ini.

Tabel 3. 1 Perkembangan Anggaran Tahun 2020-2024 Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Tahun	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Daya Serap (%)
2020	Rp. 25.165.421.000	Rp. 24.966.986.002	99,21
2021	Rp. 17.571.344.000	Rp. 17.512.156.507	99,66

Tahun	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Daya Serap (%)
2022	Rp. 7.325.252.000	Rp. 7.228.148.880	98,67
2023	Rp. 21.064.978.000	Rp. 20.975.727.598	99.58
2024	Rp.21.612.562.000	Rp. 19.845.535.403	99.78%

2. Alokasi total anggaran 2025

Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2025 adalah sebesar Rp 7,628,642,000 (Tujuh Milyar Enam Ratus Dua Puluh Delapan Enam Ratus Empat Puluh Dua Rupiah). Sedangkan pagu efektif selama tahun 2025 adalah Rp. 1.752.922,000 (Satu Milyar Tujuh Ratus Lima Puluh Dua Juta Sembilan ratus Dua Puluh Dua Ribu Rupiah), Realisasi Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sampai dengan Triwulan IV telah terealisasi sebesar Rp 7.408.906.000 atau terealisasi sebesar 99.57%. Sisa anggaran hingga akhir Desember 2025 sebesar Rp. 7.408.906.

Terdapat blokir anggaran di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebesar Rp5.875.720.000 di tahun anggaran 2025 dikarenakan adanya efisiensi anggaran berdasarkan Perpres I Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja Dalam Pelaksanaan APBN dan APBD dalam tahun anggaran 2025.

Tabel 3. 2 Rencana dan Realisasi Anggaran

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	TK (Tingkat Penyerapan)
Belanja Pegawai	-	-	-
Belanja Barang	1.752.922,000	1.718.513.094	99,57%
Belanja Modal	-	-	-
Total	1.752.922,000	1.718.513.094	99,57%

3. Analisis dana yang tidak terserap tahun 2025

Tidak terserapnya anggaran honor narasumber pada tahun pelaporan disebabkan oleh adanya penyesuaian metode pelaksanaan kegiatan serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya internal. Beberapa kegiatan yang semula direncanakan menghadirkan narasumber eksternal dilaksanakan dengan memanfaatkan kompetensi pejabat/pegawai internal yang memiliki keahlian substansi yang relevan, sehingga tidak memerlukan pembayaran honorarium. Selain itu, sebagian kegiatan mengalami perubahan jadwal, penggabungan agenda, serta penyesuaian format kegiatan

(misalnya pelaksanaan secara daring atau integrasi dengan forum lain), yang berdampak pada berkurangnya kebutuhan narasumber eksternal. Kondisi tersebut mencerminkan upaya efisiensi dan penghematan anggaran tanpa mengurangi kualitas output kegiatan dan capaian kinerja yang ditargetkan.

4. Capaian kinerja anggaran berdasarkan IKK 2025

Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2025 dalam mendukung ketercapaian IKK Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, secara rinci dijelaskan pada tabel berikut di bawah ini:

Tabel 3. 3 Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKK

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi				
	Pagu Total (Rp,-)	Pagu Efektif (Rp,-)	Realisasi (Rp,-)	Sisa Pagu Efektif (Rp,-)	Persentase Realisasi
IKK 1	Rp. 4.110.541.000	Rp. 868.879.000	Rp. 861.552.438	Rp. 7.326.562	99.16%
IKK 2	Rp. 198.145.000	Rp. 66.619.000	Rp. 66.619.000	Rp. 0	100%
IKK 3	Rp. 330.090.000	Rp. 44.357.000	Rp. 44.356.710	Rp. 290	99.99%
IKK 4	Rp. 349.724.000	Rp. 251.262.000	Rp. 251.236.140	Rp. 25.860	99.99%
IKK 5	Rp. 2.640.142.000	Rp. 494.805.000	Rp. 494.692.709	Rp. 112.291	99.99%

Berdasarkan tabel Capaian Kinerja Anggaran Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, secara umum tingkat realisasi anggaran pada seluruh Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) menunjukkan kinerja yang sangat baik dengan persentase penyerapan mendekati 100%.

Pada IKK 1, dari pagu efektif sebesar Rp868.879.000, realisasi mencapai Rp861.552.438 atau sebesar 99,16%, dengan sisa pagu Rp7.326.562. Hal ini menunjukkan pengelolaan anggaran yang optimal dengan deviasi yang relatif kecil.

Pada IKK 2, pagu efektif sebesar Rp66.619.000 terealisasi seluruhnya sebesar Rp66.619.000 atau 100%, tanpa sisa anggaran. Capaian ini menunjukkan perencanaan dan pelaksanaan anggaran yang sangat presisi.

Selanjutnya, IKK 3 memiliki pagu efektif Rp44.357.000 dengan realisasi Rp44.356.710 atau 99,99%, menyisakan Rp290. Demikian pula pada IKK 4, dari pagu efektif Rp251.262.000 terealisasi Rp251.236.140 atau 99,99%, dengan sisa Rp25.860. Pada

IKK 5, pagu efektif sebesar Rp494.805.000 terealisasi Rp494.692.709 atau 99,99%, dengan sisa Rp112.291.

