



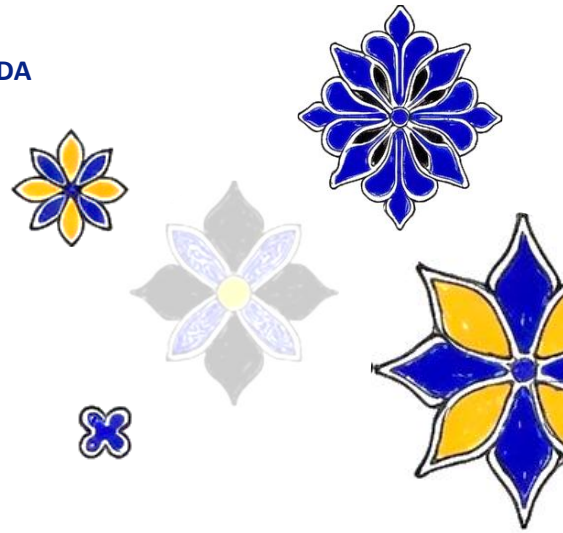
Laporan Kinerja

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

2025







KATA PENGANTAR

Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (PKPTIM) merupakan perwujudan pertanggungjawaban atas kinerja pencapaian Sasaran Kegiatan serta pelaksanaan tugas dan fungsi PKPTIM selama tahun 2025. Penyusunan Laporan Kinerja PKPTIM mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dan Rencana Strategis PKPTIM Tahun 2025-2029.



Laporan Kinerja ini merupakan bentuk akuntabilitas dari pelaksanaan tugas yang antara lain berfungsi sebagai alat penilaian kinerja, wujud akuntabilitas pelaksanaan tugas dan fungsi PKPTIM, wujud transparansi serta pertanggungjawaban kepada masyarakat, serta merupakan alat kendali dan alat pemacu peningkatan kinerja organisasi. Kinerja PKPTIM diukur atas dasar penilaian Indikator Kinerja Kegiatan yang merupakan indikator keberhasilan pencapaian Sasaran Kegiatan sebagaimana telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja PKPTIM Tahun 2025.

Secara umum, capaian kinerja telah sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan melalui analisis dan evaluasi obyektif yang disajikan dalam Laporan Kinerja ini. Ke depan, diharapkan dapat terjadi optimalisasi peran kelembagaan dan peningkatan efisiensi, efektivitas, dan produktivitas kinerja seluruh jajaran pejabat dan pelaksana di lingkungan PKPTIM pada tahun-tahun selanjutnya sehingga dapat mendukung kinerja PKPTIM secara keseluruhan dalam rangka mendukung visi dan misi Badan Kebijakan Transportasi.

Jakarta, 30 Januari 2026

Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. Novyanto Widadi, S.AP., M.M., M.Tr.T., CGRE
NIP. 19681123 201611 1 001

IKHTISAR EKSEKUTIF

Pada tahun 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dalam rencana kerja dan anggarannya memiliki 2 program berdasarkan ketetapan Unit Kerja Eselon I, Badan Kebijakan Transportasi, yaitu Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen. Program Infrastruktur Konektivitas memiliki 1 kegiatan yaitu Kegiatan Formulasi Kebijakan Transportasi dengan 4 Sasaran Kegiatan yaitu meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis, meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi, meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan, dan optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif. Program Dukungan Manajemen memiliki 2 kegiatan yaitu Kegiatan Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan dan Kegiatan Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan dengan 1 Sasaran Kegiatan yaitu meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal. Kedua program tersebut diharapkan dapat menghasilkan keluaran berupa rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas.

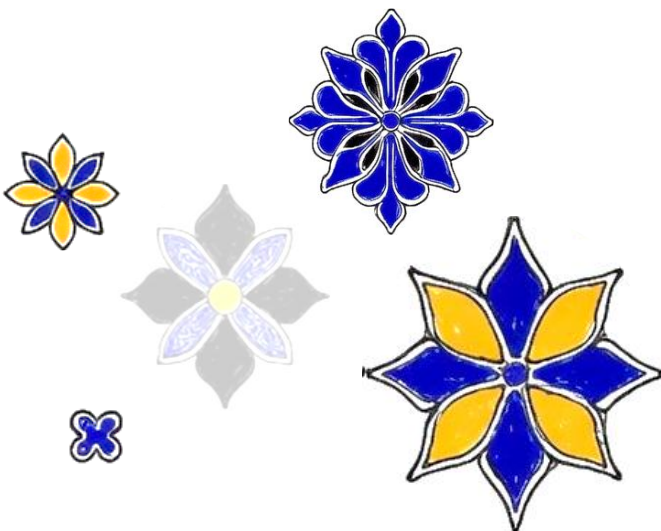
Berdasarkan Perjanjian Kinerja awal tahun 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda memiliki 5 Sasaran Kegiatan dengan 13 Indikator Kinerja Kegiatan. Kemudian, pada Februari 2025, terdapat revisi Perjanjian Kinerja yang pertama yang mengubah jumlah Indikator Kinerja Kegiatan menjadi hanya 10. Selanjutnya, pada Juli 2025, Perjanjian Kinerja kembali direvisi dengan menurunkan jumlah Indikator Kinerja Kegiatan yang semula 10 menjadi 5. Dari 5 Indikator Kinerja Kegiatan tersebut, 1 indikator mencapai target sesuai yang ditetapkan, 3 indikator melebihi target yang ditetapkan, dan 1 indikator tidak mencapai target yang ditetapkan. Realisasi pencapaian kinerja tersebut menggunakan sumber daya anggaran sebesar Rp. 2.479.993.982 atau sebesar 28,82% dari total pagu anggaran revisi terakhir yaitu Rp. 8.604.978.000 dan sebesar 99,64% dari total pagu efektif yaitu Rp. 2.488.860.000.

Sepanjang tahun 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sebagai pelaksana analisis kebijakan telah menyusun 13 rekomendasi kebijakan, baik dalam kerangka pengusulan kebijakan baru maupun evaluasi terhadap kebijakan yang sedang dan/atau telah diimplementasikan misalnya evaluasi atas kebijakan pelayanan angkutan perintis di kawasan pariwisata. Selain itu, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda juga melakukan reviu terhadap dokumen perencanaan strategis, seperti reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang, serta reviu terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, seperti reviu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seluruh analisis kebijakan telah melalui proses *agenda setting* isu kebijakan transportasi dalam perencanaannya dan advokasi rekomendasi kebijakan kepada seluruh pemangku kepentingan sebagai penerima manfaat.

Dalam mendukung kegiatan prioritas yang dijalankan Kementerian Perhubungan, khususnya penyelenggaraan dan pelayanan transportasi pada hari-hari besar keagamaan, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda telah terlibat dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat terhadap penyelenggaraan dan pelayanan transportasi pada angkutan Lebaran 2025 dan pada angkutan Natal 2025 dan tahun baru 2026. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda turut berkomitmen untuk selalu meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan

organisasi diantaranya melalui peningkatan kompetensi individu, penguatan budaya organisasi, dan pengelolaan risiko.

Secara umum, target kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda di tahun 2025 sudah tercapai dengan baik, meskipun pada beberapa aspek kinerja perlu dioptimalisasi pencapaiannya. Harapannya, di tahun-tahun mendatang, hal-hal baik yang sudah diraih dapat dipertahankan, serta produktivitas dan semangat kerja seluruh komponen pegawai dan organisasi dapat bertumbuh lebih tinggi.



Daftar Isi

I	Pendahuluan	Tugas, Fungsi, Struktur Organisasi, Visi, dan Misi Organisasi	3
		Aspek Strategis dan Permasalahan Utama Organisasi	6
		Sumber Daya	7
		Sistematika Pelaporan	8
II	Perencanaan Kinerja	Rencana Strategis Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (RENSTRA PKPTIM) Tahun 2025-2029	11
		Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2025	18
		Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Tahun 2025	19
		Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025	22
		Pengukuran Kinerja	23
III	Akuntabilitas Kinerja	Capaian Kinerja Organisasi berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Analisis Keberhasilan/Ketidakberhasilan Kinerja	27
		Perbandingan Capaian Kinerja antar Unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	61
		Realisasi Anggaran Organisasi berdasarkan Perjanjian Kinerja	62
		Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target RENSTRA PKPTIM Tahun 2025-2029	64
		Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target Evaluasi Paruh Waktu RENSTRA PKPTIM Tahun 2020-2024	65
		Tindak Lanjut Evaluasi Kinerja Tahun 2024	66
		Analisis Efisiensi Sumber Daya	68
		Penghargaan yang Diperoleh di Tahun 2025	69
		Hubungan Kinerja, Strategi, Kebijakan, dan Aktivitas antar Unit/Bidang/Tugas dan Fungsi Lain yang Berkaitan	71
		Budaya Kinerja Organisasi	81
IV	Penutup	Kesimpulan dan Rencana Tindak Lanjut	85
	Lampiran		89

Daftar Tabel

BAB II

2.1.	Sasaran Kegiatan, Arah Kebijakan, dan Strategi Implementasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025-2029	12
2.2.	Perubahan Kedua Rencana Kinerja Tahunan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025	18
2.3.	Rencana Kerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025	20
2.4.	Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025	22

BAB III

3.1.	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2025	27
3.2.	Rekomendasi Kebijakan, Langkah Strategis, dan Penanggung Jawab dalam Peningkatan Layanan Penerbangan Berkelanjutan di KSPN Wakatobi	39
3.3.	Rekomendasi Penyesuaian Tarif Tol Laut berdasarkan <i>Gross Tonnage</i> terhadap Dokumen Perizinan RPK dan PKKA	41
3.4.	Rekomendasi Kebijakan Penetapan <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang	43
3.5.	Perbandingan Capaian Kinerja Tahun 2025 antar Unit Kerja Eselon II	61
3.6.	Rincian Anggaran dan Realisasi pada Masing-Masing IKK Tahun 2025	63
3.7.	Capaian Kinerja Anggaran Tahun 2021-2025	63
3.8.	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target RENSTRA PKPTIM Tahun 2025-2029	64
3.9.	Indikator Kinerja Kegiatan, Target, dan Realisasi berdasarkan Evaluasi Paruh Waktu RENSTRA Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara / Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2020-2024	65
3.10.	Analisis Efisiensi Anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025	68

Daftar Gambar

BAB I

1.1.	Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	4
------	---	---

BAB III

3.1.	Keterkaitan Materi Integrasi Transportasi dalam Hierarki Peraturan Perundang-Undangan	31
3.2.	Peran Tataan Integrasi Transportasi dalam Penetapan Rencana Induk Seluruh Matra Transportasi	32
3.3.	Rekomendasi Kriteria dan Subkriteria dalam <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang	42
3.4.	Konsistensi Preferensi Responden terhadap Kriteria dalam <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang	43
3.5.	Rekomendasi Kriteria dan Subkriteria dalam <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Penumpang	45
3.6.	<i>Berth Occupancy Ratio</i> Eksisting Pelabuhan Kwandang terhadap Standar Efisiensi Ideal	49
3.7.	Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang Layanan Bandara, Kompetensi ATC, dan KPI Integrasi Transportasi Barang pada Pojok Kebijakan	54
3.8.	Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang KPBU Transportasi dan Aglomerasi IKN pada Pojok Kebijakan	55
3.9.	Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang Transportasi Terintegrasi dan KPI Integrasi Transportasi Penumpang pada Pojok Kebijakan	56
3.10.	Pemantauan dan Pengendalian Pelaksanaan Kegiatan Analisis Kebijakan melalui SIBIJAK	67
3.11.	Piagam Penghargaan sebagai Satuan Kerja Terbaik dalam Pelaksanaan Anggaran Semester I Tahun Anggaran 2025	70
3.12.	Piagam Penghargaan sebagai Satuan Kerja dengan Capaian Nilai 100 pada Halaman III DIPA Semester I Tahun Anggaran 2025	70
3.13.	Proses Permintaan Data Kebijakan pada Aplikasi SIBIJAK	79
3.14.	Alur <i>Agenda Setting</i> Badan Kebijakan Transportasi	81

3.15.	Pelaksanaan Apel Pagi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	81
3.16.	Pelaksanaan <i>Knowledge Sharing</i> di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	82



BAB I
PENDAHULUAN



BAB I

PENDAHULUAN

Setiap instansi pemerintah memiliki kewajiban untuk mempertanggungjawabkan penggunaan anggaran dan pelaksanaan tugas serta fungsinya melalui Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014. Wujud konkret dari pertanggungjawaban tersebut adalah penyusunan dan penyajian Laporan Kinerja yang menggambarkan sejauh mana misi dan tujuan organisasi telah tercapai. Dalam proses penyusunannya, aspek krusial yang tidak dapat diabaikan adalah pelaksanaan pengukuran kinerja secara sistematis, evaluasi yang mendalam, serta pengungkapan hasil analisis pengukuran kinerja secara memadai dan transparan. Pelaporan kinerja ini memiliki dua tujuan utama, pertama adalah menyajikan capaian kinerja yang terukur kepada pemberi mandat sebagai bentuk akuntabilitas atas apa yang telah dicapai dibandingkan dengan target yang seharusnya dicapai, dan kedua adalah sebagai instrumen untuk mendorong perbaikan berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kinerja instansi pemerintah di masa mendatang. Sebagai panduan operasional dalam penyusunan laporan kinerja, Peraturan Menteri Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah menjadi acuan utama yang digunakan oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dalam menyusun Laporan Kinerja Tahun 2025.

1.1. Tugas, Fungsi, Struktur Organisasi, Visi dan Misi Organisasi

1.1.1. Tugas Pokok dan Fungsi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mempunyai tugas melaksanakan analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.

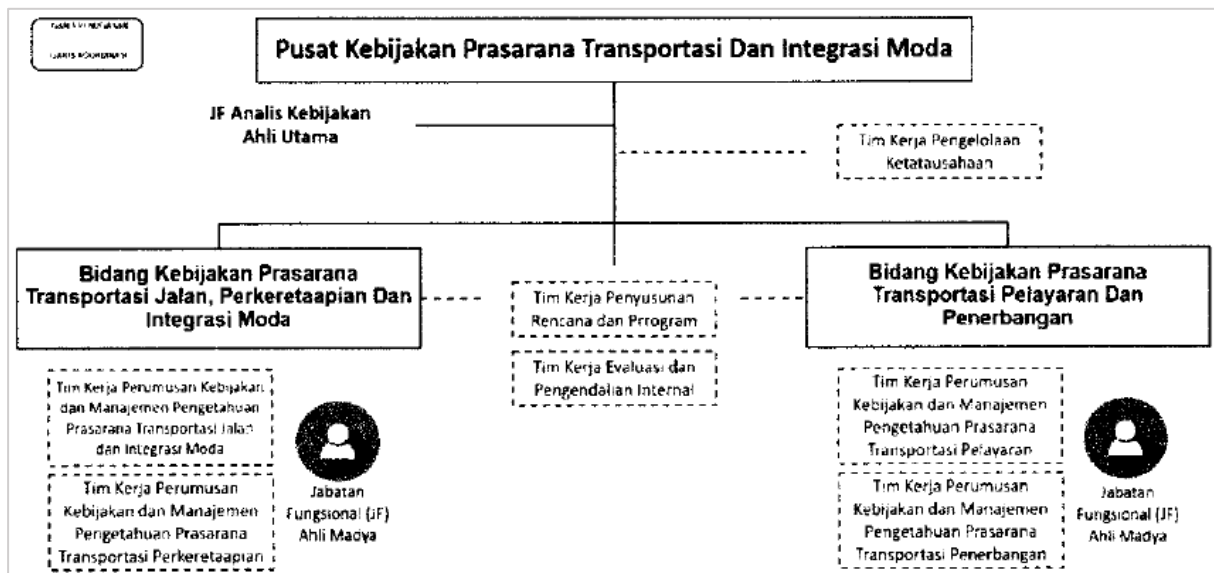
Dalam melaksanakan tugas, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda melaksanakan fungsi:

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

7. Penyiapan pelaksanaan urusan ketatausahaan, sumber daya manusia, keuangan, kerumahtanggaan, dan pengumpulan dan pengolahan data Pusat.

1.1.2. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Struktur organisasi di Lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menitikberatkan pada fungsi (non-matra), sehingga ini akan merubah pola kompetensi sumber daya manusia di masing-masing unit kerja. Setiap Pusat Kebijakan diperkuat oleh Pemangku Jabatan Fungsional dengan keahlian spesifik, antara lain Jabatan Fungsional Umum, Jabatan Fungsional Analis Kebijakan, Jabatan Fungsional Perencana serta Jabatan Fungsional lain sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan tugas Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Untuk dapat meningkatkan kualitas hasil pelaksanaan tugas yang bersifat multi perspektif, multi disiplin, serta dalam keterkaitan yang bersifat sistemik dimungkinkan mobilitas sumber daya manusia Jabatan Fungsional antar Unit Kerja Pusat. Adapun Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda terdiri atas:

1. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda;
2. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan; dan
3. Jabatan Fungsional dan Jabatan Pelaksana.

Rincian tugas dan fungsi dari masing-masing Bidang di Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sebagai berikut.

1. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian dan Integrasi Moda;
 - a. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian

- rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda.
- b. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda menyelenggarakan fungsi:
 1. Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda;
 2. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda;
 3. penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda;
 4. penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda;
 5. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda; dan
 6. penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi jalan, perkeretaapian dan integrasi moda.
 2. Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 - a. Bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan, norma, standar, prosedur, kriteria, serta pengelolaan manajemen pengetahuan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 - b. Dalam melaksanakan tugas, Bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:
 1. Penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 2. Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 3. Penyiapan bahan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 4. Penyiapan bahan pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan;
 5. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan; dan
 6. Penyiapan bahan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan analisis, serta pemberian rekomendasi kebijakan di bidang Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan.

1.1.3. Visi dan Misi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas Badan Kebijakan Transportasi serta dengan memperhatikan dinamika lingkungan strategis, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta tantangan pembangunan transportasi pada periode perencanaan, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menetapkan visi sebagai berikut: “Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda yang berupaya mewujudkan kebijakan yang berkualitas di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda guna mendukung terwujudnya Visi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang cepat, akurat, dan bermanfaat”.

Untuk mendukung tercapainya visi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, ditetapkan Misi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sebagai berikut:

1. Meningkatkan harmonisasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda secara holistik, integratif, tematik, spasial (HITS).
2. Meningkatkan kualitas rumusan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda melalui proses analisis dan penyusunan rekomendasi yang berbasis bukti dan ilmu pengetahuan (*evidence and knowledge based policy*).
3. Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam proses analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.
4. Membangun bisnis proses yang efektif dalam perumusan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.
5. Penguatan SDM, sarana, prasarana, pendanaan, database, dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran serta kualitas tata kelola yang efektif dan efisien.

1.2. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama Organisasi

Aspek Strategis

Guna penataan mekanisme kerja dan struktur pelaksanaan tugas seiring dengan ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 4 mendukung pencapaian strategi dan kinerja organisasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dalam penyelenggaraan perumusan dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi, telah dilakukan sejumlah upaya penguatan dari sisi organisasi dan ketatalaksanaan selama tahun 2025, diantaranya yaitu:

1. Penguatan organisasi yang dilakukan melalui Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan serta penetapan Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 20 Tahun 2025 tentang Pembentukan Tim Kerja dan Penunjukan Ketua Tim Kerja di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025.

Melalui keputusan tersebut Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda terdiri dari tujuh tim kerja yang mendukung seluruh siklus kebijakan, mulai dari perencanaan, perumusan kebijakan, pengelolaan manajemen pengetahuan, hingga evaluasi dan pengendalian internal. Penataan ini bertujuan untuk memperkuat proses kebijakan yang lebih terstruktur, berbasis bukti, dan terintegrasi, sehingga mampu meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan serta mendukung pencapaian sasaran kinerja Badan Kebijakan Transportasi. Penguatan

organisasi ini diarahkan untuk mewujudkan tata kelola kelembagaan yang lebih adaptif, terkoordinasi, dan mampu mendukung pencapaian sasaran kinerja Badan Kebijakan Transportasi.

2. Penguatan tata kelola perumusan kebijakan melalui penetapan Pedoman Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi, baik di tingkat kementerian melalui KM 41 Tahun 2023 maupun Badan Kebijakan Transportasi melalui KP. BKT 10 Tahun 2025.

Hal tersebut dilakukan sebagai upaya standarisasi dan peningkatan kualitas rekomendasi kebijakan yang berbasis bukti dan akuntabel. Penguatan kualitas rekomendasi kebijakan juga dilakukan melalui peningkatan kompetensi sumber daya manusia, khususnya dalam pemanfaatan teknologi Artificial Intelligence (AI) untuk mendukung perumusan kebijakan berbasis bukti. Hal tersebut diwujudkan melalui penyelenggaraan bimbingan teknis optimalisasi teknologi AI bagi perumus kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.

Permasalahan Utama Organisasi

Pada tahun 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menghadapi beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Efisiensi Anggaran.
Pada TA 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menghadapi penyesuaian anggaran yang berdampak pada keterbatasan ruang fiskal dalam pelaksanaan kegiatan. Kondisi tersebut berimplikasi pada penyesuaian skala prioritas kegiatan, penjadwalan ulang sebagian agenda kebijakan, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang tersedia. Meskipun demikian, unit kerja tetap berupaya menjaga keberlangsungan pelaksanaan tugas dan fungsi utama melalui penguatan koordinasi internal dan fokus pada kegiatan yang secara langsung mendukung pencapaian sasaran kinerja.
2. Ketidaksesuaian pembentukan anggota tim kerja.
Pembentukan anggota tim kerja pada Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda belum sepenuhnya selaras dengan pembidangan tim kerja berdasarkan spesialisasi substansi kebijakan. Kondisi ini berpotensi mempengaruhi efektivitas pelaksanaan tugas tim kerja, khususnya dalam pendalaman analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan yang membutuhkan kompetensi teknis tertentu. Ketidaksesuaian tersebut menuntut peningkatan pengaturan penugasan sumber daya manusia agar lebih proporsional dan berbasis kompetensi, sehingga kinerja tim kerja dapat berjalan secara optimal.
3. Pemanfaatan Teknologi Informasi yang belum optimal dalam mendukung kinerja.
Pemanfaatan Teknologi Informasi dalam mendukung kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda belum digunakan secara optimal, baik dalam proses perumusan kebijakan, pengelolaan data dan pengetahuan, maupun dalam pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi. Kondisi ini berdampak pada belum maksimalnya efisiensi proses kerja serta pemanfaatan data dan informasi sebagai dasar pengambilan keputusan. Oleh karena itu, diperlukan upaya penguatan pemanfaatan teknologi informasi secara terintegrasi guna mendukung peningkatan kualitas kinerja dan efektivitas pelaksanaan tugas organisasi.

1.3. Sumber Daya

Sesuai dengan Surat Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 21 Tahun 2025 tentang Penempatan Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda terbagi dalam 2 (dua) bidang yaitu Bidang

Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian dan Integrasi Moda dan Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan yang dipimpin oleh Kepala Bidang. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda didukung oleh 51 sumber daya manusia yang terdiri dari 27 (52,9%) pegawai perempuan dan 24 (48,1%) pegawai laki-laki yang memiliki berbagai latar belakang jenjang pendidikan S3 sebanyak 1 orang pegawai laki-laki (1,9%), S2 sebanyak 19 pegawai (9 perempuan atau 17,6% dan 10 laki-laki atau 19,7%), S1/DIV sebanyak 25 pegawai (15 perempuan atau 29,5% dan 10 laki-laki atau 19,7%), DIII sebanyak 4 pegawai (2 laki-laki atau 3,9% dan 2 perempuan atau 3,9%) dan untuk DI/SMA/SMP sebanyak 2 pegawai (1 perempuan atau 1,9% dan 1 laki-laki atau 1,9%).

Pelaksanaan kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda untuk mencapai target kinerja 2025 dibiayai dengan pagu anggaran sebesar kurang lebih Rp... Dengan sumber daya keuangan yang ada, PKPTIM senantiasa mengupayakan efisiensi dan efektivitas dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Meskipun dilakukan efisiensi anggaran, PKPTIM tetap dapat mempertahankan kualitas kinerja sehingga target kinerja dapat tercapai. Sebagai *input* lain, PKPTIM juga menggunakan sumber daya sarana prasarana kerja, baik berupa alat kerja kantor, transportasi, maupun alat dokumentasi. Selain itu, digunakan juga berbagai macam sistem teknologi informasi berupa jaringan, database.

1.4. Sistematika Pelaporan

Laporan Kinerja menyajikan seluruh informasi yang berkaitan dengan pencapaian dan realisasi kinerja instansi dibandingkan target kinerjanya. Adapun sistematika pelaporan Laporan Kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda adalah sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Menyajikan gambaran umum mengenai organisasi (tugas, fungsi, struktur, visi, dan misi organisasi), dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama yang sedang dihadapi organisasi, dan sumber daya yang dimiliki Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.

BAB II Perencanaan Kinerja

Menyajikan materi dan ikhtisar seluruh dokumen perencanaan dan kinerja yang menjabarkan program, kegiatan, sasaran, indikator kinerja, target kinerja, dan pengukuran kinerja.

BAB III Akuntabilitas Kinerja

Menyajikan capaian kinerja organisasi untuk setiap pernyataan target kinerja dalam Sasaran Kegiatan organisasi sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi, realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan perjanjian kinerja, dan perbandingan realisasi kinerja dengan Rencana Strategis.

BAB IV Penutup

Menyajikan simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya.

Lampiran.

BAB II
PERENCANAAN KINERJA



BAB II

PERENCANAAN KINERJA

2.1. Rencana Strategis Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (RENSTRA PKPTIM) Tahun 2025-2029

Dengan visi “Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”, Kementerian Perhubungan diharapkan dapat mendukung visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia serta prioritas nasional (PN) khususnya pada PN3 yaitu melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja, kewirausahaan, industri kreatif, dan agro maritim dan PN5 yaitu melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam. Untuk menyelaraskan dengan visi Kementerian Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai salah satu unit eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan kemudian merumuskan visinya yaitu “Rekomendasi Kebijakan yang Cepat, Akurat, dan Manfaat dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”. Dengan visi tersebut, BKT berkomitmen untuk menjadi unit perumus rekomendasi kebijakan transportasi yang secara profesional melakukan analisis terhadap kebutuhan maupun evaluasi kebijakan di seluruh matra transportasi dengan tepat sasaran dan tepat waktu melalui penetapan 3 Sasaran Program (SP) sebagai berikut:

1. Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi strategis yang direkomendasikan BKT
2. Meningkatnya koordinasi kebijakan transportasi
3. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (PKPTIM), yang merupakan salah satu unit eselon II di lingkungan BKT, dalam rangka mendukung keberhasilan pencapaian visi BKT maka menetapkan misi organisasi sebagai berikut:

1. Meningkatkan harmonisasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda secara holistik, integratif, tematik, dan spasial (HITS).
2. Meningkatkan kualitas perumusan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda melalui proses analisis dan penyusunan rekomendasi yang berbasis bukti dan ilmu pengetahuan (*evidence and knowledge-based policy*).
3. Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam proses analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.
4. Membangun bisnis proses yang efektif dalam perumusan kebijakan di bidang prasarana transportasi dan integrasi moda.
5. Penguatan SDM, sarana, prasarana, pendanaan, *database*, dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran serta kualitas tata kelola yang efektif dan efisien.

Untuk mendukung pencapaian tujuan tersebut, telah ditetapkan 5 Sasaran Kegiatan (SK) yang merupakan hasil yang akan dicapai dari suatu kegiatan dalam rangka pencapaian Sasaran Program yang mencerminkan berfungsinya keluaran kegiatan pada tahun 2025-2029 yaitu:

1. Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis
2. Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi

3. Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan
4. Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif
5. Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal

Dengan penetapan 5 Sasaran Kegiatan sebagaimana tersebut di atas, PKPTIM menjabarkan arah kebijakan (AK) dan memetakan strategi implementasi (SI) untuk setiap Sasaran Kegiatan sepanjang 5 tahun ke depan hingga tahun 2029. Muatan materi yang tertuang dalam strategi implementasi akan digunakan sebagai dasar pengusulan kegiatan-kegiatan indikatif di setiap tahun anggaran agar pelaksanaan kegiatan selaras dengan visi Kementerian Perhubungan.

Tabel 2.1. Sasaran Kegiatan, Arah Kebijakan, dan Strategi Implementasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SK 1 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan strategis	AK 1 Peningkatan relevansi rekomendasi kebijakan transportasi yang direkomendasikan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	• Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Pengembangan Sistem Perencanaan Transportasi Nasional pada topik: 1. Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional. 2. Penguatan sistem perencanaan prasarana transportasi nasional. • Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Pembiayaan, Pendanaan dan Investasi Transportasi pada topik: 1. Mengharmonisasikan kebijakan pembiayaan, pendanaan, dan investasi prasarana transportasi lintas moda dalam mendukung sistem transportasi nasional yang terintegrasi. • Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Peningkatan konektivitas antar wilayah pada topik: 1. Mengembangkan kerangka kebijakan integrasi prasarana transportasi dalam mendukung peningkatan konektivitas antar wilayah. 2. Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		3. Pengembangan prasarana transportasi dan integrasi moda pada angkutan berbasis sungai. - Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Kebijakan Transportasi di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional pada topik: - Pengembangan prasarana transportasi dan integrasi moda yang mendukung konektivitas dan aksesibilitas KSPN. - Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN. - Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Kebijakan Angkutan Umum Massal dan Transportasi Perkotaan pada topik: - Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal). - Penguatan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder , sistem pembayaran terintegrasi, jalur). - Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Transportasi Inklusif dan Berkeadilan pada topik: - Perumusan rekomendasi kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability , and Social Inclusion) di bidang prasarana transportasi. - Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi. - Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Kebijakan Transportasi di Kawasan Terluar, Terdepan, Tertinggal dan Perbatasan (3TP) pada topik: - Pengembangan Hub Port/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI). 2. Peningkatan konektivitas kawasan 3TP dengan sistem transportasi nasional melalui integrasi simpul dan jaringan transportasi perintis secara berkelanjutan. • Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Kebijakan Efisiensi dan Konektivitas Logistik pada topik: 1. Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK. 2. Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik. 3. Pengembangan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi. 4. Optimalisasi pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api untuk logistik barang khusus. 5. Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik. • Perumusan rekomendasi kebijakan transportasi pada klaster Kebijakan Transportasi berkelanjutan pada topik: 1. Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan. - Perumusan rekomendasi kebijakan Teknologi dan Digitalisasi Transportasi pada topik: - Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada simpul transportasi.
	AK 2 Peningkatan efektivitas tindak lanjut kebijakan transportasi strategis yang direkomendasikan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	- Meningkatkan koordinasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda secara lintas sektoral dan lintas administrasi dalam implementasi kebijakan strategis di bidang transportasi. - Meningkatkan koordinasi Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda antar pemangku kepentingan untuk mengoptimalkan implementasi kebijakan strategis di bidang transportasi. - Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
SK 2 Meningkatnya pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	AK 3 Peningkatan kinerja pelaksanaan <i>monitoring</i> dan evaluasi implementasi kebijakan (termasuk pengendalian mutu analisis kebijakan)	- Melaksanakan pengendalian mutu rekomendasi kebijakan (quality assurance) terhadap rekomendasi yang akan diterbitkan. - Memastikan rekomendasi kebijakan disusun melalui metodologi analitis yang baku (evidence-based policy). - Menyediakan asistensi teknis untuk penyusunan rekomendasi kebijakan yang terkoordinasi lintas sektor. - Menyusun resume dan dokumen rekomendasi kebijakan sebagai output perencanaan kebijakan yang berkualitas yang disimpan dalam sistem informasi.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK 4 Peningkatan kinerja pelaksanaan advokasi hasil rekomendasi kebijakan transportasi	• Meningkatkan kualitas pelaksanaan sosialisasi dan advokasi rekomendasi kebijakan kepada <i>stakeholders</i> terkait. • Melakukan pendampingan advokasi pelaksanaan rekomendasi kebijakan kepada <i>stakeholders</i> terkait. • Memfasilitasi koordinasi advokasi lintas sektor untuk meningkatkan kemanfaatan rekomendasi kebijakan. • Menyusun laporan pemantauan pelaksanaan advokasi sebagai dasar peningkatan pemanfaatan rekomendasi kebijakan.
	AK 5 Peningkatan kualitas pelaksanaan evaluasi terhadap implementasi kebijakan	• Melaksanakan evaluasi kemanfaatan rekomendasi kebijakan secara berkala • Menyusun laporan evaluasi dan reviu rekomendasi untuk memastikan rekomendasi relevan dan bermanfaat. • Menyediakan rekomendasi perbaikan berbasis hasil evaluasi.
SK 3 Meningkatnya efektivitas manajemen pengetahuan	AK 6 Peningkatan penyediaan informasi kebijakan (manajemen pengetahuan)	• Menyusun dan memperbarui basis data rekomendasi kebijakan sebagai aset intelektual lembaga. • Menyediakan sistem informasi kebijakan yang mudah diakses untuk mendukung pengambilan keputusan. • Melakukan dokumentasi pengetahuan dari proses penyusunan hingga evaluasi kebijakan. • Melaksanakan kegiatan <i>knowledge sharing</i> secara berkala (forum belajar, webinar internal, atau <i>policy sharing session</i>) untuk mendistribusikan pembelajaran dan <i>best practices</i> lintas unit kerja.
SK 4 Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan	AK 7 Peningkatan efektivitas pelaksanaan koordinasi dengan pemangku kepentingan dalam	• Melakukan koordinasi perencanaan strategis, <i>agenda setting</i>, dan identifikasi isu prioritas dalam rangka perumusan kebijakan transportasi.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
transportasi yang efektif	perumusan kebijakan transportasi	- Memfasilitasi forum koordinasi lintas sektor untuk penyalarsan perencanaan kebijakan. - Melakukan konsultasi publik dan FGD untuk memastikan rencana kebijakan sesuai kebutuhan pemangku kepentingan. - Melakukan harmonisasi dan sinkronisasi rencana rekomendasi kebijakan dengan arahan pimpinan dan rencana strategis nasional.
SK 5 Meningkatnya kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal	AK 8 Peningkatan kinerja pengelolaan sumber daya di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	- Meningkatkan kinerja pengelolaan dan penguatan organisasi dan SDM di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. - Meningkatkan kinerja pengelolaan keuangan, umum, perkantoran dan BMN di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.
	AK 9 Peningkatan efektivitas manajemen kinerja di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	- Meningkatkan keterpaduan perencanaan, pengendalian dan pelaporan kinerja di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. - Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja di Lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. - Meningkatkan kinerja di bidang hukum, kerja sama dan kehumasan di Lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.
	AK 10 Peningkatan kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan di lingkungan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	- Meningkatkan integrasi proses perencanaan, penganggaran, dan pelaporan kinerja untuk mendukung pencapaian target Indeks perencanaan dan penganggaran. - Mengoptimalkan pengelolaan keuangan dan BMN sesuai prinsip akuntabilitas, transparansi, dan <i>good governance</i>.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		- Memperkuat penerapan manajemen risiko pada proses perencanaan dan keuangan untuk memastikan efektivitas dan kepatuhan. - Meningkatkan kapasitas pegawai dalam perencanaan kinerja, penganggaran, pengadaan, dan pelaporan keuangan.

Untuk mengukur pencapaian Sasaran Kegiatan, telah ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) beserta targetnya yang dijabarkan per tahun. Penetapan IKK tersebut menggunakan kriteria SMART-C yaitu *specific* (mampu menyatakan sesuatu secara definitif, tidak normatif, tidak bermakna ganda, relevan, dan khas/unik dalam menilai serta mendorong kinerja suatu unit/pegawai), *measurable* (mampu diukur dengan jelas dan jelas cara pengukurannya), *agreeable* (dapat disepakati oleh pemilik IKK dan atasannya), *realistic* (dapat dicapai dan memiliki target yang menantang), *time-bounded* (memiliki batas waktu pencapaian), dan *continuously improved* (kualitas dan target disesuaikan dengan perkembangan strategi organisasi dan selalu disempurnakan).

2.2. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2025

Rencana Kinerja Tahunan merupakan tolak ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan dan/atau kegagalan penyelenggaraan pemerintah untuk periode satu tahun ke depan. Dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda yang selaras dengan sasaran strategis Kementerian Perhubungan dan Sasaran Program Badan Kebijakan Transportasi, maka setiap tahun disusun program dan kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Pada Tahun 2025, Rencana Kinerja Tahunan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mengalami 2 kali perubahan sejak ditetapkan. Perubahan kedua sebagaimana terlampir dalam Tabel 2.2 disebabkan adanya perubahan target capaian serta indikator kinerja berdasarkan Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 32 Tahun 2025 tanggal 1 Juli 2025 tentang Perubahan atas Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 16 Tahun 2025 tentang Penetapan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029.

Tabel 2.2. Perubahan Kedua Rencana Kinerja Tahunan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025

Sasaran Program (SP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target 2025
SP 1 Meningkatnya Kualitas Kebijakan	IKP 1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi		%	85

Sasaran Program (SP)	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Program (IKP) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target 2025
Transportasi Strategis yang Direkomendasikan BKT	SK 1 Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SP 2 Meningkatnya Pemanfaatan Koordinasi Kebijakan Transportasi	IKP 2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan Transportasi		%	80
	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
SP 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP 3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi		%	83
	SK 5 Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal BKT	IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	%	79

2.3. Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Tahun 2025

Setiap kegiatan yang diuraikan dalam Klasifikasi Rincian *Output* (KRO) dan Rincian *Output* (RO) memiliki korelasi dengan sasaran program Badan Kebijakan Transportasi. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda memiliki dua program yang dijalankan yaitu program infrastruktur konektivitas dan program dukungan manajemen. Adapun program infrastruktur konektivitas berfokus pada peningkatan konektivitas transportasi nasional melalui penyusunan rekomendasi kebijakan

pembangunan dan rekomendasi Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) di berbagai bidang transportasi yang terdiri dari kegiatan formulasi kebijakan transportasi yang diklasifikasikan dalam rincian *output* kebijakan bidang sarana dan prasarana. Sedangkan program dukungan manajemen merupakan kegiatan yang bersifat administratif, kelembagaan, dan pengelolaan sumber daya agar kegiatan formulasi kebijakan transportasi berjalan efektif, efisien, dan akuntabel. Adapun program dukungan manajemen terdiri dari kegiatan pengelolaan organisasi dan SDM perumus kebijakan, serta kegiatan perencanaan keuangan, BMN, dan umum perumus kebijakan. Rencana Kerja yang dilaksanakan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda pada tahun 2025 diuraikan secara detail pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3. Rencana Kerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda 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
101	Bidang Jalan dan Integrasi Moda
A	Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi di Kawasan Permukiman dan Pusat Kegiatan Lainnya
104	Bidang Penerbangan
A	Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia
6891.ABF.052	Kebijakan Pembangunan Transportasi
102	Bidang Prasarana dan Integrasi Moda
A	Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Integrasi Moda
6891.AEA	Koordinasi
6891.AEA.051	Rancangan Kebijakan yang Dikonsolidasikan
102	Bidang Prasarana dan Integrasi Moda
A	Koordinasi Perencanaan Strategis dan Pemetaan Isu/ <i>Agenda Mapping</i>
B	Penyelenggaraan Konsultasi Publik dan Sosialisasi Kebijakan
C	Dukungan Sinkronisasi Rekomendasi Kebijakan
D	Pendampingan Perencanaan, <i>Monitoring</i> , dan Evaluasi Implementasi Kebijakan
E	Peningkatan Kendali Mutu Analisa Kebijakan
F	Direktif Menteri Bidang Prasarana dan Integrasi Moda

Kode	Program/Kegiatan/KRO/RO/Komponen/Subkomponen
G	Dukungan Penyusunan Kajian Rekomendasi Kebijakan
6891.PBF	Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana
6891.PBF.051	Sistem Transportasi Ibu Kota Nusantara
102	Bidang Prasarana dan Integrasi Moda
A	Rencana Induk Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara
6891.PBF.052	Transportasi di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang Dikembangkan
102	Bidang Prasarana dan Integrasi Moda
A	Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi pada Daerah KSPN
022.11.WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN
4652	Pengelolaan Organisasi dan SDM Perumus Kebijakan
4652.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4652.EBA.960	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
101	Administrasi Pengelolaan SDM
A	Administrasi Pengelolaan Ketatausahaan, Umum, dan SDM Penunjang
4653	Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan
4653.EBA	Layanan Dukungan Manajemen Internal
4653.EBA.962	Layanan Umum
101	Administrasi Perlengkapan dan Kerumahtanggaan
A	Administrasi Satuan Kerja, Keuangan, dan Kerumahtanggaan
4653.EBA.994	Layanan Perkantoran
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor
A	Kebutuhan Sehari-hari Perkantoran
B	Langganan Daya dan Jasa
C	Pemeliharaan Kantor
D	Pembayaran Terkait Pelaksanaan Operasional Kantor
4653.EBD	Layanan Manajemen Kinerja Internal
4653.EBD.952	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
103	Administrasi Penyusunan Program

Kode	Program/Kegiatan/KRO/RO/Komponen/Subkomponen
A	Koordinasi Penyusunan Program, Rencana Anggaran, dan Rencana Kinerja Tahunan
B	Rencana Strategis Bidang Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda
4653.EBD.953	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
101	Administrasi Penyusunan Evaluasi dan Pelaporan
A	Koordinasi Penyelenggaraan Evaluasi dan Pelaporan

2.4. Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025

Target kinerja kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2025 disusun secara berjenjang. Adapun penjabaran dari peta kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dituangkan dalam Indikator Kinerja Kegiatan dan targetnya. Penetapan kinerja pada awal tahun anggaran mengikuti konsep Rencana Strategis Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.

Tabel 2.4. Perjanjian Kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET PK 2025	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Target PK 2025 Revisi I	Target PK 2025 Revisi II	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	Target PK 2025 Revisi III	Target PK 2025 Revisi IV
SK 1	Meningkatnya Kualitas Perumusan Kebijakan Transportasi	IKK 1 Indeks Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan	Indeks	72	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	65	65	IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	85	85
		IKK 2 Indeks Kualitas Output Rekomendasi Kebijakan	Indeks	70						
		IKK 3 Persentase Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan / Subsektor	%	80						
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan	IKK 4 Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	65	IKK 3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	60	60	IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi	80	80
SK 3	Meningkatnya Efektivitas Manajemen	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	%	90	IKK 5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	80	80	IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual	90	90
SK 4	Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan Transportasi yang Efektif	IKK 6 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	Indeks	65	IKK 7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	65	65	IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	72	72
		IKK 7 Persentase Hasil Advokasi	%	80						
		IKK 8 Indeks Pemantauan dan Evaluasi Perumusan Kebijakan	Indeks	90						
		IKK 9 Indeks Kendali Mutu	Indeks	90						
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	IKK 11 Indeks Program Anggaran	Indeks	75	IKK 9 Indeks Perencanaan Anggaran	70	70	IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	79	79
		IKK 12 Indeks Evaluasi dan Pelaporan	Indeks	70						
		IKK 13 Indeks Kualitas Pengelolaan Keuangan dan Layanan	Indeks	100	IKK 10 Indeks Pengelolaan Keuangan yang optimal	87	87			

Perjanjian Kinerja Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025 ditetapkan pada Januari 2025 dan telah mengalami perubahan sejumlah 4 (empat) 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 Tahun 2025 tanggal 1 Juli 2025 tentang Perubahan atas Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 16 Tahun 2025 tentang Penetapan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029. Pada Desember 2025, Perjanjian Kinerja Tahun 2025 mengalami perubahan keempat dikarenakan adanya tambahan anggaran kegiatan sehingga total anggaran

sejumlah Rp 8.604.978.000 (delapan milyar enam ratus empat juta sembilan ratus tujuh puluh delapan ribu Rupiah). Perubahan Perjanjian Kinerja Tahun 2025 diuraikan dalam Tabel di atas.