Secara keseluruhan, tingkat realisasi anggaran yang berada pada kisaran 99,16% hingga 100% mencerminkan efektivitas perencanaan, ketepatan pelaksanaan kegiatan, serta pengendalian keuangan yang baik. Hal ini menunjukkan bahwa Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi mampu mengoptimalkan penggunaan anggaran sesuai dengan target kinerja yang telah ditetapkan.

G. *Sharing Knowledge* dan Telahan Staff

1. *Sharing knowledge* Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Pada tahun 2025, Pusjak KKT menyelenggarakan 5 kegiatan *Sharing Knowledge* secara terencana dan berkelanjutan sebagai bagian dari upaya penguatan kualitas kajian, pertukaran pengetahuan, serta penyempurnaan rekomendasi kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi sebagai berikut;

a. Survei Potensi Pergerakan Masyarakat pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H)

Kegiatan yang dilaksanakan pada 4 Maret 2025 ini bertujuan untuk memetakan potensi pergerakan masyarakat selama periode Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H). Survei ini menghasilkan proyeksi jumlah dan pola perjalanan masyarakat, moda transportasi yang digunakan, serta daerah asal dan tujuan perjalanan, sehingga dapat menjadi dasar dalam perumusan kebijakan dan strategi pengelolaan transportasi yang aman, lancar, dan terkendali selama masa mudik dan arus balik.

b. Evaluasi Kebijakan Penerapan *Automatic Identification System* (AIS) untuk Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan di Perairan Indonesia

Dilaksanakan pada 1 Juli 2025, kajian ini berfokus pada penilaian efektivitas kebijakan penerapan *Automatic Identification System* (AIS) dalam mendukung pengawasan lalu lintas kapal di perairan Indonesia. Evaluasi dilakukan terhadap tingkat kepatuhan penggunaan AIS, integrasi data dengan sistem pengawasan, serta kontribusinya dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan keamanan maritim

c. Evaluasi Penyelenggaraan Kinerja Keamanan Penerbangan pada Bandar Udara di Indonesia

Kegiatan yang dilaksanakan pada 26 Agustus 2025 ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja penyelenggaraan keamanan penerbangan di bandar udara, termasuk

implementasi prosedur, pemenuhan standar, serta efektivitas sistem pengamanan. Hasil evaluasi diharapkan dapat menjadi bahan perbaikan kebijakan dan peningkatan kualitas pengawasan guna menjamin keselamatan dan keamanan operasional penerbangan di Indonesia.



Gambar 3. 3 Sharing Knowledge Evaluasi Penyelenggaraan Kinerja Keamanan Penerbangan pada Bandar Udara di Indonesia

d. Evaluasi Pemenuhan Standar Keselamatan Kapal Non Konvensi

Kegiatan yang dilaksanakan pada 26 Agustus 2025 ini bertujuan untuk menilai tingkat pemenuhan standar keselamatan pada kapal non konvensi yang beroperasi di perairan Indonesia. Evaluasi mencakup aspek kelaiklautan, kelengkapan peralatan keselamatan, kompetensi awak kapal, serta kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Hasil kajian ini diharapkan dapat menjadi dasar rekomendasi dalam rangka meningkatkan pengawasan dan pembinaan guna meminimalkan risiko kecelakaan pelayaran.



Gambar 3. 4 Sharing Knowledge Evaluasi Pemenuhan Standar Keselematan Kapal Non Konvensi

- e. Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Menjamin Keselamatan Berlalu Lintas

Dilaksanakan pada 16 Desember 2025, kajian ini berfokus pada penilaian efektivitas kebijakan pengujian kendaraan bermotor dalam memastikan kelaikan teknis kendaraan yang beroperasi di jalan. Evaluasi dilakukan terhadap sistem, prosedur, serta pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor, termasuk aspek pengawasan dan kepatuhan. Melalui kegiatan ini, diharapkan dapat dirumuskan rekomendasi kebijakan yang lebih optimal untuk mendukung peningkatan keselamatan berlalu lintas dan mengurangi potensi kecelakaan akibat faktor teknis kendaraan.



Gambar 3. 5 Sharing Knowledge Evaluasi Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Menjamin Keselamatan Berlau Lintas

2. Telaahan Staf Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Pada Tahun 2025, Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (Pusjak KKT) melaksanakan kegiatan Telaahan Staf yang diselenggarakan pada bulan Juni dan Desember 2025, masing-masing selama 2 (dua) hari. Kegiatan ini mencakup seluruh moda transportasi, yaitu darat, laut, udara, dan perkeretaapian, serta diikuti oleh para Analis Kebijakan di lingkungan Pusjak KKT, baik Analis Kebijakan Ahli Pertama, Ahli Muda, maupun Ahli Madya.

Telaahan Staf dilaksanakan sebagai forum internal untuk memperkuat kualitas analisis kebijakan melalui pembahasan isu-isu strategis di bidang keselamatan dan keamanan transportasi, pertukaran informasi, serta pendalaman data dan regulasi terkait. Melalui forum ini diharapkan terbangun kesamaan persepsi antar analis kebijakan dalam

memahami permasalahan, sekaligus merumuskan alternatif solusi kebijakan yang komprehensif dan implementatif.

Secara umum, kegiatan Telaahan Staf bertujuan untuk mendukung para analis kebijakan untuk melatih diri dalam penyusunan kajian yang sistematis, komprehensif, dan berbasis data. Selain itu, kegiatan ini juga menjadi sarana untuk meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan, memperkuat koordinasi internal, serta memastikan setiap masukan yang disampaikan kepada pimpinan telah melalui proses analisis yang matang, terukur, dan selaras dengan arah kebijakan pembangunan transportasi nasional.