2.5. Pengukuran Kinerja

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dalam rangka untuk melihat kemajuan capaian kinerja dan anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (PKPTIM), maka setiap triwulan dilakukan klarifikasi dan validasi melalui kegiatan *monitoring* dan evaluasi kinerja. Tujuan *monitoring* dan evaluasi adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perkembangan capaian kinerja.
2. Untuk mengidentifikasi kendala tidak tercapainya/terlambatnya capaian kinerja.
3. Melakukan penilaian apakah rencana aksi sudah tepat untuk mencapai tujuan/ sasaran.
4. Sebagai dasar dalam melakukan revisi kinerja/realokasi anggaran.
5. Sumber informasi bagi pimpinan dalam pengambilan kebijakan.
6. Sebagai sumber data dalam penyusunan laporan kinerja.
7. Sebagai dasar penyusunan rencana kinerja periode berikutnya.

Kegiatan *monitoring* dan evaluasi kinerja tersebut, yang merupakan bagian dari pengukuran kinerja, dilakukan terhadap seluruh Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang diuraikan dari masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) yang merupakan indikator kuantitatif yang menggambarkan capaian kinerja SK yang bersangkutan. Panduan pengukuran kinerja untuk tiap-tiap IKK dituangkan di dalam manual IKK yang ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 32 Tahun 2025, yang mencakup tentang pengertian, kriteria, dan formula, dengan detail sebagai berikut:

1. IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan.
Instrumen ini 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 adalah keluaran (*output*) kegiatan analisis kebijakan.
2. IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan.
Instrumen ini untuk mengukur sejauh mana proses advokasi berhasil mendorong implementasi rekomendasi kebijakan. Indikator ini mencerminkan efektivitas upaya advokasi dalam mempengaruhi pengambilan keputusan, baik melalui dialog, pelibatan pemangku kepentingan, maupun penguatan kapasitas pelaksana kebijakan. Selain itu, instrumen ini juga untuk menilai keberhasilan strategi advokasi dan memastikan bahwa rekomendasi kebijakan tidak hanya disusun tetapi juga diimplementasikan sesuai tujuan yang diharapkan. Advokasi kebijakan dapat dilaksanakan, dengan catatan, sesudah mendapat respon dari penerima manfaat. Selain itu, kegiatan advokasi kebijakan dapat diinisiasi oleh Pusat Kebijakan dan kegiatan sosialisasi dapat merupakan bagian dari advokasi kebijakan.
3. IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan.
Instrumen ini 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. Pengelolaan aset intelektual dilakukan dengan catatan bahwa 1 rekomendasi kebijakan hanya dapat diklaim 1 kali untuk 1 aset intelektual dan apabila ada dokumen yang bukan merupakan rekomendasi kebijakan namun dilakukan pengelolaan aset intelektual maka tidak dihitung sebagai *input* IKK 3 ini.

4. IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan.

Instrumen ini untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan *output* yang dihasilkan. Perencanaan rekomendasi kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring isu-isu kebijakan antar *stakeholders* baik di tingkat pusat maupun daerah dan pada aspek regulator maupun operator. Catatan dalam pengukuran IKK 4 ini adalah:

- a. *Agenda setting* merupakan hasil akhir dari serangkaian proses *agenda mapping*, surat usulan dari subsektor, audiensi dengan subsektor, penajaman dengan stakeholder maupun pakar/ahli, dan disposisi pimpinan/Menteri yang berisikan usulan-usulan utama terhadap isu-isu kebijakan yang harus dianalisis dan disusun rekomendasinya pada tahun anggaran berikutnya;
- b. Laporan *agenda setting* disampaikan oleh Kepala Pusat Kebijakan melalui nota dinas kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan melampirkan usulan judul rekomendasi kebijakan;
- c. Rekomendasi kebijakan yang dimaksud adalah kegiatan analisis kebijakan terencana yang akan dimunculkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran; dan
- d. *Agenda setting* dapat dilakukan *addendum*, melalui nota dinas dari Sekretaris Badan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi, selama Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) tahun anggaran berikutnya belum ditetapkan.

5. IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi.

Instrumen ini untuk mengukur tingkat perencanaan anggaran dan evaluasi pelaporan. Perencanaan dan pengelolaan anggaran bertujuan untuk memastikan kesesuaian realisasi kegiatan dan anggaran terhadap target perencanaannya, sedangkan evaluasi pelaporan bertujuan untuk memastikan pemenuhan nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP).

BAB III
AKUNTABILITAS KINERJA



BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. Capaian Kinerja Organisasi berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Analisis Keberhasilan/Ketidakberhasilan Kinerja

Sesuai dengan sasaran kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda (PKPTIM), maka target berdasarkan Perjanjian Kinerja (PK) dan realisasi kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025 dapat diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.1. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	Target PK	Realisasi	Capaian Kinerja Terhadap PK
IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	78,460	92,306
IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	80,000	100,000
IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100,000	111,111
IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	90,000	125,000
IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	%	79	88,485	112,006
Rata-Rata Capaian Kinerja (%)				108,085

Jika dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan pada tahun 2025, IKK yang telah mencapai target dan/atau melebihi target tahunan diantaranya pada IKK 2, 3, 4, dan 5. Keempat IKK tersebut dapat mencapai target dikarenakan komponen kegiatan yang dilaksanakan merupakan kegiatan yang dapat dijalankan dengan penyesuaian efisiensi anggaran. Sedangkan pada IKK yang belum mencapai target tahunan adalah IKK 1 yang merupakan *baseline* kegiatan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. IKK 1 berisikan kegiatan-kegiatan analisis kebijakan yang memerlukan anggaran cukup besar sehingga belum dapat mencapai target kinerja tahun 2025 dikarenakan adanya efisiensi anggaran yang membatasi sebagian besar proses penyusunan rekomendasi kebijakan bidang Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Deskripsi mengenai capaian untuk setiap Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan serta analisis penyebab keberhasilan/ketidakberhasilan atau peningkatan/penurunan kinerja akan dijelaskan pada masing-masing uraian IKK dalam setiap sub-subbab berikutnya.

3.1.1. Capaian Kinerja Kegiatan Penyusunan Rekomendasi Kebijakan

Instrumen ini 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 adalah keluaran (*output*) kegiatan analisis kebijakan. Adapun formulasi perhitungan persentase penyusunan rekomendasi kebijakan yaitu:

Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan = 50% Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan* + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (T-1)**.

$$\begin{array}{l} \text{*Penyelesaian} \\ \text{Rekomendasi} \\ \text{Kebijakan} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan ke} \\ \text{Menhub/subsektor/stakeholders} \end{array}}{\text{Jumlah target rekomendasi kebijakan Pusat Kebijakan Transportasi}}$$

$$\begin{array}{l} \text{**Kemanfaatan} \\ \text{Rekomendasi} \\ \text{Kebijakan (T-1)} \end{array} = \frac{\begin{array}{l} \text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang ditindaklanjuti} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{Jumlah rekomendasi kebijakan yang dihasilkan Pusat Kebijakan} \\ \text{Transportasi pada (T-1)} \end{array}}$$

Data dukung yang dilampirkan pada IKK 1 adalah penginputan *progress* penyusunan rekomendasi kebijakan dalam aplikasi SIBIJAK, dokumen rekomendasi kebijakan, dan respon Menhub/subsektor/stakeholders dalam bentuk disposisi. Persentase capaian IKK 1 yaitu Penyusunan Rekomendasi Kebijakan tahun 2025 adalah sebesar 78,460%, dengan tingkat capaian terhadap target PK sebesar 92,306%. Dalam hal perhitungan komponen capaian kinerja penyelesaian rekomendasi kebijakan pada sub-IKK 1 terdiri dari 13 kegiatan analisis kebijakan yang dijalankan pada tahun 2025 yang diantaranya telah diselesaikan dan disampaikan 10 rekomendasi kebijakan kepada *stakeholders* selaku penerima manfaat yaitu:

1. Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi guna Mewujudkan *Smart City*, ketua tim perumus kebijakan yaitu Tito Yusmar. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dengan nomor surat HK.701/01/03/BKT/2025 pada tanggal 13 Juni 2025;
2. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia, ketua tim perumus kebijakan yaitu Lita Yarlina. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan nomor surat LT.204/01/07/BKT/2025 pada tanggal 10 September 2025;
3. Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara, ketua tim perumus kebijakan yaitu Ady Irawan. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Deputy Bidang Sarana Prasarana Otorita Ibu Kota Nusantara dengan nomor surat LT.106/01/18/BKT/2025 pada tanggal 19 Agustus 2025;
4. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata), ketua tim perumus kebijakan

- yaitu Zulaichah. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan nomor surat LT.106/01/19/BKT/2025 pada tanggal 15 Agustus 2025;
5. Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang, ketua tim perumus kebijakan yaitu Ady Irawan. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/02/10/BKT/2025 pada tanggal 19 Mei 2025;
 6. Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut melalui Pendanaan Non APBN (*New Concept Tol Laut*), ketua tim perumus kebijakan yaitu Muhammad Reykhan Pambayu. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan nomor surat LT.106/01/13/BKT/2025 pada tanggal 31 Juli 2025;
 7. *Key Performance Indicator* (KPI) Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Barang, ketua tim perumus kebijakan yaitu Irawati Andriani. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dengan nomor surat LT.106/01/17/BKT/2025 pada tanggal 19 Agustus 2025;
 8. *Key Performance Indicator* (KPI) Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang, ketua tim perumus kebijakan yaitu Maria Magdalena Piolenta. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dengan nomor surat HK.701/01/03/BKT/2025 pada tanggal 13 Juni 2025;
 9. Peningkatan Kompetensi *Situational Awareness* dan *Decision Making* bagi Personel *Air Traffic Controller* (ATC), ketua tim perumus kebijakan yaitu Riyanto Saputro. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan nomor surat PT.103/01/06/BKT/2025 pada tanggal 21 Desember 2025;
 10. Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi, ketua tim perumus kebijakan yaitu Riyanto Saputro. Rekomendasi kebijakan telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan dengan nomor surat UM.006/03/02/BKT/2025 pada tanggal 18 Juli 2025.

Meskipun terdapat 13 rekomendasi kebijakan yang telah disusun oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, akan tetapi terdapat 2 rekomendasi kebijakan yang telah selesai pada tanggal 22 April 2025 namun penyampaiannya sebatas kepada Sekretaris Badan mengingat kegiatan tersebut merupakan inisiasi Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dalam rangka reviu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 (Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda ditugaskan untuk melakukan reviu dalam isu terminal penumpang angkutan jalan dan teknologi informasi). Mengacu pada keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor: KP-BKT 32 Tahun 2025 tentang Penetapan Indikator Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029 dimana untuk penilaian capaian IKK 1 bernilai penuh apabila telah tersampaikan kepada Menhub/Subsektor/*Stakeholders* maka 2 rekomendasi kebijakan terkait reviu Undang-Undang tersebut belum dapat dinilai selesai karena masih dalam tahap konsolidasi internal Badan Kebijakan Transportasi. Sedangkan 1 rekomendasi kebijakan lainnya yaitu dengan judul Optimalisasi Fungsi Terminal Penumpang untuk Mendukung Logistik, sampai akhir bulan Desember 2025 masih dalam proses pengolahan data tahap akhir dan akan diperkirakan selesai tersampaikan kepada *stakeholder* terkait pada bulan Januari tahun 2026. Hal tersebut dikarenakan kegiatan baru berjalan di bulan November 2025 setelah Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mendapat relokasi anggaran dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Sedangkan komponen perhitungan capaian kemanfaatan rekomendasi kebijakan (T-1) pada sub-IKK 1 terdiri dari kemanfaatan rekomendasi kebijakan pada Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan

Integrasi Moda Tahun Anggaran 2024 yang telah tersampaikan kepada *stakeholders* dan telah diterima nota dinas respon dari *stakeholders* penerima manfaat sampai periode tahun anggaran 2025 yang terdiri dari rekomendasi kebijakan sebagai berikut:

1. Evaluasi Tipologi Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, ketua tim perumus kebijakan yaitu Elviana Roseva Simbolon. Lembar disposisi PLT Direktur Jenderal Perhubungan Darat, nomor agenda: B.316/DJ/XI/2024 pada tanggal 09 Desember 2024;
2. Penyelenggaraan Transportasi di Wilayah Penyangga IKN, ketua tim perumus kebijakan yaitu Ady Irawan. Lembar disposisi Menteri Perhubungan, kode penyimpanan: 0043/I/1015/XII/2024 pada tanggal 24 Desember 2024;
3. Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu untuk Mendukung Aktivitas Kawasan Pariwisata, ketua tim perumus kebijakan yaitu Maria Magdalena Piolenta. Surat balasan dari Deputi Bidang Pengembangan Destinasi dan Infrastruktur, Kementerian Pariwisata. Nomor surat: B/SD/128/DI.00.00/D.3/2024 pada tanggal 25 November 2024;
4. Peningkatan Peran Kepelabuhanan dalam Pengembangan Wilayah di Kawasan Timur Indonesia, ketua tim perumus kebijakan yaitu Lita Yarlina. Lembar disposisi Wakil Menteri Perhubungan, pada tanggal 20 Januari 2025;
5. Pengoperasian Bandar Udara Perairan, ketua perumus kebijakan yaitu tim Tito Yusmar. Lembar disposisi Menteri Perhubungan, kode penyimpanan: 0029/I/1015/IX/2024 pada tanggal 12 September 2024;
6. Evaluasi dan Optimalisasi Skema Kerja Sama dalam Peningkatan Infrastruktur Bandar Udara, ketua tim perumus kebijakan yaitu Dio Agro Nugroho. Lembar disposisi Menteri Perhubungan, kode penyimpanan: 0033/I/1015/IX/2024 pada tanggal 17 September 2024;
7. Standar Fasilitas Integrasi Moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintahan IKN, ketua tim perumus kebijakan yaitu Irawati Andriani. Lembar disposisi Menteri Perhubungan, kode penyimpanan: 0055/I/1015/IX/2024 pada tanggal 27 September 2024;
8. Pengembangan Infrastruktur Transportasi Sungai, ketua tim perumus kebijakan yaitu Lita Yarlina. Lembar disposisi dari PLT Direktur Jenderal Perhubungan Darat Ahmad Yani, A.T.D., M.T., Nomor agenda: B.21/DJ/XI/2025, pada tanggal 20 Januari 2025;
9. Integrasi Moda pada Simpul Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Merak, ketua tim perumus kebijakan yaitu Elviana Roseva Simbolon. Lembar Disposisi dari Direktur Prasarana Perkeretaapian Ir. Hengki Angkasawan, pada tanggal 23 Desember 2024;
10. Integrasi BRT Balikpapan *City Trans* dengan Angkutan Perkotaan, ketua tim perumus kebijakan yaitu Liza Noorjanah. Surat balasan dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Balikpapan Adwar Skenda Putra. Nomor surat: 550/3301/Dishub, pada tanggal 23 Desember 2024;
11. Penguatan Konektivitas *Hinterland* dan Pelabuhan Utama Indonesia Melalui Angkutan Kontainer, ketua tim perumus kebijakan yaitu Muhammad Fadel Assagaf. Lembar disposisi Direktur Perkapalan dan Kelautan, nomor agenda: 292, pada tanggal 14 Februari 2025;
12. Optimalisasi Konektivitas Tol Laut dengan Angkutan Penyeberangan. Ketua tim perumus kebijakan yaitu Euis Dinda Salsabillah. Lembar disposisi Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, nomor agenda: 44/SJ/Int/Kem/II/2025, pada tanggal 13 Februari 2025.

Dari total 15 rekomendasi kebijakan yang dihasilkan pada tahun 2024, kemanfaatan rekomendasi kebijakan pada Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sudah dapat dinilai melalui 12 nota dinas respon dari Menteri/subsektor/*stakeholders* penerima manfaat rekomendasi kebijakan sebagaimana penjelasan pada paragraf sebelumnya. Tidak lengkapnya capaian kemanfaatan karena

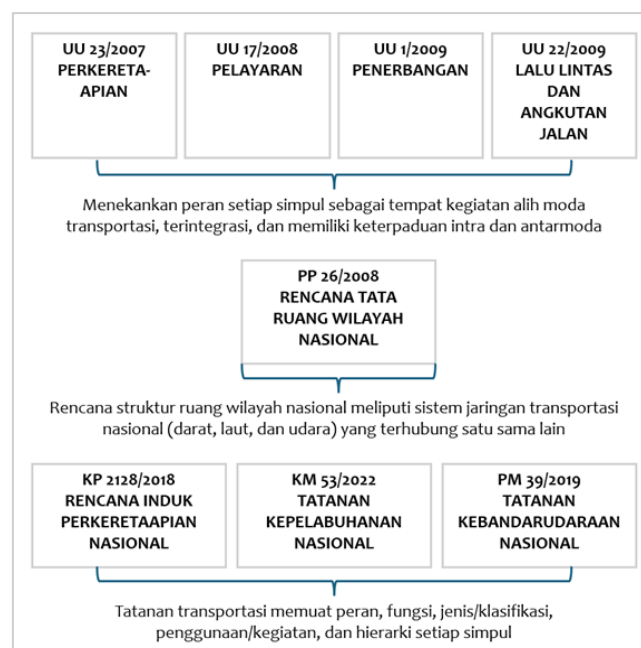
terkendala sulitnya melacak/mengetahui tindak lanjut dari rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan. Hal tersebut disebabkan adanya pergantian (rotasi) pimpinan pada unit penerima manfaat maupun tidak tersampainya respon atau rencana tindak lanjut secara formal dari penerima manfaat sehingga diperlukannya waktu yang cukup panjang untuk berkoordinasi ulang terkait ada atau tidaknya tindak lanjut yang dilaksanakan.

Lebih lanjut, 10 rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan dan diselesaikan oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda pada tahun anggaran 2025 diuraikan pada sub-sub-subbab 3.1.1.1. hingga 3.1.1.3 di bawah ini.

3.1.1.1. Rekomendasi Kebijakan Transportasi Bidang Sarana dan Prasarana

A. Pengembangan Simpul Angkutan Umum Yang Terintegrasi guna Mewujudkan *Smart City*

Dalam rangka memenuhi salah satu arah kebijakan dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan mengenai peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi untuk mendukung terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing, maka amanat 4 (empat) Undang-Undang di sektor transportasi perlu ditindaklanjuti dalam kerangka integrasi transportasi. Amanat tersebut menyatakan bahwa simpul-simpul transportasi yaitu terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandar udara berperan sebagai tempat kegiatan alih moda yang menghubungkan keseluruhan proses perjalanan pengguna jasa transportasi, sehingga ketersediaan integrasi transportasi pada simpul-simpul transportasi menjadi suatu keharusan demi terbentuknya layanan *transit* yang optimal untuk meningkatkan mobilitas, mendorong keberlanjutan, dan memastikan kesetaraan akses sehingga diperoleh pengalaman perjalanan yang *seamless*.



Gambar 3.1. Keterkaitan Materi Integrasi Transportasi dalam Hierarki Peraturan Perundang-Undangan

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka diperlukan pembentukan peraturan perundang-undangan baru yang merupakan turunan dan sebagai peraturan pelaksana atas dasar amanat dari Undang-Undang di sektor transportasi yang dapat ditinjau atas dasar landasan-landasan berikut ini:

1. Landasan filosofis memberikan pandangan terhadap sinkronisasi simpul transportasi yang terhubung sebagai nilai keadilan pengguna jasa transportasi;
2. Landasan sosiologis menjangkau kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi yang layak dan memadai mulai dari asal keberangkatan hingga tujuan kedatangan; dan
3. Landasan yuridis menjamin dukungan dalam peraturan teknis yang menjabarkan amanat dalam peraturan perundang-undangan dalam hierarki yang lebih tinggi.



Gambar 3.2. Peran Tatanan Integrasi Transportasi dalam Penetapan Rencana Induk Seluruh Matra Transportasi

Secara umum, kerangka kebijakan integrasi transportasi sebagaimana dimaksud diatas direkomendasikan untuk memuat 5 (lima) *outline* yang terdiri dari:

1. Perencanaan Integrasi Transportasi
Bagian ini memuat materi tentang zonasi simpul dan penetapan lokasi simpul yang memperhatikan potensi pergerakan, rencana tata ruang wilayah, dan sistem perkotaan nasional. Penetapan lokasi simpul harus mengacu kepada penetapan zonasi simpul, dimana kawasan perkotaan dapat memiliki lebih dari 1 (satu) zonasi simpul, sehingga seluruh simpul pada akhirnya akan terintegrasi dalam zonasi yang sama. Penetapan zonasi simpul maupun penetapan lokasi simpul memuat ketentuan mengenai fungsi dan hierarki.
2. Pembangunan Integrasi Transportasi
Bagian ini memuat materi tentang pembangunan simpul dalam zonasi simpul. Seluruh proses pembangunan, pengembangan, dan pemeliharaan setiap simpul dalam suatu zonasi simpul mengacu kepada dokumen rencana induk dan turunannya yang didalamnya memuat kepentingan integrasi dan perpindahan penumpang (*transit*). Dokumen-dokumen tersebut

diselaraskan satu sama lain terhadap fungsi dan hierarki zonasi simpul yang bertujuan untuk memastikan keterhubungan antar simpul dalam pelaksanaan seluruh proses tersebut.

3. Penyelenggaraan Integrasi Transportasi

Bagian ini memuat materi tentang penyelenggaraan setiap simpul dalam suatu zonasi simpul dengan kriteria layanan berdasarkan hierarkinya masing-masing, dimana simpul dengan hierarki paling tinggi dalam zonasi tersebut memiliki kewenangan sebagai koordinator utama penyelenggaraan integrasi transportasi. Koordinator utama memiliki kewenangan tertentu dalam menghubungkan dan membagi peran antar simpul dalam penyediaan layanan dan fasilitas, serta pemanfaatan aset melalui skema kerja sama tertentu.

4. Pengoperasian Integrasi Transportasi

Bagian ini memuat materi tentang pembentukan pola operasi yang terkait dengan manajemen pergerakan, waktu operasional, dan rencana kontijensi untuk menjamin pengoperasian terpadu yang aman dan efektif. Aspek lainnya yang akan diatur dalam pola operasi adalah keterpaduan tarif lintas moda untuk mendukung kelancaran dan kenyamanan perpindahan serta meningkatkan efisiensi biaya transportasi bagi masyarakat. Koordinator utama turut memiliki kewenangan terhadap proses konsolidasi dan evaluasi pola operasi antara penyelenggara dan penyedia jasa transportasi.

5. Ketentuan Lain-Lain

Bagian ini memuat standar keselamatan dan keamanan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di moda masing-masing dan indikator kinerja utama yang menjadi pedoman penilaian kinerja simpul dalam penyelenggaraan integrasi transportasi.

Keberhasilan integrasi transportasi, ke depan, melalui perubahan penyelenggaraan sub sektor transportasi yang tidak lagi berjalan parsial, diharapkan dapat mendorong perubahan stigma negatif terhadap transportasi publik, peningkatan *modal share* transportasi publik, peningkatan pendapatan penyedia jasa transportasi, peningkatan produktivitas masyarakat perkotaan, peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) hingga 1-3% per tahun, penurunan rata-rata waktu *commuting* sebesar 15-30 menit per perjalanan, dan penurunan emisi gas buang hingga 20-50%.

Lebih lanjut, melalui rekomendasi kebijakan ini, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda diharapkan dapat merumuskan kerangka kebijakan yang relevan yang akan menjadi dasar dalam menjalankan tugas dan fungsinya untuk menjadi *focal point* dalam pengaturan, pengawasan, dan pengendalian bagi penyelenggaraan integrasi transportasi secara menyeluruh.

B. Rekomendasi Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia

Sistem pelayanan penumpang yang terdiri dari jalan masuk (*access interface*), sistem pemrosesan (*accessing*), dan pertemuan dengan pesawat udara (*flight interface*) merupakan hal utama di area terminal bandar udara. Ketersinambungan ketiga komponen sistem tersebut sangat berpengaruh terhadap pelayanan penumpang. Mengambil contoh Bandar Udara Soekarno-Hatta yang pada tahun 2024 mengalami peningkatan penumpang sebesar 7% dibanding tahun sebelumnya menjadi 54,8 juta penumpang, sistem pelayanan penumpang menjadi sangat krusial terutama pada masa Lebaran, Natal-Tahun Baru, dan musim liburan lainnya. Ditambah lagi, Bandar Udara Soekarno Hatta masih memiliki target jumlah penumpang melampaui level sebelum pandemi, yaitu sebesar 90,77 juta penumpang.

Upaya optimalisasi bandar udara terus dilakukan diantaranya dengan melakukan digitalisasi manajemen bandar udara seperti *Reporting System of Airport Slot Time and Traffic Analyzer* (RASTY). Sistem RASTY ini dilaksanakan untuk memantau slot bandar udara secara *real time*, mengurangi *human error*, serta meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang melalui *e-ticketing*, *autogate* dengan *face recognition*, dan *real time information system*. Selain RASTY, penggunaan teknologi *face recognition* pun sudah diimplementasikan, meskipun menurut Akbar & Mauliddina (2024) penerapannya masih belum optimal dan terbatas oleh PT. Angkasa Pura. Hal ini sedikit berbeda dengan bandar udara di negara lain seperti Changi (Singapura), Heathrow (Inggris), Incheon (Korea Selatan), dan Haneda (Jepang) yang telah melakukan optimisasi terhadap proses pelayanan penumpang nya di bandar udara termasuk dalam aspek *check-in*.

Bandar Udara Soekarno-Hatta telah dipilih sebagai sampel terhadap studi terkait dengan layanan bandar udara yang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara. Berdasarkan studi tersebut diperoleh beberapa isu sebagai berikut:

1. *Level of Services* (LoS) memberikan gambaran kinerja layanan di suatu bandar udara. Meskipun LoS terkait pelayanan penumpang (proses pelayanan pada keberangkatan dan kedatangan, fasilitas kenyamanan dan fasilitas yang memberi nilai tambah) di seluruh terminal bandar udara Soekarno Hatta mendapatkan nilai A (istimewa), terdapat isu terkait dengan kepadatan penumpang di terminal. Berdasarkan data yang diperoleh jumpang penumpang pertahun di Terminal 1A dan Terminal 3 domestik masing-masing telah mencapai 300% dan 117% dari kapasitas idealnya pertahun. Hal ini berbeda dengan kondisi Terminal 1B dan Terminal 2 yang masih penilaian LoS nya termasuk dalam kategori *over-design*, sementara Kondisi LoS optimum dicapai oleh terminal 3 domestik. Kepadatan terminal 1A ini diketahui terjadi sepanjang tahun khususnya pada akhir pekan.
2. *Notice of Airport Capacity* (NAC) diperlukan untuk mengetahui kapasitas keseluruhan bandar udara, termasuk landasan pacu, *apron*, dan terminal. Meskipun saat ini jumlah penerbangan perjam di Bandar Udara Soekarno-Hatta baru mencapai 77 penerbangan, masih dibawah kapasitasnya sebanyak 81 penerbangan, namun pada beberapa terminal penumpang sudah terjadi *overcapacity* seperti yang sebelumnya disebutkan pada terminal 1A.
3. Aspek Pelayanan pada proses *check-in* yang berpotensi memunculkan isu-isu akibat adanya kepadatan penumpang. Beberapa contoh isu ini seperti:
 - a. Gangguan teknis mesin *self check-in* termasuk kurangnya personil pendamping dan petunjuk terhadap penggunaan mesin;
 - b. Gangguan sistem informasi seperti internet yang membuat akses data dalam proses menjadi terhambat;
 - c. Perbedaan kecakapan penggunaan teknologi membuat masih belum menyeluruhnya penggunaan web *check-in*;
 - d. Jumlah bagasi yang banyak yang membutuhkan waktu proses lebih lama;
 - e. Adanya tendensi penumpang untuk kurang jujur terkait barang bawaan;
 - f. Regulasi belum mengakomodir penilaian pelayanan *check-in* alternatif seperti *city check-in* atau *self baggage drop*;
 - g. Adanya kendala kepastian ketersediaan *check-in counter* yang membutuhkan strategi penempatan SDM yang terkadang menjadi kendala saat jam sibuk;

- h. Teknologi yang mengadopsi biometrik dan *self baggage drop* implementasinya terkendala dikarenakan kepercayaan terhadap keamanan data;
- i. Belum adanya grup resmi untuk komunikasi bagi penerbangan domestik.

Terkait dengan Isu LoS dan NAC, diperlukan mitigasi kepadatan dengan beberapa alternatif solusi sebagai berikut:

1. Direktorat Bandar Udara dan PT Angkasa Pura Indonesia perlu melakukan *Capacity Shifting* untuk mengoptimalkan kapasitas terminal yang ada saat ini. Terminal 1A harus mendapatkan tambahan kapasitas dengan melakukan *offloading* penerbangan ke terminal lainnya seperti Terminal 1B. Di sisi lain, Terminal 2 juga masih memiliki kapasitas untuk menampung penumpang sehingga kepadatan penumpang di terminal lain seperti terminal 3 dapat dikurangi.
2. Ekspansi Terminal dapat dipertimbangkan sebagai salah satu alternatif solusi oleh Direktorat Bandar Udara dan PT Angkasa Pura Indonesia. Melihat *layout* bandar udara Soekarno-Hatta, area operasional di Terminal 1 dapat ditingkatkan dengan menghilangkan “sekat” antar terminal sehingga area operasional dari Terminal 1A dan Terminal 1B dapat terhubung. Di sisi lain, *redesign* Terminal 1C juga perlu dipertimbangkan dan dihitung kembali LoS nya untuk melihat dampaknya dalam mengurangi *over capacity* yang terjadi saat ini.
3. Optimalisasi Area Operasional perlu dilakukan oleh Direktorat Bandar Udara dan PT Angkasa Pura Indonesia, karena berdasarkan PM 41 Tahun 2023, luasan terminal untuk kegiatan operasional paling sedikit 70% dan luasan untuk kegiatan komersial paling banyak 30% dari total luas terminal penumpang setelah dikurangi luas untuk utilitas. Dalam hal ini, perhitungan LoS bandar udara Soekarno-Hatta menggunakan luasan area komersial sebesar 30% dan untuk utilitas sebesar 20%. Pengurangan area komersil dapat membantu mengurangi utilisasi Terminal 1 hingga 20%. Namun, hal tersebut masih belum cukup karena utilisasi di terminal 1A masih dalam kategori *overcapacity*. Dengan demikian, perlu implementasi alternatif solusi lainnya.

Selain melakukan ekspansi terminal dan alternatif solusi diatas, terdapat alternatif solusi lainnya yang dapat dipertimbangkan untuk lebih lanjut mengurangi kepadatan antrian khususnya pada saat *check-in*. Beberapa alternatif solusi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Maskapai dan PT. Angkasa Pura Indonesia perlu mendorong pemanfaatan *city check-in* atau *satellite check-in* seperti yang sudah pernah diterapkan Qatar Airways yang memungkinkan penumpang untuk melakukan *check-in* dan *drop* bagasi di luar bandar udara dan dapat mengurangi beban di bandar udara. Secara umum, *city check-in* terbagi dalam 2 kategori utama yaitu tanpa bagasi dan dengan bagasi. *City check in* tanpa bagasi sudah diterapkan oleh beberapa maskapai di Indonesia. Namun, *city check-in* dengan bagasi masih belum diimplementasikan di Indonesia dikarenakan risiko keamanan akan bertambah karena terdapat proses tambahan dalam penanganan bagasi dan beban *security check* bagasi akan menjadi multi lapis. Penerapan teknologi tambahan seperti *bag tracking* dan *blockchain* dapat diimplementasikan untuk mengurangi risiko keamanan selama penanganan bagasi penumpang. Di sisi lain, ada potensi penambahan kepadatan kendaraan menuju bandar udara jika solusi ini diterapkan sehingga perlu menjadi pertimbangan terkait moda yang digunakan untuk mengangkut barang. Untuk Bandar Udara Soekarno-Hatta, penerapan *city check-in* berbasis angkutan darat masih menantang mengingat kepastian waktu perjalanan yang tidak tentu. Untuk itu, penggunaan transportasi berbasis rel perlu untuk dipertimbangkan. Terdapat 2 potensi lokasi *city check in* yang dapat diterapkan di Jakarta yaitu stasiun Sudirman Baru/ BNI City dan Stasiun Manggarai.

2. Direktorat Bandar Udara, Maskapai dan PT. Angkasa Pura Indonesia perlu mempertimbangkan penggunaan fasilitas *self baggage drop* yang sudah diimplementasikan di bandar udara-bandar udara besar di dunia termasuk Changi, Heathrow, Haneda, dan Incheon. Proses *check-in* bisa menjadi 40% lebih cepat dan dapat menghemat ruangan karena 10 konter konvensional dapat diganti dengan 6 unit *Self Baggage Drop* dan 3 petugas asisten (Pisa, 2019). Hasil survei dari 236 bandar udara menunjukkan bahwa sebanyak 19% bandar udara sudah menerapkan *self baggage-drop* lengkap dengan biometrik di tahun 2024 dan akan bertambah menjadi 65% bandar udara di tahun 2027 (SITA, 2024). Menurut survei tersebut, 77% maskapai juga memilih untuk menyediakan asisten pada fasilitas *self bag drop* yang sudah ada untuk memberikan pelayanan yang lebih efektif serta membantu pengguna yang belum pernah menggunakan fasilitas tersebut.
3. Direktorat Bandar Udara dan PT. Angkasa Pura Indonesia perlu mempertimbangkan implementasi teknologi biometrik seperti pemindaian retina untuk tujuan identifikasi penumpang dan keamanan sudah diimplementasikan di dunia dengan tujuan *seamless travel*. Salah satu bandara yang sudah menerapkan teknologi tersebut adalah bandara Dubai, dengan cara memverifikasi identitas penumpang dalam bentuk "paspor digital" yang mempercepat proses dengan otomatisasi identifikasi penumpang, sehingga mengurangi antrian dan kontak fisik yang tidak perlu. Teknologi biometrik tingkat lanjut juga dapat diterapkan dalam proses pembayaran dengan konsep *walking through payment system* (WTPS). Saat ini, konsep pembayaran menggunakan *face recognition/biometrik* sudah dicoba diterapkan seperti *pilot project Biometric Checkout Program* oleh Mastercard di Polandia. Konsep ini memungkinkan pengguna untuk melakukan pembayaran hanya dengan menggunakan wajah mereka yang sebelumnya sudah didaftarkan pada sistem pembayaran tersebut. Konsep ini juga dapat menjadi potensi untuk diimplementasikan di bandara sehingga terdapat peningkatan pelayanan penumpang di bandara. Namun, dari hasil Global Passenger Survey tahun 2024 yang dilakukan IATA, sebagian penumpang masih ragu dengan keamanan data dari penggunaan biometrik. Berdasarkan laporan SITA (2024), investasi di bidang keamanan memang menjadi fokus utama pihak maskapai dan bandara di dunia. Untuk itu, regulator harus menyediakan regulasi yang ketat seiring dengan upaya pengamanan data dari pihak operator penerbangan.
4. Sosialisasi Alokasi Waktu *Check-in* (Edukasi Penumpang) / Pengaturan *Earliest Checkin Time* oleh operator bandar udara (PT. Angkasa Pura Indonesia) dan maskapai untuk memberikan informasi dan edukasi yang sangat dibutuhkan oleh pengguna jasa transportasi udara diharapkan dapat dipertimbangkan. Masih terdapat penumpang yang kurang mendapatkan informasi terkait proses *check-in*, selain itu karakter penumpang di Indonesia yang membawa banyak barang juga banyak ditemui sehingga edukasi penumpang dibutuhkan untuk membantu mengubah perilaku penumpang pesawat di Indonesia. Dengan memperpanjang rentang waktu *check-in*, misalnya dari 2 jam menjadi 4 jam sebelum keberangkatan, maka kurva kedatangan penumpang berpotensi dapat dilandaikan. Dengan demikian, luas area untuk pelayanan *check-in* menjadi lebih lega. Namun, efektivitas kebijakan ini tetap bergantung pada karakter penumpang. Jika penumpang datang mendekati waktu keberangkatan, maka dampak pelandaian ini tidak akan terasa.

3.1.1.2. Rekomendasi Kebijakan Program Prioritas Nasional

A. Rekomendasi Kebijakan Observasi Tataan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara

Pembangunan sistem transportasi terintegrasi di kawasan aglomerasi Ibu Kota Nusantara (IKN) masih menghadapi berbagai tantangan struktural dan operasional. Kawasan aglomerasi IKN mencakup enam wilayah di Kalimantan Timur, namun kajian ini memfokuskan analisis pada tiga kota utama (*three cities*), yaitu Kota Balikpapan, Kota Samarinda, dan wilayah inti IKN, yang dinilai menjadi tulang punggung mobilitas masyarakat dan logistik menuju pusat pemerintahan baru.

Dari sisi prasarana, sebagian besar simpul transportasi belum memenuhi standar pelayanan minimum. Terminal Tipe B Sungai Kunjang Samarinda baru memenuhi 78% fasilitas, sementara Terminal Tipe A Batu Ampar Balikpapan masih berada pada angka 64%. Di wilayah IKN sendiri, Terminal Tipe A Sepaku masih dalam tahap pembangunan dan belum beroperasi.

Kondisi ini berdampak langsung pada kualitas pelayanan angkutan umum antar kota maupun perkotaan, yang hingga kini belum sepenuhnya mampu mendukung konsep transportasi terintegrasi. Dari hasil observasi tataan transportasi ditemukan fakta bahwa rendahnya penggunaan angkutan pemadu moda menuju IKN. Pada periode pengamatan, hanya **4,01%** pergerakan masyarakat yang menggunakan angkutan umum pemadu moda, sementara **96%** lainnya masih mengandalkan kendaraan pribadi.

Rendahnya moda *share* angkutan umum ini disebabkan oleh belum terintegrasinya simpul transportasi, khususnya koneksi antara Bandara Sepinggan Balikpapan dengan titik naik-turun angkutan pemadu moda, serta minimnya fasilitas pejalan kaki, kanopi, dan petunjuk arah sesuai standar integrasi moda.

Dari 66 simpang bersinyal di kawasan aglomerasi IKN, hanya 33 simpang yang telah terhubung dengan *Area Traffic Control System* (ATCS). Wilayah sekitar IKN bahkan belum memiliki ATCS sama sekali. Selain itu, belum tersedia sistem tiket dan jadwal antarmoda yang terintegrasi lintas wilayah. Kondisi ini menyebabkan perpindahan moda menjadi tidak efisien dan meningkatkan waktu tunggu perjalanan.

Kajian merekomendasikan pengembangan sistem transportasi aglomerasi berbasis *Transit-Oriented Development* (TOD) dengan tahapan prioritas pada Balikpapan, Samarinda, dan IKN. Ketiga wilayah ini diposisikan sebagai satu kesatuan sistem, dengan Balikpapan sebagai simpul logistik, Samarinda sebagai pusat aktivitas regional, dan IKN sebagai pusat pemerintahan dan inovasi.

Prioritas kebijakan mencakup penataan zonasi simpul transportasi, penyelesaian pembangunan terminal utama, integrasi pembayaran non-tunai, penguatan koordinasi lintas wilayah, serta pemanfaatan teknologi transportasi cerdas. Tanpa percepatan integrasi prasarana, layanan, dan sistem digital, visi IKN sebagai kota masa depan berbasis mobilitas berkelanjutan berpotensi terhambat. Dokumen ini menegaskan bahwa transportasi bukan sekadar infrastruktur pendukung, melainkan fondasi utama keberhasilan IKN sebagai pusat pemerintahan baru Indonesia.

B. Rekomendasi Kebijakan Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional

Wakatobi ditetapkan menjadi Destinasi Pariwisata Nasional berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025. Berdasarkan Peraturan Presiden RI Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Kabupaten Wakatobi menjadi salah satu target percepatan proyek strategis nasional dengan kategori proyek revitalisasi bandar udara (Bandara Matahora). Industri pariwisata merupakan salah satu industri yang mendapatkan perhatian cukup besar di era pemerintahan Presiden RI 2024 – 2029 (Prabowo-Gibran). Berdasarkan Rencana Kerja Pemerintah tahun 2025, Salah satu sasaran utama pada Agenda Prioritas Nasional ke-3 yaitu peningkatan nilai tambah pariwisata yang diukur dengan rasio PDB pariwisata (4,6%) dan devisa pariwisata (USD22,10 Milyar). Kebijakan akan diarahkan pada pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan. Beberapa intervensi kebijakan yang akan dilakukan yaitu penguatan konektivitas dan layanan transportasi, serta pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan di destinasi pariwisata prioritas Wakatobi.

Kementerian Perhubungan telah berperan aktif dalam pembangunan infrastruktur transportasi di Wakatobi antara lain peningkatan fasilitas sisi darat dan sisi udara Bandara Matahora (2022 – 2025), serta penyediaan layanan angkutan jalan perintis, operasional pelabuhan, dan angkutan penyeberangan (2024 – 2025). Berdasarkan hasil evaluasi, diperoleh informasi sebagai berikut:

1. Industri pariwisata belum menjadi penopang perekonomian di Kabupaten Wakatobi, Provinsi Sulawesi Tenggara. Ditinjau dari sisi lapangan usaha, 30% Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Wakatobi 2024 masih ditopang oleh sektor pertanian, kehutanan dan perikanan (BPS, 2025).
2. Akses dari Kota Kendari (Ibukota Sulawesi Tenggara) menuju destinasi Wakatobi hanya dapat dilayani dengan transportasi laut dan udara. Layanan transportasi udara memberikan efisiensi waktu bagi para wisatawan dengan perjalanan dari Kota Kendari ke Wakatobi dapat ditempuh selama 50 menit, dimana jika ditempuh dengan layanan transportasi laut membutuhkan waktu perjalanan 6 jam.
3. Setelah pandemi covid 2019, layanan transportasi udara menuju Wakatobi belum beroperasi secara rutin. Maskapai penerbangan swasta hanya beroperasi dengan durasi waktu yang pendek. Kondisi ini berdampak pada pemulihan kunjungan wisatawan domestik dan internasional di Wakatobi yang lambat dan belum kembali ke pencapaian jumlah kunjungan wisatawan sebelum pandemi covid 19.

Kementerian perhubungan perlu menetapkan kebijakan strategis yang berorientasi pada penciptaan iklim usaha transportasi udara yang kondusif, sehingga mampu mendorong pertumbuhan layanan penerbangan berkelanjutan di Wakatobi. Tabel di halaman berikutnya menjelaskan rekomendasi kebijakan yang dapat dijalankan secara bersamaan dengan memadukan peran **Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Pemerintah Daerah**, agar saling melengkapi sesuai kewenangannya.

Tabel 3.2. Rekomendasi Kebijakan, Langkah Strategis, dan Penanggung Jawab dalam Peningkatan Layanan Penerbangan Berkelanjutan di KSPN Wakatobi

No.	Kebijakan	Langkah	Penanggung Jawab
1	UPBU Matahora Memberikan pembebasan biaya bandara yang dibebankan ke airline Tujuan: Meringankan <i>Cost per Available Seat Kilometer</i> (CASK) airline.	a. Pengurangan/eliminasi biaya PJP2U, sewa konter, biaya parkir,dll b. Diprioritaskan untuk maskapai yang berkomitmen melayani rute minimal 6 bulan berturut-turut	UPBU Matahora
2	Skema Block Seat Tripartit (Pemda, Swasta, Maskapai). Pemerintah Daerah menanggung biaya sebagian kursi penerbangan dengan melibatkan pelaku usaha wisata (resort,travel agent) Tujuan: Menjamin keterisian kursi penerbangan dengan berbagi risiko antara pemda, pelaku pariwisata, dan airline.	a. Pemda mengalokasikan anggaran <i>block seat</i> b. Resort, travel agent, dan dive operator dilibatkan dalam distribusi penumpang c. Menyiapkan mekanisme exit strategy subsidi berbasis tahapan kinerja (contoh: subsidi dikurangi saat <i>load factor</i> sudah mencapai >70%) d. <i>Lesson learn</i> dari Pemerintah Kab. Berau dan dan Bandara Kalimantan terkait strategi dan mekanisme kerjasamanya.	Pemerintah Daerah Wakatobi, didukung Kemenhub untuk fasilitasi kebijakan
3	Menetapkan rute ke Wakatobi sebagai rute pengembangan pariwisata strategis agar mendapatkan perlakuan khusus seperti daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) yang mendapatkan pelayanan angkutan udara perintis. Kebijakan ini sebagai alternatif kebijakan terakhir jika 2 (dua) kebijakan sebelumnya tidak berjalan efektif. Tujuan: Memberikan pengakuan formal atas pentingnya rute udara ke Wakatobi dalam pengembangan pariwisata nasional.	a. Mengusulkan Peraturan Menteri sebagai dasar pemberian perlakuan afirmatif b. Rute strategis bisa menerima relaksasi tarif, promosi khusus, dan dukungan lintas sektor	Kementerian Perhubungan (Koordinasi dengan Kemenparekraf dan Bappenas)

3.1.1.3. Rekomendasi Kebijakan Strategis

A. Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut melalui Pendanaan Non APBN (*New Concept Tol Laut*)

Menindaklanjuti surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PR.003/1/3/DJPL/2025 perihal Penyampaian Usulan Kajian Program Unggulan Strategis Tahun 2025-2029 pada poin pertama mengenai *New Concept Tol Laut*, maka diperlukan penyusunan skema yang akan menjadi landasan pelaksanaan *pilot project* kegiatan tersebut. Dari kondisi eksisting penyelenggaraan angkutan barang, ditemukan bahwa pelaksanaan dari Program Tol Laut menghadapi tantangan dalam aspek pendanaan, mengingat meningkatnya cakupan dan kompleksitas operasional trayek. Oleh karena itu, maka diperlukan langkah inovatif dan terukur dalam merumuskan skema pembiayaan alternatif yang lebih fleksibel dan akuntabel, sehingga menjamin keberlanjutan jangka panjang Program Tol Laut.