Sepanjang Tahun 2025, para Analis Kebijakan di Pusjak KKT telah memaparkan sebanyak 49 telaahan staf yang disusun berdasarkan analisis mendalam, pengolahan data, serta evaluasi terhadap berbagai isu strategis yang sedang berkembang, sebagai wujud nyata pelaksanaan tugas dan fungsi dalam mendukung perumusan kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi.



Gambar 3. 4 Telaahan Staff Pusjak KKT Tahun 2025

H. Budaya Kinerja Organisasi

Badan Kebijakan Transportasi telah membangun budaya kinerja organisasi melalui dua kegiatan rutin, yakni apel pagi pegawai dan knowledge sharing program. Kedua inisiatif ini menjadi instrumen strategis dalam membentuk organisasi yang disiplin, kolaboratif, dan terus berkembang dalam menghasilkan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas.



Gambar 3. 5 Pelaksanaan Apel Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Apel Pegawai, berdasarkan Nota Dinas Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi Nomor UM.204/62/BKT/2025 tanggal 3 Juli 2025 perihal Apel Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, dilaksanakan secara rutin di hari Senin pertama setiap bulan ditujukan untuk membangun kedisiplinan dan keselarasan visi di seluruh jajaran organisasi. Melalui apel pegawai, pimpinan memiliki kesempatan untuk menyampaikan arahan strategis, prioritas kerja, serta kebijakan-kebijakan maupun isu-isu terkini yang perlu dipahami dan diimplementasikan oleh seluruh pegawai. Kegiatan ini menjadi sarana komunikasi langsung antara pimpinan dan seluruh pegawai dalam hal penyampaian informasi penting.

BAB 4

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis capaian kinerja Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi dapat diambil kesimpulan, sebagai berikut:

1. Anggaran Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi pada tahun 2025 adalah sebesar Rp 21.612.562.000,00 (dua puluh satu milyar enam ratus dua belas juta lima ratus enam puluh dua ribu rupiah) dengan realisasi sebesar Rp19.845.535.403 atau terealisasi sebesar 99,78%.
2. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi secara keseluruhan ditunjukkan melalui nilai rata-rata capaian kinerja per kegiatan, dengan nilai capaian kinerja secara keseluruhan sebesar 105,94%. Selama tahun anggaran 2024 besarnya nilai capaian kinerja dapat tercapai dengan tingkat capaian per kegiatan, sebagai berikut:
 - a. Indikator kinerja kegiatan 1 (IKK 1), Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pusjak KKT nilai capaian kinerja sebesar 107,35%;
 - b. Indikator kinerja kegiatan 2 (IKK 2), Presentasi Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 118,75%;
 - c. Indikator kinerja kegiatan 3 (IKK 3), Presentasi Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja sebesar 111,11%;
 - d. Indikator kinerja kegiatan 4 (IKK 4), Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan nilai capaian kinerja 104,16%;
 - e. Indikator kinerja kegiatan 5 (IKK 5), Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi (Pusjak KKT) nilai capaian kinerja sebesar 111,06%.

B. SARAN TINDAK LANJUT

Hal-hal yang perlu dilakukan untuk mempertahankan/meningkatkan pencapaian kinerja di Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi sebagai berikut:

1. Perlu penyiapan restrukturisasi target kinerja untuk menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).

2. Penyiapan Sumber Daya Manusia (SDM) yang lebih kompeten dalam menjalankan organisasi Badan Kebijakan Transportasi.
3. Perlu penyiapan sarana dan prasarana yang dapat mendukung reorganisasi Badan Kebijakan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT).
4. Perlu dilakukan komunikasi dengan antar instansi agar hasil rekomendasi kebijakan di Badan Kebijakan Transportasi dapat dimanfaatkan dengan baik.

LAMPIRAN

A. Rencana Kinerja Tahunan:

RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI TAHUN 2025					
NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET	
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72	
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70	
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Sub Sektor	%	80	
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65	
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90	
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 6 Indeks Koordinasi Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks (%)	65	
		IKK 7 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	Indeks (%)	80	
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks (%)	90	
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks (%)	90	
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks (%)	75	
		IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks (%)	70	
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan Layanan Perkantoran	Indeks (%)	87	

Kepala
Pusat Kebijakan Keselamatan
dan Keamanan Transportasi,
[Signature]
Jumardi, S.T., M.T.
NIP. 196903061998031002

RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI TAHUN 2025					
NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET	
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72	
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70	
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Sub Sektor	%	80	
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65	
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90	
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 6 Indeks Koordinasi Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks (%)	65	
		IKK 7 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	Indeks (%)	80	
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks (%)	90	
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks (%)	90	
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks (%)	75	
		IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks (%)	70	
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan Layanan Perkantoran	Indeks (%)	87	

Kepala
Pusat Kebijakan Keselamatan
dan Keamanan Transportasi,
[Signature]
Jumardi, S.T., M.T.
NIP. 196903061998031002

No.	Proses	Nama	Jabatan	Paraf
1.	Dikoreksi	Agri Yuliani, M.Sc.	Ketua Tim Kerja Rencana dan Program	<i>[Signature]</i>
2.	Diperiksa	Akhmad Rizal Arifidlo, S.Si, M.T.	Kepala Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi	<i>[Signature]</i>
3.	Ditandatangani	Dr. Robby Kurniawan, S.TP., M.Si	Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan Transportasi	<i>[Signature]</i>

B. Perjanjian Kinerja Tahun 2025:

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI	
Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertandatangan di bawah ini: Nama : Jumardi, S.T., M.T. Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Selanjutnya disebut pihak pertama Nama : Dr. Robby Kurniawan, S.STP., M.Si Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami. Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dan perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi. Jakarta, Januari 2025 Pihak Kedua KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI <i>[Signature]</i> Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si Pihak Pertama KEPALA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI <i>[Signature]</i> JUMARDI, S.T., M.T.	