Guna peningkatan Program Tol Laut dapat menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan penambahan pendanaan melalui PNBPN, sehingga Program Tol Laut ini dapat banyak menyinggahi pelabuhan-pelabuhan *spoke*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah merancang konsep baru Tol Laut yang melibatkan operator swasta, antara lain:

1. Skema konsesi trayek *hub* merupakan konsesi trayek yang memiliki lalu lintas padat dan muatan barang yang tinggi disertai dengan akses prioritas sandar dalam proses bongkar/muat di pelabuhan, pengoperasian trayek *spoke* merupakan subsidi dari Pemerintah.
2. Skema *Corporate Social Responsibility* (CSR) pada trayek *hub* oleh operator swasta, sehingga Pemerintah tidak lagi memberikan subsidi titip kontainer yang akan dianggap sebagai bentuk CSR.
3. Skema Perubahan Tarif Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) dan Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) guna peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang berlaku di Kementerian Perhubungan dan menjadi penambahan pembiayaan Program Tol Laut.

Dengan melibatkan akademisi, ahli, dan pemangku kepentingan dalam merumuskan skema yang memungkinkan untuk dapat diterapkan dan diterima operator. Bersama ini, kami laporkan bahwa perubahan tarif RPK dan PKKA adalah skema yang dapat diterapkan guna mendukung pelaksanaan *New Concept Tol Laut*, dengan keunggulan sebagai berikut:

1. Tidak mengganggu persaingan usaha operator yang sudah terbentuk pada trayek pelayaran komersial saat ini.
2. Lebih mudah diimplementasikan dibandingkan dengan skema yang lain.
3. Penambahan pembiayaan PNBPN.
4. Dinilai tidak terlalu membebankan pelaku usaha apabila adanya kenaikan tarif RPK dan PKKA.

Guna mendukung Rencana *New Concept Tol Laut* dengan Skema PNPB RPK, kami mengusulkan beberapa rekomendasi kebijakan antara lain:

1. Usulan perubahan terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis PNBPN yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan, khususnya pada lampiran bagian F mengenai Jasa Angkutan Laut (halaman 156-157). Adapun usulan perubahan meliputi penyesuaian tarif dan satuan berdasarkan *Gross Tonnage* (GT) terhadap dokumen perizinan RPK dan PKKA.

Tabel 3.3. Rekomendasi Penyesuaian Tarif Tol Laut berdasarkan *Gross Tonnage* terhadap Dokumen Perizinan RPK dan PKKA

Dokumen	Tarif Saat Ini	Usulan Tarif
RPK <i>Liner</i>	Rp100.000 per kapal per 6 bulan	Rp100 per GT per 12 bulan
RPK <i>Tramper</i>	Rp100.000 per kapal per 3 bulan	Rp100 per GT per 6 bulan
PKKA <i>Liner</i>	Rp500.000 per kapal per pelabuhan per 15 hari	Rp450 per GT per 15 hari
PKKA <i>Tramper</i>	Rp500.000 per kapal per pelabuhan per 15 hari	Rp450 per GT per 15 hari

- Usulan penyesuaian masa berlaku dokumen RPK pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, serta usulan perubahan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut;
- Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut segera menyusun Rencana Penggunaan Anggaran yang diperoleh dari PNBP dokumen RKT dan dokumen PKKA.
- Peningkatan tarif pada dokumen RPK dan PKKA diberlakukan secara bersamaan guna mendapatkan PNBP yang lebih besar dan menekankan pentingnya penerapan regulasi yang adil dan proporsional bagi seluruh pelaku usaha, baik domestik/nasional maupun asing (*equal treatment*), serta menjaga keseimbangan antara perlindungan terhadap kepentingan pelayaran nasional dan keterbukaan terhadap investasi asing.
- Penyesuaian pada Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) terhadap perubahan peraturan yang akan berlaku.

Lebih lanjut, melalui rekomendasi kebijakan ini, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut diharapkan dapat merumuskan konsep baru bagi Program Tol Laut guna peningkatan efisiensi, efektivitas, serta keberlanjutan Program Tol Laut.

B. Key Performance Indicator (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Barang

Meskipun saat ini infrastruktur simpul transportasi telah berkembang, integrasi antar moda dalam distribusi barang di Indonesia masih belum optimal. Hal ini ditandai dengan belum tersedianya fasilitas integrasi yang memadai, minimnya koordinasi antar operator dan pengelola simpul, serta rendahnya pemanfaatan teknologi informasi dalam proses perpindahan barang. Kondisi tersebut berdampak pada tingginya waktu penanganan, biaya logistik, dan kurangnya keandalan pengiriman barang. Saat ini Indonesia belum memiliki KPI yang komprehensif untuk menilai efektivitas fasilitas integrasi antarmoda logistik. Ketidadaan KPI menyebabkan keterbatasan dalam memantau performa fasilitas, mengidentifikasi masalah secara akurat, serta merumuskan langkah perbaikan yang terukur. Minimnya data real-time seperti waktu tunggu transshipment, kecepatan alih moda, dan tingkat pemanfaatan kapasitas semakin memperumit upaya evaluasi.

Menurut Douglas (1996), pengukuran kinerja diperlukan untuk menilai sejauh mana suatu fasilitas dapat memenuhi kebutuhan penggunaannya dan mengidentifikasi faktor-faktor penghambat kinerja. Pendekatan *Balanced Scorecard* oleh Amaratunga dkk. (2000) juga menegaskan perlunya KPI yang

holistik mencakup aspek pengguna, proses, finansial, serta inovasi. Dalam konteks logistik, indikator seperti waktu transit total, waktu alih moda/bongkar muat, dan efisiensi penanganan barang menjadi parameter penting yang perlu diukur secara konsisten.

Kegiatan ini bertujuan untuk mengidentifikasi Indikator Kinerja Utama/*Key Performance Indicator* (KPI) guna mengukur efektivitas fasilitas prasarana integrasi moda di simpul transportasi untuk barang. Tanpa adanya KPI standar, akan berpotensi belum maksimalnya logistic nasional. Oleh karena itu, perumusan KPI untuk fasilitas prasarana integrasi moda menjadi kebutuhan mendesak guna mendukung upaya pemerintah meningkatkan kinerja logistik serta memperkuat daya saing nasional.

GOAL	INDIKATOR									
CRITERIA	AKSESIBILITAS			INFORMASI		KEAMANAN dan KESELAMATAN		WAKTU		
SUB - CRITERIA	Akses Jalur	Fasilitas Penumpukan	Jumlah Perpindahan Moda	Integrasi Dengan Sistem Eksternal	Digitalisasi Dokumen	Kerusakan barang	Akurasi system Pelacakan barang	Waktu alih moda/bongkar muat	Waktu tunggu barang	Proses Administrasi
ALTERNATIVE	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer	Simpul primer
	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder	Simpul Sekunder
	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal	Simpul Tersier/ lokal

Gambar 3.3. Rekomendasi Kriteria dan Subkriteria dalam *Key Performance Indicator* Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang

Dari hasil inventarisasi dan telaahan regulasi terkait integrasi fasilitas barang, review literatur dan *lesson learn* dari negara lain, diskusi dengan *stakeholder*/para expert dalam mengidentifikasi dan mengkategorikan beberapa aspek-aspek tertentu dari pengukuran kinerja fasilitas integrasi moda untuk barang. Lingkup kegiatan ini dimulai dari moda darat memasuki simpul transportasi (pelabuhan, bandara dan stasiun) sampai muatan diangkut dengan moda lanjutan pada simpul tersebut. Berdasarkan pemetaan lingkup kerja kegiatan ini dapat ditemukan beberapa kriteria dan sub kriteria yang menjadi point penting sebagai indikator untuk mengukur integrasi fasilitas prasarana transportasi. Hasil pemetaan, terdapat 4 (empat) kriteria dengan 10 (sepuluh) sub kriteria. Selanjutnya, untuk melihat indikator apa yang terpenting dari pemetaan diatas dilakukan analisis dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk menetapkan prioritas dari beberapa indikator, berdasarkan perspektif dari para responden yang mewakili *stakeholder*.

KRITERIA	Pair-Wise	PRIORITY	λ Maks
X1	3.298	29.938%	0.987409
X2	8.432	11.020%	0.929197
X3	2.881	40.167%	1.157411
X4	6.779	18.875%	1.2795
	1	4.353517	
	CI	0.117839	
	CR	0.089272	

Hasil eigen value (priority) didapatkan dari perhitungan sebagai berikut:

$$EV = \frac{\sum \left(\frac{\text{vektor baris}}{\text{jumlah nilai kolom}} \right)}{n}$$

Dengan : EV = eigen value
n = jumlah kriteria

Tabel 2. Orde Matrik

Orde Matriks	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0	0	0.58	0.9	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49

Gambar 3.4. Konsistensi Preferensi Responden terhadap Kriteria dalam Key Performance Indicator Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang

Berdasarkan hasil analisis terhadap penilaian yang dilakukan oleh responden diperoleh nilai CR (*Consistency Rasio*) sebesar 0,0892 ($CR < 0,1$) yang artinya derajat konsistensi pembobotan memuaskan sehingga dapat ditindaklanjuti untuk menentukan tingkat kepentingan antar indikator.

Hasil eigen value atau nilai *priority* menginterpretasikan bobot prioritas untuk masing-masing kriteria, dimana nilai yang diperoleh harus diuji untuk mengetahui konsistensi bobot nilai dari preferensi responden. Konsistensi indeks merupakan batas ukuran terhadap persepsi yang diberikan oleh responden serta mampu meminimalisir ketidak konsistenan asumsi. Konsistensi rasio merupakan nilai perbandingan indeks dengan indeks random. Dimana indeks random merupakan rata-rata konsistensi dari matriks perbandingan berukuran 1 sampai 10.

Tabel 3.4. Rekomendasi Kebijakan Penetapan Key Performance Indicator Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Barang

No.	Rekomendasi	Stakeholder Terkait	Skala Prioritas
1	Dalam rangka mewujudkan integrasi moda yang <i>seamless</i> untuk barang, maka penyedia simpul transportasi perlu menyediakan fasilitas prasarana integrasi moda dengan urutan prioritas pada beberapa kriteria sebagai berikut: a. Keamanan dan keselamatan sebagai faktor pertama yang sangat perlu menjadi perhatian terutama terkait kerusakan barang. b. Aksesibilitas menjadi prioritas kedua yang juga dianggap penting, didalamnya mencakup akses jalur, fasilitas penumpukan serta jumlah perpindahan moda. c. Waktu menjadi prioritas ketiga dimana yang di dalamnya terdapat waktu alih moda, waktu tunggu barang serta proses administrasi. d. Informasi menjadi prioritas keempat.	- Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda - Pemerintah Daerah	Jangka Pendek

2	Mendorong agar operator simpul transportasi barang (khususnya pada simpul primer) untuk menerapkan dan memenuhi standar penyediaan fasilitas prasarana integrasi moda untuk barang berdasarkan urutan kriteria KPI.	Operator simpul	Jangka Pendek
3	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda perlu menyusun standar teknis penyediaan fasilitas prasarana integrasi moda untuk barang termasuk mekanisme pemantauan dan evaluasi implementasinya di lapangan.	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	Jangka Pendek
4	Mengangkat isu penyediaan fasilitas prasarana integrasi pada simpul transportasi ke dalam koordinasi lintas sektor dengan menginisiasi sejumlah rencana aksi yang berbasis pada KPI prioritas.	• Kementerian terkait • Pemerintah Daerah terkait	Jangka Menengah
5	Menyarankan agar Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda melakukan evaluasi kualitas pelayanan integrasi angkutan barang pada pelayanan keperintisan/subsidi (khususnya program tol laut dan jembatan udara) dengan menggunakan parameter KPI sebagai parameter penilaian.	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	Jangka Panjang

C. Key Performance Indicator (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang

Perjalanan menggunakan angkutan umum dari asal ke tujuan hampir sebagian besar melibatkan penggunaan lebih dari satu moda transportasi. Seorang penumpang yang harus berganti dari KRL ke Transjakarta, kemudian melanjutkan perjalanan dengan ojek *online*. Karena belum adanya fasilitas penghubung dan terbatasnya waktu, penumpang tersebut harus berjalan kaki jauh, berpindah halte yang tidak terhubung, atau menunggu terlalu lama karena tidak adanya informasi yang jelas.

Ini merupakan salah satu potret nyata yang masih sering ditemui dalam sistem transportasi kita, yang belum sepenuhnya terintegrasi terlebih aspek kenyamanannya. Oleh karena itu fasilitas yang menghubungkan antar moda tersebut atau proses integrasinya perlu direncanakan dengan baik agar perjalanan menjadi lebih efisien, aman, dan nyaman.

Pembahasan terkait kebijakan integrasi moda sudah sering diperbincangkan. Berbagai bentuk dukungan Pemerintah telah dilakukan terkait dengan kebijakan ini, diantaranya: arahan dari Presiden Prabowo, dalam Asta Cita Nomor 3 di dalam sub program transportasi, yang kemudian ditindaklanjuti dengan membangun jembatan penghubung, menggabungkan sistem pembayaran, bahkan menyusun rencana besar integrasi antarmoda. Namun pertanyaan selanjutnya adalah seberapa efektifkah fasilitas itu digunakan? Apakah benar-benar memberikan kemudahan bagi penumpang? Atau hanya bagus secara fisik, akan tetapi secara fungsional belum sesuai dengan kebutuhan di lapangan? Pengukuran kinerja integrasi ini perlu diperluas cakupannya menjadi adanya indikator yang spesifik, terukur dan relevan, bukan sekadar jumlah fisik yang terbangun.

KPI bukan sekadar istilah manajerial namun lebih luas KPI ini adalah alat ukur konkret untuk melihat apakah fasilitas integrasi moda benar-benar fungsional bekerja secara efektif dan efisien.

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka langkah awal yang diperlukan yakni mengidentifikasi indikator kinerja utama atau *Key Performance Indicator* (KPI) yang baku untuk mengukur efektivitas fasilitas prasarana integrasi moda di Indonesia yang dapat ditinjau dengan beberapa langkah berikut ini:

1. Identifikasi literatur, dimana dengan meninjau dari literatur yang ada, maka dapat mengidentifikasi data-data dari teori yang ada saat ini, serta membandingkan manfaat data teori tersebut dalam mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti;
2. Identifikasi aturan dengan tujuan mendefinisikan masalah kebijakan, mengidentifikasi opsi regulasi dan non-regulasi potensial, serta membandingkan manfaat aturan tersebut dalam mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti;
3. Identifikasi dari Benchmark dengan meninjau dari kondisi di negara lain, maka dapat mengidentifikasi kebijakan yang ada saat ini, serta membandingkan manfaat kondisi penerapan di negara lain tersebut dalam mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti;
4. *Indept Interview* dengan meninjau dari wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan yang dilakukan, maka dapat mengidentifikasi kebijakan yang ada saat ini dan menemukan langkah-langkah yang perlu dilakukan oleh masing-masing pihak regulator dan operator dalam mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti;
5. Survei kondisi eksisting dengan mengumpulkan bukti-bukti nyata dilapangan, menemukan ketersediaan fasilitas prasarana integrasi dilapangan yang nantinya dapat diterapkan dilapangan.

Dari ke-lima langkah tersebut, maka tersusunlah klasifikasi dan struktur KPI berdasarkan aspek aksesibilitas, waktu perpindahan, kenyamanan, keamanan, informasi, kepuasan pengguna, dan keberlanjutan, dan memberikan rekomendasi awal dari bobot KPI yang tertinggi guna mendorong penerapan KPI dalam kebijakan dan implementasi prasarana transportasi terintegrasi.

GOAL	INDIKATOR FASILITAS PRASARANA INTEGRASI MODA																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
CRITERIA	AKSESIBILITAS			WAKTU PERPINDAHAN		KENYAMANAN			KEAMANAN			INFORMASI		KEPUASAN PENGGUNA		KEBERLANJUTAN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
SUB - CRITERIA INDIKATOR	Jarak antar simpul yang dihubungkan dengan pejalan kaki			Jarak Antar Simpul yang dihubungkan dengan Jaringan Transportasi			Fasilitas difable			Tingkat keterhubungan transportasi			Rata-rata waktu transfer			Kecepatan pengalihan moda			Kepadatan penumpang			Ketersediaan fasilitas penunjang			Persepsi penumpang terhadap kenyamanan			Jumlah insiden keamanan			Tingkat penerangan			Keberadaan CCTV			Personel keamanan			Digital			Non Digital			Tingkat kepuasan penumpang			Tingkat pengaduan			Efisiensi energi fasilitas			Pengelolaan sampah			Pengurangan emisi karbon																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
ALTERNATIVE	Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi			Demand Tinggi					

Gambar 3.5. Rekomendasi Kriteria dan Subkriteria dalam *Key Performance Indicator* Fasilitas Integrasi Moda untuk Layanan Penumpang

Sampai saat ini, belum ada peraturan perundang-undangan yang secara spesifik mengatur KPI dalam fasilitas integrasi moda transportasi, sehingga arah pengembangan, evaluasi, dan peningkatan

layanan integrasi antarmoda berjalan tanpa standar kinerja yang seragam secara nasional. Selain itu, fokus kebijakan di Indonesia lebih banyak menekankan pada pembangunan fisik daripada kinerja layanan, seperti: tingkat kenyamanan pengguna, jumlah pengaduan, efisiensi energi, atau waktu rata-rata perpindahan moda yang memerlukan pengumpulan data secara real-time dan periodik. Hingga kini belum ada sistem koordinasi dan tata kelola terpadu yang menetapkan tanggung jawab pengukuran dan pelaporan kinerja masing-masing pihak penyelenggara fasilitas integrasi moda transportasi.

Kehadiran KPI menjadi sangat penting menjadi alat ukur yang baku untuk menilai seberapa baik suatu simpul integrasi moda transportasi dalam melayani penumpang, maka yang terjadi adalah bentuk penilaian yang objektif, berbasis data, dan kinerja bukan lagi subjektif dan bersifat asumsi.

Ada 2 (dua) rekomendasi yang diusulkan yaitu:

1. Mengidentifikasi dan menentukan prioritas standar nasional KPI fasilitas prasarana integrasi moda yang mencakup aspek aksesibilitas, waktu perpindahan, kenyamanan, keamanan, informasi, kepuasan pengguna dan keberlanjutan;
2. Mengembangkan sistem pemantauan dan evaluasi berkala terhadap fasilitas integrasi moda berbasis data lapangan dan survei pengguna. Rekomendasi No. 1) perlu segera ditindaklanjuti dalam waktu 1-2 tahun oleh sub sektor Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda, dalam mendetailkan secara teknis terkait KPI yang difokuskan pada jarak antar simpul yang dihubungkan dengan jaringan di masing-masing simpul integrasi yang memiliki demand yang tinggi. Selain itu Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda perlu berperan sebagai penanggung jawab utama pada awal penyusunan pedoman, petunjuk teknis, serta norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK) sebagai landasan implementasi kebijakan. Setelah kebijakan diterapkan, Badan Kebijakan Transportasi dapat melaksanakan observasi lanjutan untuk menilai tingkat efektivitas penerapan kebijakan yang ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, dan daya saing (*competitiveness*). Selanjutnya Rekomendasi No. 2) dapat ditindaklanjuti pada kurun waktu 3-5 tahun, setelah pedoman telah disahkan serta sistem pemantauan dan evaluasi berkala ini nantinya akan dieksekusi oleh Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda sebagai ketua tim eksekutor dan inisiator yang akan menggalang kerjasama dengan berbagai pihak seperti organisasi dan Lembaga terkait transportasi, BUMN/Operator Transportasi, BUMD, TNI/Polri dan semua elemen masyarakat.

D. Peningkatan Kompetensi *Situational Awareness* dan *Decision Making* bagi Personel *Air Traffic Controller* (ATC)

Keselamatan layanan navigasi penerbangan sangat ditentukan oleh kualitas pengambilan keputusan personel *Air Traffic Control* (ATC). Data investigasi keselamatan penerbangan menunjukkan bahwa faktor *Situational Awareness* (SA) dan *Decision Making* (DM) berkontribusi signifikan terhadap terjadinya insiden dan kejadian serius. Saat ini, pengembangan kompetensi ATC di Indonesia masih bertumpu pada penguasaan pengetahuan, rating, dan kepatuhan prosedur, sementara SA dan DM belum didefinisikan secara eksplisit sebagai kompetensi inti berbasis perilaku. Kondisi tersebut menciptakan kesenjangan dengan praktik internasional, khususnya ICAO Doc 10056 yang menerapkan pendekatan *Competency-Based Training and Assessment* (CBTA).

Diperlukan penyesuaian kebijakan secara bertahap untuk memperkuat kompetensi SA dan DM ATC agar kesiapan keselamatan layanan navigasi penerbangan nasional tetap terjaga dalam menghadapi kompleksitas ATM masa depan.

Hasil investigasi keselamatan penerbangan menunjukkan bahwa kegagalan pengambilan keputusan ATC sering berawal dari penurunan kualitas *Situational Awareness*, seperti mispersepsi, keterlambatan memahami dinamika lalu lintas, dan keterbatasan proyeksi situasi ke depan. *Situational Awareness* yang tidak utuh berdampak langsung pada kualitas *Decision Making*, terutama dalam kondisi *non-routine* dan bertekanan tinggi.

Dalam kerangka regulasi nasional, kompetensi ATC saat ini diturunkan melalui persyaratan pengetahuan minimum, penguasaan rating, serta kepatuhan terhadap prosedur operasional. MOS 69-01 dan CASR 172 belum secara eksplisit mendefinisikan SA dan DM sebagai kompetensi inti yang memiliki indikator perilaku dan mekanisme asesmen tersendiri. CASR 143 telah mewajibkan pendekatan pelatihan berbasis kompetensi, namun belum dilengkapi dengan kerangka kompetensi ATC yang terstandar secara nasional.

Di sisi lain, ICAO melalui Doc 10056 telah menetapkan SA dan DM sebagai kompetensi inti ATC yang harus dikembangkan dan dinilai sepanjang siklus pelatihan dan operasional. Perbedaan pendekatan ini menciptakan kesenjangan regulasi yang berpotensi membatasi kesiapan sistem dalam menghadapi peningkatan kompleksitas ATM berbasis digital, integrasi sistem, dan pemanfaatan teknologi cerdas. Tanpa penyesuaian kebijakan, peningkatan teknologi tidak secara otomatis diikuti oleh peningkatan kualitas pengambilan keputusan manusia.

Pemerintah perlu mengadopsi pendekatan *Competency-Based Training and Assessment* ATC secara bertahap dengan menjadikan *Situational Awareness* dan *Decision Making* sebagai kompetensi inti. Harmonisasi regulasi CASR 69 beserta MOS 69-01 dan CASR 143 diperlukan agar selaras dengan kerangka kompetensi ICAO Doc 10056. Asesmen unjuk kerja ATC perlu diarahkan pada pengukuran perilaku, kualitas proyeksi situasi, dan ketepatan pengambilan keputusan, bukan hanya kepatuhan prosedur. Program pengayaan kompetensi, seperti *flight exposure*, dapat dikembangkan secara selektif dan terstruktur sebagai pelengkap pelatihan, tanpa menjadikannya kewajiban massal. Implementasi kebijakan dilakukan secara bertahap untuk menjaga kesinambungan layanan dan stabilitas sistem keselamatan navigasi penerbangan.

E. Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi

KPBU sektor transportasi pada Kementerian Perhubungan masih belum dapat terlaksana secara optimal sehingga perlu tinjauan mendalam bagaimana skema KPBU yang diterapkan dapat berjalan sesuai harapan yaitu mengurangi pembiayaan pemerintah sekaligus memberi ruang kepada swasta untuk turut berpartisipasi membangun sistem transportasi di Indonesia. Pada prakteknya, terdapat beberapa permasalahan yang muncul. Saat ini terdapat 20 proyek transportasi Kementerian Perhubungan yang memiliki potensi untuk KPBU, dimana terdapat 2 proyek yang telah beroperasi yaitu Bandar Udara Kediri dan Kereta Api Makassar-Pare-Pare serta 2 proyek yang dalam masa konstruksi yaitu *proving ground* Bekasi, Pelabuhan Anggrek, dan Pelabuhan Patimban. Terdapat

proyek pada tahap transaksi yaitu Bandar Udara Singkawang dan 14 proyek transportasi lainnya yang masih pada tahap perencanaan dan persiapan.

Berdasarkan pengalaman pelaksanaan KPBU tersebut, terdapat beberapa kendala yaitu:

1. Kualitas studi kelayakan kurang maksimal dan sebagian besar bersifat top down. Banyak proyek yang tidak dilandasi studi kelayakan yang komprehensif terutama terkait demand forecast, risiko, dan struktur pembiayaan. Apabila proyek KPBU berjalan tidak sesuai yang diharapkan malah bisa menjadi kerugian yang dibebankan kembali kepada pemerintah;
2. Belum ada ketentuan spesifik dalam penentuan proyek KPBU. Pemilihan proyek masih berdasarkan kepada hasil dari studi kelayakan yang hasilnya terkadang dipaksakan;
3. Terbatasnya SDM yang paham dan konsisten dalam membidangi proses pelaksanaan skema KPBU;
4. Proyek KPBU kurang memiliki nilai komersial yang tinggi sehingga kurang menarik bagi investor;
5. Proses pengadaan KPBU yang cukup rumit dan panjang sehingga seringkali memberikan ketidakpastiaan kepada investor;
6. Terdapat beberapa ketentuan yang perlu diatur dan atau direvisi dalam peraturan KPBU sektor transportasi.

Berdasarkan isu tersebut, terdapat beberapa rekomendasi kebijakan yang diusulkan antara lain:

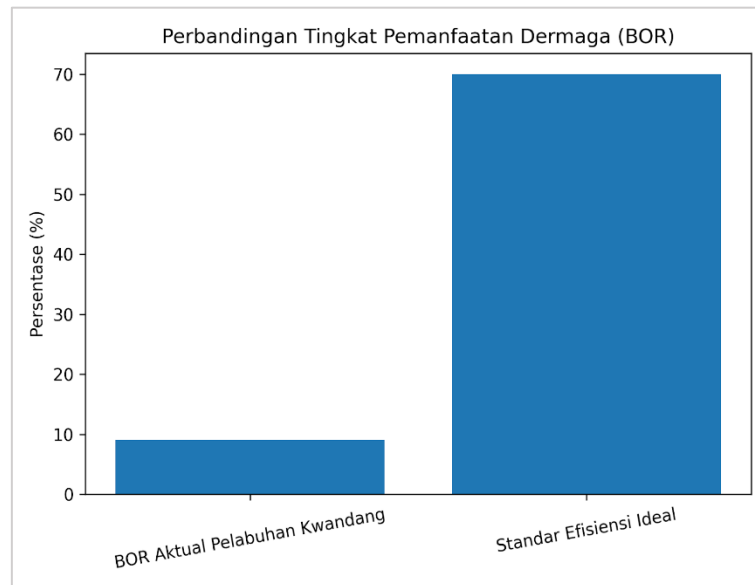
1. Kualitas studi kelayakan perlu ditingkatkan berbasis data demand yang akurat termasuk metode penilaian bukan hanya dari ceklist kelengkapan administrasi tetapi lebih menekankan kualitas substansi, serta *crosscheck* oleh tim independen (misalnya: BPKP RI, konsultan bereputasi);
2. Perlu adanya penilaian untuk menentukan alternatif pembiayaan terbaik (option appraisal) termasuk penyusunan manajemen risiko yang efektif bagi semua pihak yang terlibat;
3. Meningkatkan kapasitas teknis tim KPBU dalam perencanaan, pendampingan hingga pengawasan pelaksanaan proyek;
4. Membuka peluang penggabungan dua atau lebih proyek KPBU lintas sektor/wilayah untuk meningkatkan nilai komersial proyek KPBU;
5. Memberikan simplifikasi prosedur dan syarat dokumen pengajuan KPBU sehingga memberikan kemudahan dan membuat investor tertarik, termasuk dalam keterbukaan dan kemudahan akses data secara digital;
6. Mengakomodir rekomendasi kebijakan ke dalam revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2023 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2018.

F. Rekomendasi Kebijakan Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang

Reviu terhadap hasil Studi Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Kwandang Tahun 2019 dinilai perlu dilakukan untuk menyesuaikan dengan dinamika pembangunan dan kebutuhan logistik daerah. Hal ini sejalan dengan usulan Gubernur Gorontalo kepada Menteri Perhubungan pada Oktober 2024 yang mendorong peninjauan kembali dokumen perencanaan tersebut.

Pelabuhan Kwandang merupakan simpul transportasi laut strategis di Kabupaten Gorontalo Utara. Namun, berdasarkan hasil reviu, kapasitas dan efisiensi operasional pelabuhan masih tergolong rendah. Saat ini, pelabuhan hanya memiliki dermaga sepanjang 88,3 meter dengan lebar 8 meter.

Tingkat pemanfaatan sandar kapal atau *Berth Occupancy Ratio* (BOR) tercatat hanya sebesar 9,01 persen, jauh di bawah standar efisiensi ideal.



Gambar 3.6. *Berth Occupancy Ratio* Eksisting Pelabuhan Kwandang terhadap Standar Efisiensi Ideal

Rendahnya BOR menunjukkan aktivitas bongkar muat yang belum optimal dan tidak berkelanjutan. Dalam beberapa kondisi, kapal bahkan tidak dapat bersandar langsung di dermaga dan harus melakukan bongkar muat melalui sistem tendering atau menggunakan kapal lain. Kondisi ini menyebabkan inefisiensi waktu, peningkatan biaya operasional, serta gangguan terhadap kelancaran distribusi logistik.

Selain keterbatasan fasilitas, aksesibilitas menuju pelabuhan juga menjadi kendala utama. Jalan akses yang tersedia belum memiliki lebar memadai untuk mendukung lalu lintas truk logistik dan kendaraan distribusi skala besar. Keterbatasan ini berdampak langsung pada efisiensi rantai pasok serta menurunkan daya saing komoditas daerah.

Masalah lain yang teridentifikasi adalah tumpang tindih wilayah dan fungsi kawasan pelabuhan. Dalam dokumen RIP, wilayah Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP) Pelabuhan Kwandang ditemukan beririsan dengan pelabuhan rakyat dan pelabuhan yang dikelola Kementerian Kelautan dan Perikanan. Kondisi ini memicu konflik kewenangan, ketidakteraturan tata kelola perairan, serta pergerakan kapal yang tidak efisien.

Reviu juga menyoroti lemahnya basis data permintaan jasa pelabuhan. Proyeksi kebutuhan angkutan barang dan penumpang dalam RIP 2019 dinilai belum sepenuhnya didukung data primer yang kuat. Akibatnya, terjadi ketidaksesuaian antara kapasitas yang direncanakan dengan kebutuhan riil di lapangan, yang berpotensi menjadikan pengembangan pelabuhan kurang produktif.

Sebagai tindak lanjut, dokumen reviu merekomendasikan penguatan infrastruktur pelabuhan secara bertahap, rehabilitasi dan pelebaran jalan akses menuju pelabuhan, serta harmonisasi tata ruang dan

zonasi kawasan pelabuhan. Selain itu, revisi RIP Kwandang 2019 disarankan dilakukan secara inklusif dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan melalui forum konsultasi publik.

Rekomendasi lainnya adalah optimalisasi peran Pemerintah Provinsi Gorontalo dalam pengelolaan Pelabuhan Kwandang sebagai pelabuhan pengumpan, sesuai kewenangan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Meski dinilai masih relevan, hasil studi RIP Pelabuhan Kwandang Tahun 2019 membutuhkan penyesuaian agar pengembangan pelabuhan dapat memberikan manfaat maksimal bagi pembangunan ekonomi, sosial, dan infrastruktur daerah secara berkelanjutan.

3.1.2. Capaian Kinerja Kegiatan Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan

Instrumen ini 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. Adapun formulasi perhitungan persentase advokasi dan koordinasi kemanfaatan rekomendasi kebijakan yaitu:

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

Advokasi kebijakan dapat dilaksanakan, dengan catatan, sesudah mendapat disposisi Menhub/Wamenhub/Dirjen/Sekjen/Irjen/Kabadan/*stakeholders*. Selain itu, kegiatan advokasi kebijakan dapat diinisiasi oleh Pusat Kebijakan dan kegiatan sosialisasi dapat merupakan bagian dari advokasi kebijakan. Data dukung yang dilampirkan pada IKK 2 diantaranya dukungan sinkronisasi dan dokumen hasil advokasi kebijakan (misal: laporan/risalah advokasi yang dapat berisi rencana tindak lanjut atau laporan/risalah sosialisasi).

Persentase capaian IKK 2 yaitu Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan tahun 2025 adalah sebesar 80,000%, dengan tingkat capaian terhadap target PK sebesar 100,000%. Pelaksanaan advokasi dan koordinasi kemanfaatan rekomendasi kebijakan tahun 2024 (T-1) telah dilakukan untuk sejumlah 12 dari 15 kegiatan dengan detail sebagai berikut:

Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Jalan, Perkeretaapian, dan Integrasi Moda

1. Penyelenggaraan Transportasi di Wilayah Penyangga IKN;
Menteri Perhubungan telah menerima rekomendasi tersebut dan meneruskan kepada sejumlah unit kerja terkait di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain Sekretariat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Laut, dan Udara untuk menjadi

- bahan pertimbangan lebih lanjut dalam perumusan kebijakan dan langkah teknis penyelenggaraan transportasi di kawasan penyangga IKN.
2. Standar Fasilitas Integrasi Moda dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintahan IKN;
Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan telah memberikan arahan agar rekomendasi dapat dikoordinasikan dan ditindaklanjuti sesuai kewenangan masing-masing unit kerja. Melalui tindak lanjut ini, diharapkan penerapan standar fasilitas integrasi moda dapat mendukung target mobilitas IKN yang efisien, ramah lingkungan, dan berorientasi pada pelayanan publik berkualitas tinggi.
 3. Evaluasi Tipologi Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menerima rekomendasi kebijakan tersebut dan merespon agar Direktur Prasarana Transportasi Jalan dapat menindaklanjutinya sebagai dasar penyusunan kebijakan lanjutan serta langkah perbaikan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan di Indonesia.
 4. Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu untuk Mendukung Aktivitas Kawasan Pariwisata;
Kementerian Pariwisata telah menerima rekomendasi dengan baik dan akan menindaklanjutinya dalam penyusunan kebijakan, program, dan kegiatan pengembangan destinasi pariwisata melalui klasterisasi dan promosi pariwisata. Kementerian Pariwisata juga menyatakan kesiapan untuk berkolaborasi lebih lanjut dalam penyediaan data, promosi bersama, serta peningkatan keselamatan transportasi wisata.
 5. Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Transportasi Intermoda : Integrasi BRT Balikpapan City Trans dengan Angkutan Perkotaan;
Rekomendasi ini telah diterima dengan baik oleh Pemerintah Kota Balikpapan melalui Dinas Perhubungan dan akan ditindaklanjuti dalam koordinasi lanjutan bersama stakeholder untuk pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan khususnya pada BRT Balikpapan City Trans.
 6. Analisis Pengembangan Infrastruktur Transportasi Sungai;
Direktur Jenderal Perhubungan Darat telah menerima rekomendasi ini dan mengarahkan kepada unit teknis terkait di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar dapat menindaklanjuti rekomendasi tersebut sehingga nantinya dapat meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan keberlanjutan transportasi sungai.
 7. Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Transportasi Intermoda : Integrasi Moda pada Simpul Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Merak;
Direktur Prasarana Perkeretaapian telah menerima rekomendasi tersebut dengan baik dan akan menindaklanjuti dengan tim teknis terkait untuk mengoptimalkan Stasiun Merak sebagai bagian dari penguatan integrasi moda nasional.

Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan

1. Pengoperasian Bandar Udara Perairan;
Rekomendasi telah ditindaklanjuti dalam rencana PT PELINDO untuk transformasi Pelabuhan Benoa menjadi aerodrome perairan, serta menjadi best practice bagi PEMDA Sulawesi Selatan untuk membuka CPI Makassar menjadi aerodrome perairan.
2. Evaluasi dan Optimalisasi Skema Kerja Sama dalam Peningkatan Infrastruktur Bandar Udara;
Menteri Perhubungan telah menerima rekomendasi tersebut dan mengarahkan agar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat menindaklanjuti rekomendasi tersebut sehingga diharapkan

skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha dapat berjalan lebih optimal, transparan, dan berkelanjutan dalam mendukung peningkatan layanan dan kapasitas bandar udara.

3. Analisis Peningkatan Peran Kepelabuhanan dalam Pengembangan Wilayah di Kawasan Timur Indonesia;

Wakil Menteri Perhubungan telah menerima rekomendasi dan diharapkan dapat ditindaklanjuti oleh *stakeholder* serta pemerintah daerah terkait. Melalui tindak lanjut ini, diharapkan pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia dapat berperan lebih optimal sebagai penggerak logistik, pengurang disparitas wilayah, dan pendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

4. Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Transportasi Intermoda : Optimalisasi Konektivitas Tol Laut dengan Angkutan Penyeberangan;

Rekomendasi telah diterima oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan akan ditindaklanjuti dengan unit teknis terkait dalam memperkuat integrasi Tol Laut dan angkutan penyeberangan, sehingga diharapkan distribusi logistik lebih efisien, biaya transportasi menurun, dan pemerataan pembangunan wilayah dapat terwujud.

5. Analisis Penguatan Konektivitas Hinterland dan Pelabuhan Utama Indonesia melalui Angkutan Kontainer;

Rekomendasi ini telah ditindaklanjuti dalam evaluasi BPKP terhadap tema infrastruktur konektivitas dalam RPJMN.

Terdapat 3 rekomendasi kebijakan yang belum dapat dilaksanakan advokasi dikarenakan belum memperoleh respon dari penerima manfaat, yaitu:

1. Evaluasi peran program kegiatan angkutan udara perintis dan jembatan kargo udara dalam mendukung pembangunan prioritas nasional di pulau papua.
2. Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Transportasi Intermoda: Capaian Kinerja Sektor Transportasi Udara 2015-2024.
3. Analisa Kebijakan Strategis Bidang Prasarana dan Transportasi Intermoda: Review Kebijakan Penyelenggaraan Bandar Udara Perairan.

Keberhasilan capaian IKK 2, yaitu Advokasi dRekomendasi Kebijakan, yang memenuhi target didukung oleh dua faktor kunci. Pertama, penerimaan positif dari penerima manfaat sebagai hasil koordinasi dan komunikasi intensif antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Unit Kerja Eselon I lainnya menciptakan pemahaman bersama tentang urgensi dan manfaat rekomendasi yang diusulkan. Kedua, pendekatan lintas sektoral dalam perumusan rekomendasi kebijakan yang melibatkan Kementerian dan Lembaga lain dengan kepentingan serupa, menghasilkan kebijakan yang lebih komprehensif dan mendapat dukungan luas. Sinergi antar pemangku kepentingan ini memastikan proses advokasi rekomendasi kebijakan berjalan efektif. Tindak lanjut ke depan untuk mempertahankan kinerja yang baik pada IKK ini adalah dengan pelaksanaan proses advokasi sesegera mungkin untuk menghasilkan keberlanjutan ataupun kemanfaatan rekomendasi kebijakan meskipun pada manual IKK 2 ini dinyatakan bahwa rekomendasi kebijakan yang diadvokasi adalah yang diselesaikan T-1.

3.1.3. Capaian Kinerja Kegiatan Pengelolaan Aset Intelektual

Instrumen ini 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. Adapun formulasi perhitungan persentase pengelolaan aset intelektual rekomendasi kebijakan yaitu:

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

Pengelolaan aset intelektual dilakukan dengan catatan bahwa 1 rekomendasi kebijakan hanya dapat diklaim 1 kali untuk 1 aset intelektual dan apabila ada dokumen yang bukan merupakan rekomendasi kebijakan namun dilakukan pengelolaan aset intelektual maka tidak dihitung sebagai input IKK 3 ini. Data dukung yang dilampirkan pada IKK 3 adalah dokumen infografis ataupun *prosiding* yang diunggah di SIBIJAK/*Website*/Surat Kabar/Bahan Tayang.

Capaian realisasi IKK 3; Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan sampai dengan Desember 2025 adalah sebesar 100%, dengan tingkat capaian terhadap target PK sebesar 111,111% dan tingkat capaian terhadap target triwulan IV sebesar 111,111%.

Pengelolaan aset intelektual dilakukan terhadap rekomendasi kebijakan yang telah selesai dilakukan dalam rangka untuk mengolah kembali seluruh data dan informasi penting dalam setiap rekomendasi kebijakan sehingga dapat diperoleh suatu *output* baru yang dapat menggambarkan rekomendasi kebijakan secara ringkas dan mudah dipahami oleh masyarakat umum serta dapat dimanfaatkan untuk kepentingan diseminasi maupun publikasi baik secara internal maupun eksternal.

Jumlah kegiatan analisis kebijakan sampai dengan Triwulan ke-III sebanyak 10 kegiatan dan pada Triwulan ke-IV terdapat penambahan sebanyak 3 kegiatan analisis kebijakan sehingga total kegiatan analisis kebijakan pada TA 2025 menjadi 13 kegiatan. Dari 13 kegiatan analisis kebijakan yang dilaksanakan, sampai dengan triwulan IV telah terdapat 10 rekomendasi kebijakan yang selesai hingga tahapan penetapan Kepala Badan. Dari 10 rekomendasi kebijakan tersebut, 3 diantaranya telah dilakukan pengelolaan aset intelektual yang hasilnya dipresentasikan dalam agenda *knowledge sharing*, dan 7 lainnya telah terpublikasi dalam bentuk infografis dan artikel di *website* Badan Kebijakan Transportasi (<https://baketrans.kemenhub.go.id/publikasi/pojok-kebijakan>) pada bagian pojok kebijakan, dengan detail sebagai berikut:

1. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata).
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata)” yaitu dengan mempresentasikan dalam agenda *knowledge sharing* yang dilakukan setiap hari Selasa pada bulan Juli 2025.
2. Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwardang.

Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang” yaitu dengan mempresentasikan dalam agenda *knowledge sharing* yang dilakukan setiap hari Selasa secara bergiliran pada bulan September 2025.

3. Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (New Concept Tol Laut).