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp4.988.500.000,00
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp149.273.000,00
2. Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan	Rp2.390.869.000,00

Disetujui, Jakarta, Januari 2025

KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
[Signature]
Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si
Pembina Utama (I/II)
NIP. 19780629 198802 1 002

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI
[Signature]
JUMARDI, S.T., M.T.
Pembina Utama Muda (I/II)
NIP. 19690306 199803 1 002

No.	Proses	Nama	Jabatan	Paraf
1.	Dikoreksi	Harry Yanto Lumban Batu, S.KOM, M.Sc.	Ketua Tim Kerja Evaluasi dan Pelaporan	<i>[Signature]</i>
2.	Diperiksa	Dr. Ery Yulawati, SE, MT.	Kepala Bidang Keamanan Transportasi	<i>[Signature]</i>
3.	Ditetujui	Jumardi, ST, MT.	Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	<i>[Signature]</i>

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI					
NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET	
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	%	72	
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	%	70	
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan/Sub Sektor	%	80	
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65	
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90	
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 6 Indeks Koordinasi Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks (%)	65	
		IKK 7 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	Indeks (%)	80	
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks (%)	90	
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks (%)	90	
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan BKT	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks (%)	75	
		IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks (%)	70	
SK 6	Meningkatnya Kualitas Pengelolaan Keuangan yang Akuntabel	IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan dan Layanan Perkantoran	Indeks (%)	87	

D. Perjanjian Kinerja Revisi II



PERJANJIAN KINERJA REVISI II TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Ir. Bernadette Endah Sekar Mayashanti, MSP
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Irjen Pol. Capt. Hermanta, S.H., M.M., M.Mar
Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Mei 2025

Pihak Kedua
KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



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

Pihak Pertama
KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI



Ir. Bernadette E.S. Mayashanti, MSP.
NIP 196908031998032001

PERJANJIAN KINERJA REVISI II TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI				
NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	60
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	65
		IKK 8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	80
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal Badan Kebijakan Transportasi	IKK 9 Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	%	70
		IKK 10 Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal	%	87

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp4.988.500.000,00
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp149.273.000,00
2. Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan	Rp2.390.869.000

Disetujui,

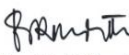
KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



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

Jakarta, Mei 2025

KEPALA
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI



Ir. Bernadette E.S. Mayashanti, MSP.
NIP 196908031998032001

E. Perjanjian Kinerja Revisi III



PERJANJIAN KINERJA REVISI III TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN
TRANSPORTASI

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Ir. Bernadette Endah Sekar Mayashanti, M.SP.
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Irjen Pol. Capt. Hermanta, S.H., M.M., M.Mar.
Jabatan : Kepala Badan Kebijakan Transportasi

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Juli 2025

Pihak Kedua
Kepala
Badan Kebijakan Transportasi,

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

Pihak Pertama
Kepala
Pusat Kebijakan Keselamatan
dan Keamanan Transportasi,

Ir. Bernadette E.S. Mayashanti, MSP.
NIP 196908031998032001

PERJANJIAN KINERJA REVISI III TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

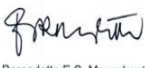
NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	% 85
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	% 80
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	% 90
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi Yang Efektif	IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	% 72
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan Dan Pengelolaan Keuangan Yang Optimal BKT	IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelola Anggaran dan Evaluasi	% 79

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp4.988.500.000,00
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan	Rp149.273.000,00
2. Perencanaan Keuangan, BMN dan Umum Perumus Kebijakan	Rp2.490.869.000

Jakarta, Juli 2025

Disetujui,
Kepala
Badan Kebijakan Transportasi,

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

Disetujui,
Kepala
Pusat Kebijakan Keselamatan
dan Keamanan Transportasi,

Ir. Bernadette E.S. Mayashanti, MSP.
NIP 196908031998032001

Poses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
Dikonsepsi	Sigit Aburahman, S.Kom	Pranata Komputer Ahli Pertama		
Diperiksa	Ratih Libania, S.Psi, M.Sc	Ketua Tim Kerja Evaluasi dan Pengendalian Internal		
Disetujui	Akhmad Rizal Anifudin, S.Si, MT	Kepala Bidang Kebijakan Keselamatan Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian		
Disetujui	Dr. Eny Yuliawati, SE, MT	Kepala Bidang Kebijakan Keamanan Transportasi Pelayaran Dan Penerbangan		

F. Rencana Aksi Atas Perjanjian Kinerja Tahun 2025

MONITORING ATAS RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSJAK KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

BULAN DESEMBER 2025

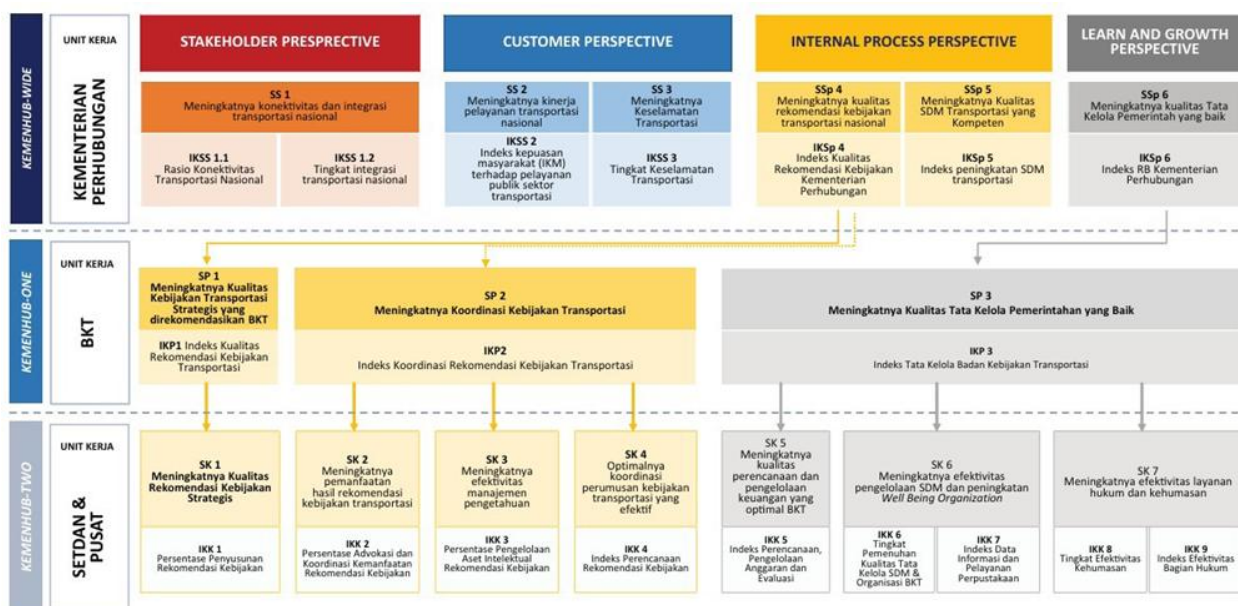
DECEMBER 2023																						
No	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Target PK	Volume Kegiatan	Pagu Anggaran	Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Target Indikator Kinerja Kegiatan	Target Bulan Desember				Realisasi Bulan Desember		% Capaian Bulan Desember		Capaian Kinerja Terhadap PK (%)	% Realisasi Anggaran	Evaluasi	Rencana Tindak Lanjut	Penanggung Jawab
										Target Kinerja	Target Anggaran	Realisasi Kinerja	Realisasi Anggaran	Capaian Kinerja	Capaian Anggaran							
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Presentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan PUSJAK KKT	%	85	6	Rp4.110.541.000	1. Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana 2. Dukungan Pelaksanaan Penumusan Rekomendasi Kebijakan 3. Direktif Menteri Perhubungan	Presentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan PUSJAK KKT	85	85,00	100,00	Rp902.550.000	20,98	91,25	Rp861.552.438	107,35	99,58	107,35	20,98	- Penyampaian surat menteri kajian tentang Penanganan Over Dimension Over Loading (ODOL) - Penyampaian Surat menteri, Policy Paper dan Policy Brief Kajian Evaluasi Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor dalam Menjamin Keselamatan Berakutitas - Penyampaian Surat menteri, Policy Paper dan Policy Brief Kajian Penetapan Batas Kecepatan Kendaraan	- Penyusunan Laporan Akhir Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	- Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 2 Presentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendas i Kebijakan (PUSJAK KKT)	%	80	2	Rp190.145.000	1. Dukungan Sinkronisasi Rekomendasi Kebijakan 2. Monitoring Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	Presentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (PUSJAK KKT)	80	80,00	100,00	Rp67.000.000	33,81	95,00	Rp66.619.000	110,75	99,43	110,75	33,82	- PUSJAK KKT telah melaksanakan kegiatan Advokasi Rekomendasi Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian - PUSJAK KKT telah melaksanakan kegiatan Advokasi Rekomendasi Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan	- Penyusunan Laporan Advokasi Rekomendasi Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian - Penyusunan Laporan Advokasi Rekomendasi Kebijakan Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan	- Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan	IKK 3 Presentase Pengolaan Aset Intelektual Rekomenda si Kebijakan (PUSJAK KKT)	%	90	1	Rp330.090.000	Penyelenggaraan Konsultasi Publikasi dan Sosialisasi Kebijakan	Presentase Pengolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan (PUSJAK KKT)	90	90,00	100,00	Rp46.350.700	14,04	85,71	Rp44.356.710	95,23	95,70	95,23	13,44	- PUSJAK KKT telah melaksanakan kegiatan Advokasi Knowledge "Evaluasi Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan di Unit Penyelenggara Bandar Udar	- Penyampaian hasil rekomendasi kebijakan	- Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan yang Efektif	IKK 4 Indeks Perencanaan dan Rekomendasi Kebijakan (PUSJAK KKT)	%	72	2	Rp349.724.000	1. Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu 2. Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan (PK) 3. Pendampingan, Perencanaan, Monitoring dan Evaluasi Implementasi Kebijakan	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan (PUSJAK KKT)	72	72,00	100,00	Rp252.256.140	72,13	75,00	Rp251.236.140	104,17	99,60	104,17	71,04	- PUSJAK KKT Telah melaksanakan koordinasi strategi dan pemetaan isugenda mapping	- Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	
SK 5	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang Optimal BKT	IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi (PUSJAK KKT)	%	79	3	Rp2.640.142.000	1. Administrasi Penyusunan Program 2. Administrasi Penyusunan Anggaran dan Evaluasi (PUSJAK KKT) 3. Administrasi Pengelolaan SDM 4. Administrasi Peningkatan dan Kemahasiswaan 5. Operasional dan Pemeliharaan Kantor	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi (PUSJAK KKT)	79	79,00	100,00	Rp496.796.761	18,82	87,74	Rp494.692.709	111,06	99,58	111,06	18,74	- Penyelenggaraan layanan perkantoran - Penyusunan Laporan UPR dan UMR Tahunan IV - Melakukan penyelenggaraan layanan perkantoran - PUSJAK KKT melaksanakan Pembahasan Penatausahaan Barang Milik Negara (BMN) pada Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	- Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Pelayaran dan Penerbangan - Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	