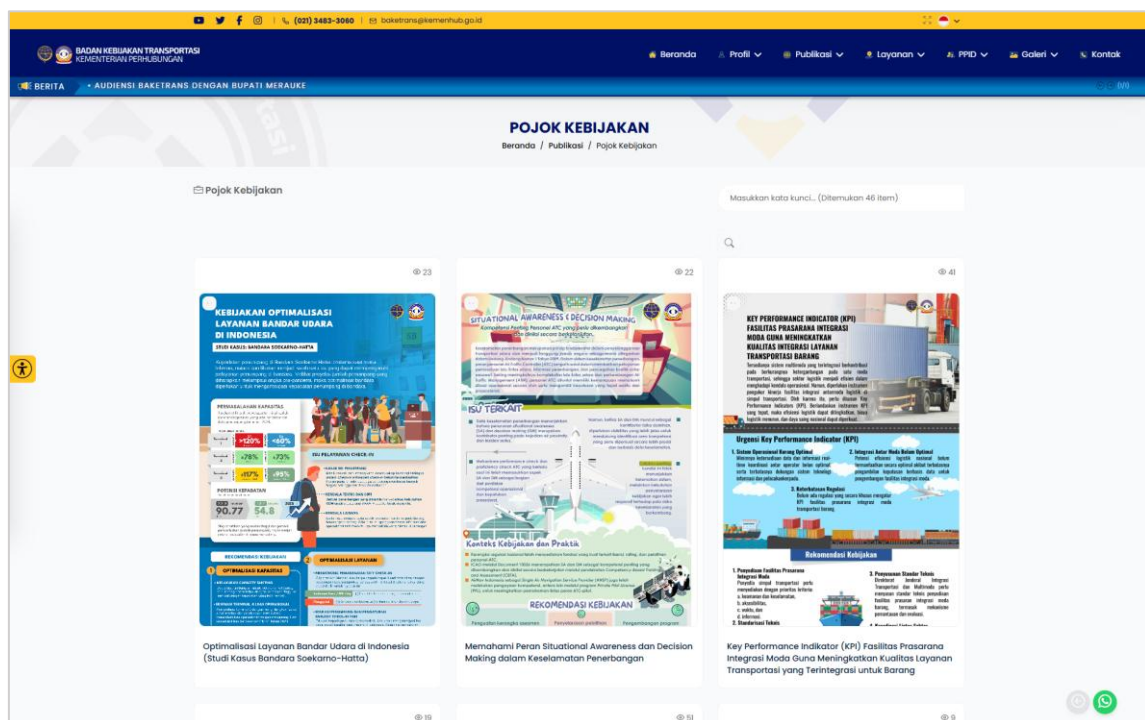
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (New Concept Tol Laut)” yaitu dengan mempresentasikan dalam agenda *knowledge sharing* yang dilakukan setiap hari Selasa secara bergiliran pada bulan September 2025.

4. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia.

Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenhub.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.

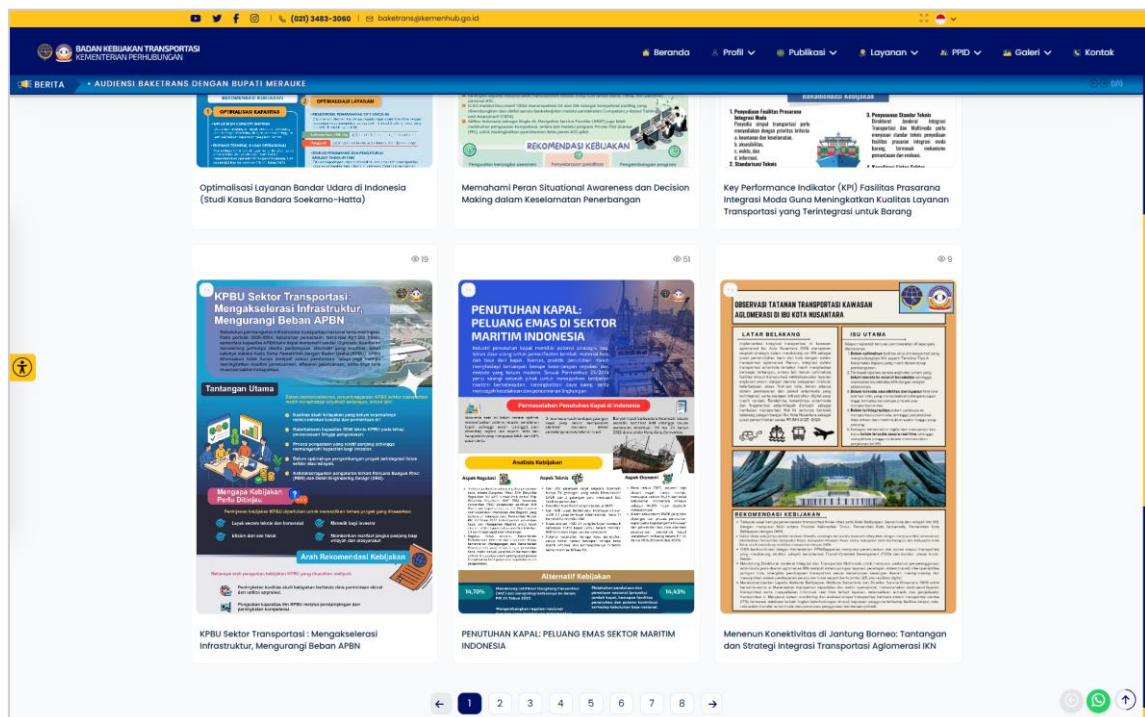
5. Peningkatan Kompetensi *Situational Awareness* dan *Decision Making* bagi Personel *Air Traffic Controller* (ATC).

Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Peningkatan Kompetensi *Situational Awareness* dan *Decision Making* bagi Personel *Air Traffic Controller* (ATC)” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenhub.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.



Gambar 3.7. Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang Layanan Bandara, Kompetensi ATC, dan KPI Integrasi Transportasi Barang pada Pojok Kebijakan

6. *Key Performance Indicator (KPI)* Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Barang.
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “*Key Performance Indicator (KPI)* Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Barang” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenuh.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.
7. Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi.
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBU Sektor Transportasi” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenuh.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.
8. Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara.
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenuh.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.



Gambar 3.8. Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang KPBU Transportasi dan Aglomerasi IKN pada Pojok Kebijakan

9. *Key Performance Indicator (KPI)* Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Penumpang.
Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “*Key Performance Indicator (KPI)* Fasilitas Integrasi Moda guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Berintegrasi untuk Penumpang” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan

Transportasi <https://baketrans.kemenuhub.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.

10. Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi guna Mewujudkan *Smart City*. Pengelolaan aset intelektual pada kegiatan analisis kebijakan “Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi guna Mewujudkan *Smart City*” telah dipublikasikan dalam bentuk Infografis di website Badan Kebijakan Transportasi <https://baketrans.kemenuhub.go.id/publikasi/pojok-kebijakan> pada bagian pojok kebijakan di bulan Desember.



Gambar 3.9. Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan tentang Transportasi Terintegrasi dan KPI Integrasi Transportasi Penumpang pada Pojok Kebijakan

Keberhasilan capaian IKK 3, yaitu Manajemen Pengetahuan, yang melebihi target didukung oleh dua faktor kunci. Pertama, Badan Kebijakan Transportasi telah memiliki ekosistem *platform* manajemen pengetahuan yang cukup matang, mencakup *website* organisasi, jurnal ilmiah, akun media sosial, hingga aplikasi SIBIJAK, yang secara kolektif menjadi saluran efektif untuk mempublikasikan aset intelektual. Kedua, diversifikasi metode penyusunan aset intelektual dari yang kompleks hingga sederhana memungkinkan kegiatan tetap berjalan optimal meskipun menghadapi efisiensi anggaran, karena sebagian produk dapat diselesaikan dengan biaya yang relatif rendah sehingga target tetap tercapai secara menyeluruh.

3.1.4. Capaian Kinerja Kegiatan Perencanaan Rekomendasi Kebijakan

Instrumen ini untuk menilai koordinasi rekomendasi kebijakan transportasi melalui perencanaan sampai dengan *output* yang dihasilkan. Perencanaan rekomendasi kebijakan adalah proses sinkronisasi, harmonisasi, dan monitoring isu-isu kebijakan antar *stakeholders* baik di tingkat pusat

maupun daerah dan pada aspek regulator maupun operator. Adapun formulasi perhitungan indeks perencanaan rekomendasi kebijakan yaitu:

Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan = 40% Kesesuaian *Agenda Setting* terhadap Rencana Strategis (RENSTRA)* + 40% Kesesuaian Petunjuk Operasional Kegiatan (POK) Awal terhadap *Agenda Setting*** + 20% Kesesuaian POK Akhir terhadap POK Awal***.

$$\begin{aligned}
 &\text{*Kesesuaian} && \text{Jumlah usulan } \textit{agenda setting} \text{ yang sesuai RENSTRA} \\
 &\text{Agenda Setting} && \\
 &\text{terhadap} && \\
 &\text{RENSTRA} && \\
 &= && \frac{\text{Jumlah usulan } \textit{agenda setting}}{\text{Jumlah usulan } \textit{agenda setting}} \\
 \\
 &\text{**Kesesuaian POK} && \text{Jumlah rekomendasi kebijakan dalam POK awal yang sesuai dari } \textit{agenda} \\
 &\text{Awal terhadap} && \textit{setting} \\
 &\text{Agenda Setting} && \\
 &= && \frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan dalam POK Awal}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan dalam POK Awal}} \\
 \\
 &\text{***Kesesuaian} && \text{Jumlah kesesuaian judul rekomendasi kebijakan dalam POK akhir yang} \\
 &\text{POK Akhir} && \text{sesuai dengan POK awal} \\
 &\text{terhadap POK} && \\
 &\text{Awal} && \\
 &= && \frac{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan dalam POK akhir}}{\text{Jumlah rekomendasi kebijakan dalam POK akhir}}
 \end{aligned}$$

Catatan dalam pengukuran IKK 4 ini adalah:

1. *Agenda setting* merupakan hasil akhir dari serangkaian proses *agenda mapping*, surat usulan dari subsektor, audiensi dengan subsektor, penajaman dengan *stakeholders* maupun pakar/ahli, dan disposisi pimpinan/Menteri yang berisikan usulan-usulan utama terhadap isu-isu kebijakan yang harus dianalisis dan disusun rekomendasinya pada tahun anggaran berikutnya;
2. Laporan *agenda setting* disampaikan oleh Kepala Pusat Kebijakan melalui nota dinas kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan melampirkan usulan judul rekomendasi kebijakan;
3. Rekomendasi kebijakan yang dimaksud adalah kegiatan analisis kebijakan terencana yang akan dimunculkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran;
4. *Agenda setting* dapat dilakukan *addendum*, melalui nota dinas dari Sekretaris Badan kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi, selama Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) tahun anggaran berikutnya belum ditetapkan.

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

Capaian realisasi IKK 4; Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan, sampai dengan akhir tahun anggaran 2025 sebesar 90,000%, dengan tingkat capaian terhadap target PK sebesar 125,000%.

Pengukuran IKK 4 ini mengacu kepada materi RENSTRA Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025-2029 sebagai *baseline* perencanaan kegiatan dan anggaran pada tahun anggaran 2025. Di dalam RENSTRA tersebut, terdapat 21 strategi implementasi dalam perumusan rekomendasi kebijakan transportasi yang akan digunakan sebagai dasar pengusulan kegiatan-kegiatan indikatif di setiap tahun anggaran agar pelaksanaan kegiatan selaras dengan visi Kementerian Perhubungan, yaitu:

1. Penyusunan rencana induk pengembangan transportasi dalam kawasan strategis nasional.
2. Penguatan sistem perencanaan prasarana transportasi nasional.
3. Pengharmonisasian kebijakan pembiayaan, pendanaan, dan investasi prasarana transportasi lintas moda dalam mendukung sistem transportasi nasional yang terintegrasi.
4. Pengembangan kerangka kebijakan integrasi prasarana transportasi dalam mendukung peningkatan konektivitas antar wilayah.
5. Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
6. Pengembangan prasarana transportasi dan integrasi moda pada angkutan berbasis sungai.
7. Pengembangan prasarana transportasi dan integrasi moda yang mendukung konektivitas dan aksesibilitas KSPN.
8. Penyelenggaraan layanan angkutan multimoda pada KSPN.
9. Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, *mixed-use*, *urban renewal*).
10. Penguatan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem *feeder*, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
11. Perumusan rekomendasi kebijakan dan rencana aksi GEDSI (*Gender Equality, Disability and Social Inclusion*) di bidang prasarana transportasi.
12. Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi.
13. Pengembangan *Hub Port/Simpul Transshipment* di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas pelabuhan utama di KTI).
14. Peningkatan konektivitas kawasan 3TP dengan sistem transportasi nasional melalui integrasi simpul dan jaringan transportasi perintis secara berkelanjutan.
15. Optimalisasi sistem *direct-line* (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, *long distance ferry*, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
16. Penyusunan Peraturan Presiden tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
17. Pengembangan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
18. Optimalisasi pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api untuk logistik barang khusus.
19. Pengembangan kawasan sekitar pelabuhan utama sebagai simpul logistik.
20. Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui seberapa baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan.
21. Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada simpul transportasi.

Mengacu kepada hasil *agenda mapping* tahun 2023 yang dilanjutkan ke dalam *agenda setting* tahun 2024 dan terdokumentasikan dalam Berita Acara Hasil Pembahasan Program Kegiatan pada Penyusunan Pagu Anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun

Anggaran 2025 Nomor BA-PKPTIM 4 Tahun 2024, BA-PKPTIM 5 Tahun 2024, BA-PKPTIM 6 Tahun 2024, dan BA-PKPTIM 7 Tahun 2024, serta Nota Dinas Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda kepada Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor 134/PKPTIM/X/2024 perihal Laporan Kegiatan Tahun 2025 Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, ditetapkan usulan *agenda setting* untuk kegiatan analisis kebijakan tahun anggaran 2025 sebagai berikut:

1. Kebijakan Strategi Implementasi Pemanfaatan Prasarana (*Land Value Capture*) dalam mendukung Transportasi KA Perkotaan.
2. Analisis Kebijakan Pengujian dan Sertifikasi Prasarana Fasilitas Operasi *Autonomous Rail Rapid Transit*.
3. Kebijakan Pengembangan Pelabuhan Lhokseumawe dalam mendukung Kawasan Ekonomi Khusus.
4. Perumusan Kebijakan Peningkatan Kapasitas Pelabuhan Merak dan Bakauheni.
5. Rencana Induk Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara.
6. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi guna Mewujudkan Smart City.
7. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional.
8. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia.

Dari kedelapan usulan *agenda setting* tersebut di atas, diperoleh 6 usulan yang selaras dengan strategi implementasi yang termuat dalam RENSTRA yaitu usulan nomor 1, 3, 4, 5, 6, dan 7. Selanjutnya, setelah ditetapkannya DIPA tahun anggaran 2025, POK awal tahun anggaran 2025 memuat 4 kegiatan analisis kebijakan yang seluruhnya terkait dengan usulan *agenda setting*, yaitu:

1. Rencana Induk Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara.
2. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi di Kawasan Pemukiman dan Pusat Kegiatan Lainnya.
3. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi pada Daerah KSPN.
4. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia.

Di akhir tahun anggaran 2025, seiring dengan terbitnya POK akhir melalui revisi DIPA ke-7, jumlah kegiatan analisis kebijakan tetap berjumlah 4 namun dengan perubahan minor pada judul kegiatan sebagai berikut:

1. Observasi Tatanan Transportasi Kawasan Aglomerasi di Ibu Kota Nusantara.
2. Pedoman Pengembangan Simpul Angkutan Umum yang Terintegrasi guna Mewujudkan Smart City.
3. Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi dalam Peningkatan Pariwisata Nasional.
4. Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia.

Keberhasilan capaian IKK 4, yaitu Perencanaan Rekomendasi Kebijakan, yang melebihi target merupakan hasil dari strategi terencana dan konsisten selama tiga tahun. Fondasi kesuksesan ini dibangun melalui pelaksanaan *agenda mapping* isu kebijakan secara komprehensif ke berbagai provinsi di Indonesia pada tahun 2023 yang kemudian ditajamkan melalui proses *agenda setting* bersama subsektor selaku regulator dan calon penerima manfaat pada tahun 2024. Dukungan anggaran yang memadai pada dua tahun anggaran tersebut memungkinkan pelaksanaan kegiatan pemetaan, perencanaan, dan penetapan agenda berjalan optimal sehingga menghasilkan basis data isu kebijakan yang kuat dan relevan. Keselarasan pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan di tahun

2025 yang tetap mengacu pada topik-topik yang telah direncanakan sejak dua tahun sebelumnya, tanpa perubahan arah kebijakan maupun langkah strategis, memastikan kontinuitas dan kematangan *output*. Konsistensi perencanaan jangka menengah ini membuktikan pentingnya visi jangka panjang dalam menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan implementatif. Namun demikian, dengan nilai capaian terhadap PK sebesar 125,000% maka akan dilakukan evaluasi pada IKK 4 ini di tahun anggaran 2026 untuk memastikan apakah anomali tersebut akan terus berlanjut, dengan antisipasi berupa penyesuaian target kinerja pada PK pada tahun anggaran berjalan maupun tahun anggaran selanjutnya.

3.1.5. Capaian Kinerja Kegiatan Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi

Instrumen ini untuk mengukur tingkat perencanaan, pengelolaan anggaran, dan evaluasi. Perencanaan dan pengelolaan anggaran bertujuan untuk memastikan kesesuaian realisasi kegiatan dan anggaran terhadap target perencanaannya, sedangkan evaluasi bertujuan untuk memastikan pemenuhan nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP). Adapun formulasi perhitungan indeks perencanaan, pengelolaan anggaran, dan evaluasi yaitu:

Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi = 50% Laporan Hasil Evaluasi (LHE) AKIP Eselon II + 50% Nilai Kinerja Anggaran (NKA)

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

Capaian realisasi IKK 5; Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi, sampai akhir tahun anggaran 2025 sebesar 88,485%, dengan tingkat capaian terhadap target PK sebesar 112,006%.

Hingga bulan Juli, nilai SAKIP yang digunakan adalah nilai SAKIP Eselon I (Badan Kebijakan Transportasi) tahun 2024 sebesar 79,14. Akan tetapi, nilai SAKIP yang digunakan mulai bulan Agustus adalah nilai SAKIP Eselon II (Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda) tahun 2025 sebesar 77,30 berdasarkan lembar kerja evaluasi gabungan Badan Kebijakan Transportasi untuk SAKIP tahun 2025. Hal ini berdampak pada menurunnya hasil pengukuran sub-IKK dari IKK 5 meskipun nilai SAKIP Eselon I meningkat dari 79,14 di tahun 2024 menjadi 80,01 di tahun 2025.

Sedangkan untuk NKA, terdapat perbedaan nilai antara nilai pada triwulan III dengan nilai pada triwulan IV dimana pada triwulan IV terjadi peningkatan NKA khususnya pada bulan Desember dengan peningkatan yang sangat signifikan yaitu sebesar 99,67 jika dibandingkan dengan NKA bulan November sebesar 71,40. NKA akhir tahun anggaran 2025, memiliki rincian nilai kinerja perencanaan anggaran sebesar 100 dan nilai kinerja pelaksanaan anggaran sebesar 99,33. Nilai kinerja perencanaan anggaran merupakan komponen yang berpengaruh paling besar dalam peningkatan NKA akhir tahun karena telah terpenuhinya seluruh capaian rincian *output* pada bulan Desember.

Dengan nilai SAKIP yang mengalami sedikit menurun namun diikuti dengan NKA yang meningkat cukup tinggi, maka capaian realisasi IKK 5 mengalami peningkatan pada akhir tahun anggaran.

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

3.2. Perbandingan Capaian Kinerja antar Unit Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Capaian kinerja pada masing-masing IKK tahun 2025 pada tingkat Unit Kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi diuraikan pada tabel berikut ini.

Tabel 3.5. Perbandingan Capaian Kinerja Tahun 2025 antar Unit Kerja Eselon II

No.	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Target PK	Capaian Kinerja terhadap PK					Rata-Rata Capaian (%)
			Set-Badan	Pusjak-Sarana	Pusjak-PTIM	Pusjak-LLAT	Pusjak-KKT	
1	IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	85	108,499	117,647	92,308	117,647	107,353	108,691
2	IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	80	112,317	125,000	100,000	101,563	118,750	111,526
3.	IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	90	111,111	111,111	111,111	111,111	111,111	111,111
4	IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	72	115,573	120,370	125,000	103,968	104,167	113,816

No.	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Target PK	Capaian Kinerja terhadap PK					Rata-Rata Capaian (%)
			Set-Badan	Pusjak-Sarana	Pusjak-PTIM	Pusjak-LLAT	Pusjak-KKT	
5	IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	79	114,747	105,715	112,006	110,487	111,057	110,802

Berdasarkan tabel perbandingan diatas, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mendapatkan nilai capaian tertinggi pada IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi, sejalan dengan perolehan peringkat satuan kerja dengan nilai terbaik semester I tahun 2025 berdasarkan Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) lingkup KPPN Tipe A1 Jakarta IV. Perolehan nilai capaian kinerja terhadap PK yang belum mencapai target terdapat pada IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan. Beberapa hal yang menyebabkan terhambatnya realisasi target ialah terdapat perumusan kebijakan yang keluarannya hanya tersampaikan sebatas kepada Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, serta dengan adanya surat Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KU.002/01/17/BKT/2025 perihal Pergeseran Anggaran antar Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan TA 2025 maka pagu anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mendapatkan tambahan yang diperuntukkan bagi penyusunan rekomendasi kebijakan menjelang akhir tahun anggaran sehingga belum bisa terselesaikan pada tahun anggaran 2025.

Selain itu, terdapat realisasi capaian kinerja yang melebihi batas wajar dari target kinerja yaitu pada IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan sebesar 125%. Meskipun pelaksanaan kegiatan dalam IKK 4 dinyatakan berhasil, namun dengan target PK yang cukup rendah maka capaian kinerja menjadi sangat tinggi.