Jakarta, 5 Januari 2026

Mengetahui,
Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Ir. Bernadette E.S. Mayashani, MSP.
NIP. 196908031995032001

G. Manual Indikator Kinerja di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi





IKK 1. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi

PERSPEKTIF		Customer Perspective				
SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis				
DESKRIPSI SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi strategis yang direkomendasikan BKT yang mencerminkan perumusan kebijakan berbasis data dan analisis mendalam untuk meningkatkan efektivitas serta efisiensi sistem transportasi nasional.				
INDIKATOR KINERJA		TARGET				
		2025	2026	2027	2028	2029
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	85	87	89	91	92
DEFINISI						
Instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Rekomendasi kebijakan = keluaran (<i>output</i>) kegiatan analisis kebijakan						
SUMBER DATA						
Pusat Kebijakan Transportasi						
DATA DUKUNG						
Penginputan <i>progress</i> penyusunan rekomendasi kebijakan dalam aplikasi Sibijak, dokumen Rekomendasi Kebijakan (PP / PB / NA / NU), respon Menhub/Subsektor/Stakeholder dalam bentuk disposisi.						
WAKTU PERHITUNGAN						
Bulanan						
FORMULASI PERHITUNGAN						
Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan = 50% Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)						
$\text{Penyelesaian rekomendasi kebijakan} = \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder})}{(\text{Jumlah target Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi})}$						
$\text{Kemanfaatan rekomendasi kebijakan} = \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti})}{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan BKT pada t-1})}$						
SATUAN						
Persentase						

IKK 2. Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan



PERSPEKTIF		Internal Business Process Perspective				
SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi				
DESKRIPSI SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya kemanfaatan rekomendasi kebijakan yang dihasilkan Badan Kebijakan Transportasi oleh Menteri Perhubungan / Wakil Menteri Perhubungan/ Unit Kerja Eseleon 1 di lingkungan Kemenhub / <i>stakeholder</i> terkait				
INDIKATOR KINERJA		TARGET				
		2025	2026	2027	2028	2029
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	80	82	85	85	87
DEFINISI						
Instrumen untuk mengukur sejauh mana proses advokasi berhasil mendorong implementasi rekomendasi kebijakan. Indikator ini mencerminkan efektivitas upaya advokasi dalam mempengaruhi pengambilan keputusan, baik melalui dialog, pelibatan pemangku kepentingan, maupun penguatan kapasitas pelaksana kebijakan. Selain itu, instrument ini juga untuk menilai keberhasilan strategi advokasi dan memastikan bahwa rekomendasi kebijakan tidak hanya disusun tetapi juga diimplementasikan sesuai tujuan yang diharapkan.						
SUMBER DATA						
Pusat Kebijakan Transportasi						
DATA DUKUNG						
a. Dukungan Sinkronisasi b. Dokumen Hasil Advokasi Kebijakan (misal : laporan/risalah advokasi yang dapat berisi rencana tindak lanjut) c. Kegiatan advokasi bisa diinisiasi oleh Pusat Kebijakan						
WAKTU PERHITUNGAN						
Bulanan						
FORMULASI PERHITUNGAN						
Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan=						
$\text{Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan RK} = \frac{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dilakukan advokasi kebijakan kepada penerima manfaat})}{(\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan pada t-1})}$						
Catatan:						
Advokasi kebijakan dapat dilaksanakan <i>sesudah</i> mendapat disposisi Menteri Perhubungan / Wakil Menteri Perhubungan/ Dirjen/ Sesjen / Irjen/ Kaban/ <i>stakeholder</i> terkait						
SATUAN						
Persentase						

IKK 3. Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan



PERSPEKTIF		Internal Business Process Perspective				
SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya Efektivitas Manajemen Pengetahuan				
DESKRIPSI SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan untuk memfasilitasi pengumpulan, perekaman, pengorganisasian, penyaringan, analisis, temu kembali dan penyebaran hasil rekomendasi kebijakan				
INDIKATOR KINERJA		TARGET				
		2025	2026	2027	2028	2029
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	90	100	100	100	100
DEFINISI						
Instrumen untuk menilai dan mengukur proporsi rekomendasi kebijakan yang telah dipublikasikan baik secara internal melalui aplikasi SiBijak, <i>website</i> , <i>e-library</i> dan dalam bentuk Dialog Kebijakan untuk seluruh pegawai serta secara eksternal melalui Sosialisasi Kebijakan atau <i>Expert Talk</i> . Indikator ini mencerminkan transparansi, akuntabilitas, dan aksesibilitas rekomendasi kebijakan, serta memastikan bahwa rekomendasi tersebut tersedia untuk diakses dan dijadikan acuan oleh pihak terkait..						
SUMBER DATA						
Pusat Kebijakan Transportasi Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi						
DATA DUKUNG						
Infografis/Prosiding yang diupload di SiBijak/Website/Surat Kabar/Bahan Tayang (Powerpoint)						
WAKTU PERHITUNGAN						
Bulanan						
FORMULASI PERHITUNGAN						
Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan =						
$\text{Persentase Pengelolaan Aset Intelektual RK} = \frac{\text{Pusjak} \times (\text{RK yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual})}{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan}}$						
$\text{Persentase Pengelolaan Aset Intelektual RK} = \frac{\text{Sekretariat} \times (\text{Jumlah RK yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual oleh Pusjak})}{\text{Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan}}$						
Catatan:						
1. Satu RK hanya dapat di claim 1 kali bentuknya 2. Jika ada non-RK yang dilakukan pengelolaan aset intelektual, tidak dihitung sebagai input indikator 3. Executive summary merupakan kewajiban untuk di upload di Si Bijak						
SATUAN						
Persentase						

10

IKK 4. Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan



PERSPEKTIF		Internal Business Process Perspective				
SASARAN KEGIATAN		Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif				
DESKRIPSI SASARAN KEGIATAN		Meningkatnya kualitas koordinasi proses perumusan kebijakan transportasi				
INDIKATOR KINERJA		TARGET				
		2025	2026	2027	2028	2029
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	72	74	76	78	80
DEFINISI						
Instrumen untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan output yang dihasilkan. Koordinasi Pengendalian Kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring penyelesaian rekomendasi kebijakan antar Unit Kerja Eselon 2.						
SUMBER DATA						
Pusat Kebijakan Transportasi Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi						
DATA DUKUNG						
Renstra BKT, POK Akhir, <i>e-planning</i> Pagu Kebutuhan, output kajian dari SiBijak, Disposisi pimpinan dalam bentuk resmi berupa disposisi dan/atau notulensi rapat yang ditandatangani oleh pejabat Eselon-II						
WAKTU PERHITUNGAN						
Tahunan						
FORMULASI PERHITUNGAN						
Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan =						
$\text{Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan} = \frac{\text{Pusjak} \times (30\% \times (\text{Jumlah Usulan Agenda Setting yang sesuai Topik dalam Renstra} / \text{Jumlah topik dalam Renstra}) + 70\% \times (\text{Jumlah RK dalam POK akhir bersumber dari Agenda Setting} / \text{Jumlah Usulan Agenda Setting}))}{60\% \text{ Pengendalian Rekomendasi Kebijakan}^* + 40\% \text{ Koordinasi Agenda Setting}^{**}}$						
[*] Pengendalian Rekomendasi Kebijakan = Jumlah pengawasan kendali mutu pada RK / Jumlah RK yang telah selesai (diampu oleh Tim Rencana) ^{**} Koordinasi Agenda Setting = 40% ((30% x Tahap Persiapan) + (40% x Tahap Pelaksanaan) + (30% x Tahap Evaluasi)) (diampu oleh Tim Program)						
Ruang lingkup:						
1. Agenda setting terdiri dari Agenda Mapping, surat usulan dari subsector, pembahasan audiensi dengan subsector, penajaman dengan stakeholder/pakar ahli, disposisi pimpinan/Menteri. 2. Nota dinas Agenda Setting yang disampaikan Kapus ke Kabadan yang berisi usulan judul rekomendasi kebijakan hasil Agenda Setting (sebagai lampiran)						
SATUAN						
Persentase						

11



IKK 5. Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi

PERSPEKTIF	Learning and Growth Perspective
SASARAN KEGIATAN	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT
DESKRIPSI SASARAN KEGIATAN	Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang diukur melalui SAKIP, Nilai Kinerja Anggaran

INDIKATOR KINERJA	TARGET					FORMULASI PERHITUNGAN
	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	79	80	81	82	82	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi = 50% LHE AKIP + 50% Nilai Kinerja Anggaran (NKA)
DEFINISI Indikator untuk mengukur tingkat perencanaan anggaran dan evaluasi pelaporan. Perencanaan anggaran dilakukan dengan melihat kesesuaian perencanaan kegiatan anggaran dengan Kelengkapan Dokumen Pendukung RKA meliputi SAKIP, Nilai Kinerja Anggaran.						SATUAN Persentase
SUMBER DATA Pusat Kebijakan Transportasi Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi						
DATA DUKUNG Dokumen RENSTRA, SAKIP, NKA						
WAKTU PERHITUNGAN Tahunan (SAKIP per tahun, NKA per tiap bulan)						

H. Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program (IKP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja	Formulasi Rumusan	Meta Data
SP1 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi strategis yang direkomendasikan Badan Kebijakan Transportasi	IKP1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	SK1 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKK1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	$IKK1 = \frac{(50\% \times \text{Penyelesaian RK}) + (50\% \times \text{Kemudahan RK})}{100}$ $\text{Penyelesaian RK} = \frac{\text{Jl. RK yg th disampaikan ke Menhub/Subsektor/Stakeholder}}{\text{Jumlah target RK Pusat Kebijakan Transportasi}}$ $\text{Kemudahan RK} = \frac{\text{Jumlah RK yang ditindaklanjuti}}{\text{Jumlah RK yang dibagikan Pusat Kebijakan Transportasi} \times 100}$	- Penginputan progres penyusunan rekomendasi kebijakan dalam aplikasi Sibijak - Dokumen Rekomendasi Kebijakan (PP / PB / NA / NUJ), respon Menhub/Subsektor/Stakeholder dalam bentuk disposisi
		SK2 Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKK2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	$IKK2 = \frac{\text{Jl. RK yg dilakukan advokasi kebijakan kpd penerima manfaat}}{\text{Jumlah RK yang diselesaikan pada t-1}}$	- Dukungan Sinkronisasi - Dokumen Hasil Advokasi Kebijakan (misal : laporan/risalah advokasi yang dapat berisi rencana tindak lanjut) - Kegiatan advokasi bisa diinisiasi oleh Pusat Kebijakan - Kegiatan sosialisasi merupakan bagian dari advokasi
		SK3 Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	IKK3 Persentase Pengelolaan Asot Intelektual	$IKK3 = \frac{\text{RK yang menjadi aset intelektual}}{\text{Jumlah RK yang diselesaikan}}$	Infografis/Prosiding yang diupload di Sibijak/Website/Surat Kabar/Bahan Tayang (Powerpoint)
		SK4 Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	$\text{Pusajak IKK4} = 40\% \left(\frac{\text{Jl. Usulan AS yang Sesuai dengan Rendra}}{\text{Jumlah usulan AS}} \right)$ $40\% \left(\frac{\text{Jl. RK dalam POK Awal yang Sesuai dari AS}}{\text{Jumlah RK dalam POK Awal}} \right)$ $20\% \left(\frac{\text{Jl. Keasusuaian Jdl RK dlm POK Akhir yg Sesuai dgn POK Awal}}{\text{Jumlah RK dalam POK Akhir}} \right)$	- Renstra BKT, POK Akhir, e-planning Pagu Kebutuhan, output kajian dari Sibijak, Disposisi pimpinan dalam bentuk resmi berupa disposisi dan/atau notulensi rapat yang ditandatangani oleh pejabat Eselon-II. - Usulan RK dalam Agenda Setting yang digunakan adalah yang telah dilaporkan kepada Kabadan batas waktu sebelum DIPA terbit. - Pengendalian mutu RK berupa laporan monitoring per TW
SP3 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	IKP3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	SK5 Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	$IKK5 = 50\% \text{ LHE SAKIP} + 50\% \text{ NKA}$	Dokumen RENSTRA, SAKIP, NKA

I. Target dan Indikator Kinerja dalam Renstra Pusjak Keselamatan dan Keamanan Transportasi Tahun 2025-2026

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	METODE PERHITUNGAN	SATUAN	TARGET KINERJA				
				2025	2026	2027	2028	2029
SK1 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKK1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	$IKK\ 1 = (50\% \times \text{Penyelesaian RK}) + (50\% \times \text{Kemanfaatan RK}(t-1))$ Penyelesaian RK = $\frac{\text{Jlh. RK yg tlg disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder}}{\text{Jumlah target RK Pusat Kebijakan Transportasi}}$	%	85	87	89	91	92

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	METODE PERHITUNGAN	SATUAN	TARGET KINERJA				
				2025	2026	2027	2028	2029
		Kemanfaatan RK = $\frac{\text{Jumlah RK yang ditindaklanjuti}}{\text{Jumlah RK yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi (t-1)}}$						
SK2 Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKK2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	IKK 2= $\frac{\text{Jlh RK yg dilakukan advokasi kebijakan kpd penerima manfaat}}{\text{Jumlah RK yang diselesaikan pada t-1}}$	%	80	82	85	85	87
SK3 Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	IKK3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual	IKK 3= RK yang menjadi aset intelektual Jumlah RK yang diselesaikan	%	90	100	100	100	100

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN (SP/SK)	INDIKATOR KINERJA (IKP/IKK)	METODE PERHITUNGAN	SATUAN	TARGET KINERJA				
				2025	2026	2027	2028	2029
SK4 Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKK4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	$40\% \left(\frac{\text{Jlh. Usulan AS yang Sesuai dengan Rensra}}{\text{Jumlah usulan AS}} \right)$ $\frac{\text{Jlh. RK dalam POK Awal yang Sesuai dari AS}}{\text{Jumlah RK dalam POK Awal}}$ $\left(\frac{\text{Jlh. Kesesuaian Jdl RK dlm POK Akhir}}{\text{20\% yg Sesuai dgn POK Awal}} \right)$ $\frac{\text{Jumlah RK dalam POK Akhir}}{\text{Jumlah RK dalam POK Awal}}$	%	72	74	76	78	80
SK5 Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKK5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	IKK5 = 50% LHE SAKIP + 50% NKA	%	79	80	81	82	82