3.3. Realisasi Anggaran Organisasi berdasarkan Perjanjian Kinerja

Realisasi anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda tahun 2025 sebesar Rp. 2.479.993.982 atau 28,82% terhadap pagu awal dan 99,64% terhadap pagu efektif. Pada semester II tahun anggaran 2025, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda mendapatkan tambahan anggaran sebesar Rp. 949.180.000 sehingga total pagu Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menjadi Rp. 8.604.978.000.- dan pagu efektif menjadi sebesar Rp. 2.488.860.000.- Perubahan anggaran ini bentuk tindak lanjut surat Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KU.002/01/17/BKT/2025 tanggal 10 Juli 2025 perihal Pergeseran Anggaran antar Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan TA 2025.

Secara rinci, tingkat penyerapan anggaran pada masing-masing IKK tahun 2025 diuraikan pada tabel di halaman selanjutnya.

Tabel 3.6. Rincian Anggaran dan Realisasi pada Masing-Masing IKK Tahun 2025

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Pagu Awal (Rp. 000)	Pagu Efektif (Rp. 000)	Volume Output	Realisasi (Rp. 000)	% Realisasi
IKK 1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	4.927.889	1.479.386	8	1.474.401	29,92% (Pagu Awal) 99,66% (Pagu Efektif)
IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	158.280	0	2	0	0% (Pagu Awal) - (Pagu Efektif)
IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	536.885	260.184	1	258.833	48,21% (Pagu Awal) 99,48% (Pagu Efektif)
IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	430.126	178.567	2	176.416	41,02% (Pagu Awal) 98,80% (Pagu Efektif)
IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	2.551.798	570.723	5	570.342	22,35% (Pagu Awal) 99,93% (Pagu Efektif)

Perbandingan capaian daya serap anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dalam kurun waktu 5 tahun terakhir ditunjukkan pada tabel berikut ini.

Tabel 3.7. Capaian Kinerja Anggaran Tahun 2021-2025

Tahun	Pagu Anggaran (Rp.)	Realisasi (Rp.)	Daya Serap (%)
2021	21.024.286.000	20.706.646.148	98,49
2022	7.143.056.000	7.119.120.494	99,66
2023	21.554.223.000	21.532.113.181	99,89

Tahun	Pagu Anggaran (Rp.)	Realisasi (Rp.)	Daya Serap (%)
2024	21.445.604.000	21.422.312.418	99,89
2025	2.488.860.000	2.479.993.982	99,64

Selama pelaksanaan tahun anggaran 2025, tingkat penyerapan anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dapat dikatakan baik. Sebagian besar proporsi anggaran digunakan untuk pelaksanaan subkomponen direktif Menteri Perhubungan bidang prasarana dan integrasi moda (dalam IKK 1) dan subkomponen operasional dan pemeliharaan kantor (dalam IKK 5).

3.4. Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target RENSTRA PKPTIM Tahun 2025-2029

Di samping mengukur dan menghitung capaian kinerja terhadap PK, realisasi capaian kinerja pun turut diukur dan dibandingkan terhadap target kinerja yang ditetapkan dalam RENSTRA Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025-2029.

Tabel 3.8. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 terhadap Target RENSTRA PKPTIM Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan (KK)	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	78,460
IKK 2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	82	85	85	87	80,000
IKK 3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100	100	100	100	100,000
IKK 4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	74	76	78	80	90,000
IKK 5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	%	79	80	81	82	82	88,485

PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

Hasil realisasi kinerja tahun 2025 menunjukkan gambaran yang beragam terhadap pencapaian target tahunan yang telah ditetapkan. IKK 3 tentang Pengelolaan Aset Intelektual dan IKK 4 tentang Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan mencatat pencapaian yang sangat memuaskan, masing-masing sebesar 100,000% dan 90,000%, jauh melampaui target 2025 sebesar 90% dan 72%. Demikian pula IKK 5 tentang Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi berhasil dicapai sebesar 88,485%, melampaui target 79%. Sementara itu, IKK 2 tentang Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan tepat memenuhi target 80%. Adapun IKK 1 tentang Penyusunan Rekomendasi Kebijakan mencatat realisasi 78,460%, sedikit di bawah target 85%, sehingga memerlukan evaluasi dan perbaikan agar capaian tahun mendatang dapat memenuhi target yang telah ditetapkan dalam rencana lima tahunan. Selain itu, dinamika efisiensi dan penyesuaian anggaran pada tahun 2025 turut mempengaruhi capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan. Namun demikian, secara keseluruhan, capaian kinerja 2025 menjadi gambaran yang positif dalam pemenuhan target tahunan berikutnya dalam periode RENSTRA.

3.5. Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target Evaluasi Paruh Waktu RENSTRA PKPTIM Tahun 2020-2024

Sebelumnya, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda adalah Unit Kerja Eselon II dengan nomenklatur Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara di bawah Unit Kerja Eselon I dengan nomenklatur Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. Transformasi tersebut terjadi pada tahun 2022 dimana di saat itu tengah berlaku RENSTRA Tahun 2020-2024. Perubahan organisasi yang terjadi kemudian mendorong penyusunan evaluasi paruh waktu RENSTRA Tahun 2020-2024, termasuk dengan perubahan dan penyesuaian indikator kinerja.

Tabel 3.9. Indikator Kinerja Kegiatan, Target, dan Realisasi berdasarkan Evaluasi Paruh Waktu RENSTRA Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara / Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2020-2024

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		2022		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		2023		2024	
		Target	Realisasi			Target	Realisasi	Target	Realisasi
IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	80	-	IKK 1	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan di Bidang Perhubungan	85	88	90	98,21
IKK 2	Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	37	50	IKK 2	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Transportasi (t-2)	38	60	39	39
IKK 3	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis di Bidang Transportasi	80	-	IKK 3	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (Tahun Berjalan)	85	100	90	99
IKK 4	Tingkat Kemanfaatan Rumusan Rekomendasi Kebijakan Isu Strategis Transportasi	30	-	IKK 4	Persentase Pemanfaatan Rekomendasi Rumusan NSPK (t-2)	32	Laporan 2024 (PTIM ada 2022)	32	Tidak ada output NSPK
IKK 5	Tingkat Kemanfaatan Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya bidang Transportasi	80	-	IKK 5	Persentase Perumusan Kebijakan Transportasi yang Diselaraskan pada Tahun Berjalan	100	100	100	86
IKK 6	Persentase Rekomendasi Hasil Kajian Evaluasi Implementasi Program, Regulasi, Kelembagaan, Pendanaan dan Dukungan Kebijakan/Standarisasi IPTEK dan Sumber Daya Manusianya bidang Transportasi	32	37,5	IKK 6	Tingkat Maturitas SPIP Terintegrasi	3	3	3	3
IKK 7	Tingkat Penyelenggaraan Penunjang Teknis Riset dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi	85	100	IKK 7	Indeks Perencanaan Badan Kebijakan Transportasi	84	100	85	100
IKK 8	Tingkat Maturitas SPIP (Level)	3	3	IKK 8	Indeks Pengelolaan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi	88,2	87,81	90,2	70
				IKK 9	Nilai SAKIP Badan Kebijakan Transportasi	81	80,8	81	79,14
				IKK 10	Indeks Pengelolaan BMN Badan Kebijakan Transportasi	76	100	77	100
				IKK 11	Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Badan Kebijakan Transportasi	86	100	87	92,86
				IKK 12	Indeks Penyelenggaraan	73	78,94	74	80,46

Perbandingan target dan realisasi capaian kinerja pada tahun 2022 hingga 2024 tidak dapat dilakukan secara berkelanjutan karena adanya perubahan indikator kinerja hingga beberapa kali, termasuk

perubahan indikator kinerja yang terjadi pada tahun 2025, atau yang berada dalam RENSTRA Tahun 2025-2029.

Namun demikian, target dan realisasi kinerja tahun 2022-2024 memberikan gambaran penting mengenai capaian pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Secara umum, kinerja organisasi menunjukkan tren yang positif, terutama pada periode 2023 dan 2024, ketika sebagian besar indikator berhasil melampaui target yang telah ditetapkan. Hal ini terlihat pada indikator kemanfaatan rekomendasi kebijakan, pemanfaatan rekomendasi NSPK tahun berjalan, indeks perencanaan badan, dan pengelolaan BMN yang secara konsisten mencapai bahkan melebihi target. Sebaliknya, sejumlah indikator masih menunjukkan ketidaksesuaian antara target dan realisasi yang mengakibatkan capaian kinerja belum sepenuhnya merata. Pada 2024, misalnya, indikator pengelolaan keuangan dan nilai SAKIP belum mencapai target, mengindikasikan perlunya penguatan tata kelola internal dan sistem pengendalian kinerja. Selain itu, tidak tersedianya output NSPK di tahun-tahun sebelumnya menunjukkan adanya hambatan dalam pengukuran indikator kinerja di tahun anggaran berjalan.

Aspek lain yang patut menjadi perhatian adalah perubahan formulasi dan cakupan indikator antar tahun. Pergeseran definisi pada beberapa IKK menyulitkan analisis tren jangka panjang dan berpotensi mengaburkan evaluasi kinerja yang objektif. Tanpa konsistensi indikator, capaian yang tinggi sekalipun berisiko kehilangan makna strategisnya. Hal tersebut, lebih lanjut, menjadi fokus penyempurnaan dalam periode RENSTRA Tahun 2025-2029.

3.6. Tindak Lanjut Evaluasi Kinerja Tahun 2024

Berdasarkan hasil evaluasi dalam Laporan Kinerja Tahun 2024, terdapat beberapa rekomendasi yang perlu ditindaklanjuti di tahun 2025, yaitu:

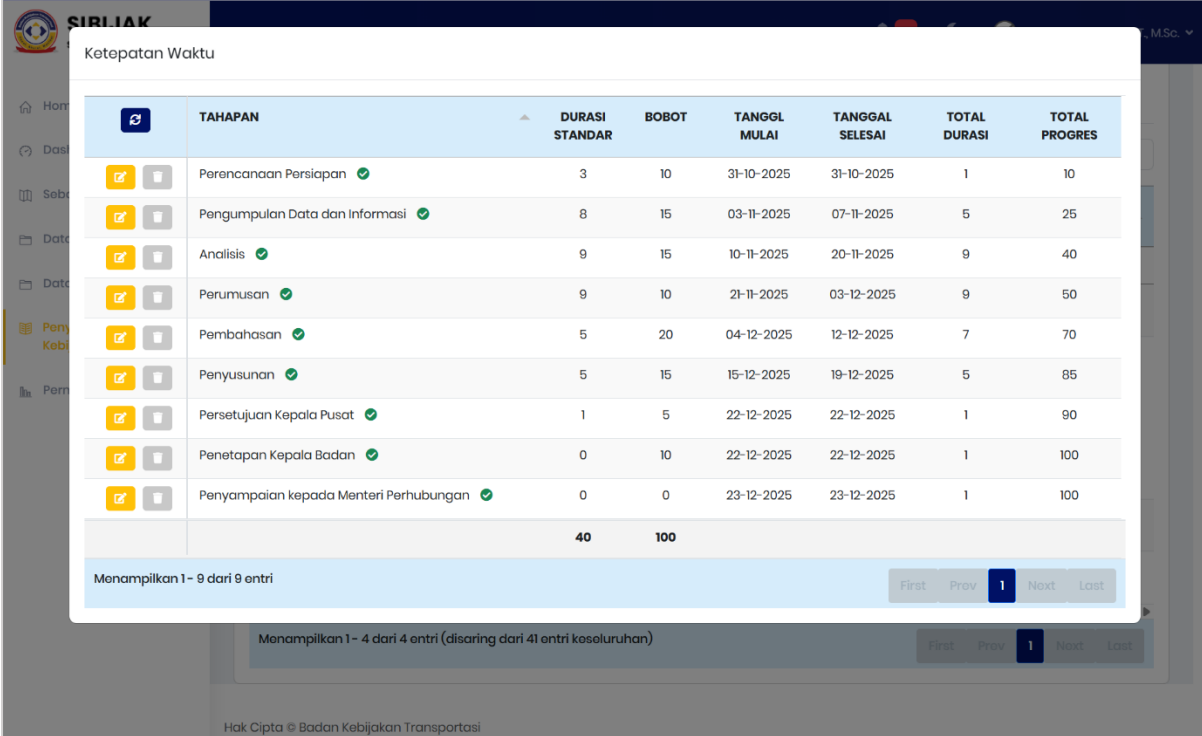
1. Perlunya pembuatan sistem kontrol pelaporan dan kinerja serta dokumentasi secara digital dan online, untuk mendukung kegiatan strategis maupun untuk kegiatan rutin di luar penyusunan rekomendasi kebijakan;
2. Perlunya kontrol terhadap setiap tahapan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan, sehingga penyusunan rekomendasi kebijakan dapat dilaksanakan secara runut dan sesuai dengan tahapan-tahapan yang telah disepakati;
3. Perlu adanya pengendalian terhadap penyerapan anggaran, khususnya untuk kegiatan yang akan dibatalkan, atau untuk dilakukan penyesuaian judul kegiatan yang baru.

Dalam menindaklanjuti rekomendasi-rekomendasi tersebut di atas, pada tahun anggaran 2025, organisasi telah merumuskan dua strategi utama yang saling melengkapi, yakni implementasi sistem digital berbasis teknologi informasi dan pelaksanaan revisi serta konsolidasi anggaran yang responsif terhadap dinamika pelaksanaan program.

Strategi pertama diwujudkan melalui pengembangan dan implementasi SIBIJAK atau Sistem Database Kebijakan sebagai solusi digital yang terintegrasi untuk mengatasi kebutuhan akan kontrol, monitoring, dan dokumentasi pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan yang selama ini menjadi kendala dalam pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. SIBIJAK dirancang tidak hanya sebagai *platform* untuk melayani permintaan data dan rekomendasi kebijakan dari pemangku kepentingan eksternal, tetapi juga sebagai instrumen manajemen internal yang *powerful* untuk memantau seluruh

tahapan kegiatan analisis kebijakan dari awal hingga akhir. Sistem ini menjawab kebutuhan akan mekanisme kontrol pelaporan dan kinerja secara digital dan *online* yang dapat diakses secara *real-time* oleh seluruh unit kerja, baik untuk kegiatan terencana maupun kegiatan strategis dalam hal penyusunan rekomendasi kebijakan.

Gambar 3.10. Pemantauan dan Pengendalian Pelaksanaan Kegiatan Analisis Kebijakan melalui SIBIJAK



TAHAPAN	DURASI STANDAR	BOBOT	TANGGL MULAI	TANGGAL SELESAI	TOTAL DURASI	TOTAL PROGRES
Perencanaan Persiapan	3	10	31-10-2025	31-10-2025	1	10
Pengumpulan Data dan Informasi	8	15	03-11-2025	07-11-2025	5	25
Analisis	9	15	10-11-2025	20-11-2025	9	40
Perumusan	9	10	21-11-2025	03-12-2025	9	50
Pembahasan	5	20	04-12-2025	12-12-2025	7	70
Penyusunan	5	15	15-12-2025	19-12-2025	5	85
Persetujuan Kepala Pusat	1	5	22-12-2025	22-12-2025	1	90
Penetapan Kepala Badan	0	10	22-12-2025	22-12-2025	1	100
Penyampaian kepada Menteri Perhubungan	0	0	23-12-2025	23-12-2025	1	100
Total	40	100				

Menampilkan 1 - 9 dari 9 entri

Menampilkan 1 - 4 dari 4 entri (disaring dari 41 entri keseluruhan)

Hak Cipta © Badan Kebijakan Transportasi

Melalui SIBIJAK, setiap tahapan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan dapat dikontrol dan dipantau secara sistematis mulai dari perencanaan, pelaksanaan kajian dan analisis, pembahasan internal, finalisasi dokumen, hingga diseminasi kepada pemangku kepentingan. Sistem ini memungkinkan koordinator kegiatan untuk memantau perkembangan setiap kegiatan yang dilaksanakan, mengidentifikasi *bottleneck* atau hambatan yang muncul di tengah proses, serta memberikan *early warning* jika terdapat kegiatan yang berisiko tidak selesai tepat waktu. Setiap tahapan dapat didefinisikan dengan jelas dalam sistem lengkap dengan *deadline*, penanggung jawab, dan *deliverables* yang harus dihasilkan, sehingga penyusunan rekomendasi kebijakan dapat dilaksanakan secara runut dan sesuai dengan tahapan yang telah disepakati dalam dokumen perencanaan.

Namun demikian, implementasi sistem digital saja tidak cukup tanpa didukung oleh fleksibilitas dalam pengelolaan anggaran yang responsif terhadap dinamika pelaksanaan program. Di sinilah strategi kedua memegang peranan penting, yakni pelaksanaan revisi dan konsolidasi anggaran yang terencana dan terukur. Dalam praktiknya, tidak jarang terjadi situasi dimana kegiatan yang telah direncanakan di awal tahun perlu mengalami penyesuaian atau bahkan pembatalan karena berbagai faktor seperti perubahan prioritas nasional atau pergeseran sumber daya yang tidak dapat diprediksi sebelumnya.

Tanpa mekanisme revisi anggaran yang responsif, situasi ini dapat berdampak negatif terhadap capaian realisasi anggaran yang menjadi salah satu indikator kinerja instansi pemerintah.

Revisi dan konsolidasi anggaran dilakukan melalui proses yang terstruktur dengan melibatkan seluruh unit kerja untuk mengidentifikasi kegiatan-kegiatan yang mengalami perubahan baik dari segi substansi, waktu pelaksanaan, maupun besaran anggaran yang dibutuhkan. Proses realokasi ini harus dilakukan dengan cermat dan mempertimbangkan ketentuan peraturan pengelolaan anggaran yang berlaku, sehingga tidak menimbulkan masalah dalam pertanggungjawaban keuangan di kemudian hari. Namun demikian, pada tahun anggaran 2025 terdapat efisiensi alokasi anggaran yang sangat signifikan sehingga tidak banyak kendala dalam proses revisi maupun penyerapan anggaran.

Pengendalian terhadap daya serap anggaran menjadi fokus utama dalam pelaksanaan anggaran. Melalui monitoring berkala terhadap realisasi anggaran per kegiatan dan per bidang, manajemen dapat mengidentifikasi secara dini kegiatan-kegiatan yang berisiko memiliki daya serap rendah dan segera melakukan intervensi yang diperlukan. Intervensi dapat berupa percepatan pelaksanaan kegiatan hingga penyederhanaan proses administrasi. Dengan pendekatan proaktif ini, target realisasi anggaran yang telah ditetapkan dapat tercapai tanpa mengorbankan kualitas output yang dihasilkan.

3.7. Analisis Efisiensi Sumber Daya

Efisiensi sumber daya merupakan kemampuan Pusat Kebijakan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dalam memanfaatkan nilai potensi yang dimiliki untuk tercapainya tujuan organisasi yang dilaksanakan secara tepat guna, tepat sasaran, dan tepat waktu. Perhitungan analisis sumber daya mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 22/PMK.02/2021 tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja Anggaran Atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga. Analisis efisiensi sumber daya anggaran terhadap capaian kinerja tahun 2025 dapat dihitung sebagai berikut:

Tabel 3.10. Analisis Efisiensi Anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		Satuan	Target Kinerja	Realisasi Kinerja	Capaian Kinerja	Pagu Awal (Rp)	Pagu Efektif (Rp)	Realisasi Anggaran (Rp)	(f) x (g)	(f x g) - (i)	(f) x (h)	(f x h) - (i)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)	(m)
IKK 1	Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85	78,460	92,306%	4.927.889.000	1.479.386.000	1.474.401.000	4.548.731.423	3.074.330.423	1.365.560.301	(108.840.699)
IKK 2	Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80	80,000	100,000%	158.280.000	-	-	158.280.000	158.280.000	-	-
IKK 3	Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90	100,000	111,111%	536.885.000	260.184.000	258.833.000	596.538.889	337.705.889	289.093.333	30.260.333
IKK 4	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72	90,000	125,000%	430.126.000	178.567.000	176.416.000	537.657.500	361.241.500	223.208.750	46.792.750
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran, dan Evaluasi	%	79	88,485	112,006%	2.551.798.000	570.723.000	570.342.000	2.858.175.266	2.287.833.266	639.245.882	68.903.882
Jumlah						8.604.978.000	2.488.860.000	2.479.992.000	8.699.383.078	6.219.391.078	2.517.108.266	37.116.266
Efisiensi Output									$\Sigma(k) / \Sigma(g)$	72,277%	$\Sigma(m) / \Sigma(h)$	1,491%

Di tengah penerapan kebijakan efisiensi anggaran, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda tetap mampu mencapai bahkan melampaui beberapa target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang telah ditetapkan. Capaian tersebut diraih melalui optimalisasi sumber daya yang ada, baik

sumber daya manusia, anggaran, maupun pemanfaatan data dan pengetahuan hasil kajian sebelumnya.

Efisiensi anggaran dilakukan sebesar 1,491% jika dibandingkan antara realisasi anggaran dan pagu efektif, namun jika dibandingkan dengan pagu awal maka Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi Integrasi Moda berhasil melakukan efisiensi sebesar 72,277%. Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi Integrasi Moda menerapkan strategi prioritas kegiatan berbasis dampak, penguatan koordinasi internal dan lintas unit, serta pemanfaatan metode kerja yang lebih adaptif dan efisien seperti mengoptimalkan pertemuan melalui media *zoom*. Beberapa penyesuaian pelaksanaan kegiatan dilakukan seperti penyesuaian ruang lingkup pada rekomendasi kebijakan serta penggunaan data sekunder dikarenakan keterbatasan dana dalam melakukan survei.

3.8. Penghargaan yang Diperoleh di Tahun 2025

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda yang merupakan salah satu Unit Kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi berhasil menorehkan prestasi membanggakan dengan meraih penghargaan sebagai satuan kerja terbaik dalam pelaksanaan anggaran Semester I Tahun Anggaran 2025. Pencapaian ini ditetapkan melalui Keputusan Kepala Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara Tipe A1 Jakarta IV Nomor KEP-61/KPN.1204/2025 per tanggal 30 Juli 2025 berdasarkan capaian nilai sempurna, yaitu 100, pada Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA).

Penghargaan ini merupakan cerminan dari komitmen kuat unit kerja dalam mewujudkan belanja negara yang berkualitas, lebih baik atau *spending better*, dan sesuai dengan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik atau *good governance*. IKPA merupakan instrumen pengukuran yang komprehensif untuk menilai kualitas kinerja belanja Kementerian/Lembaga yang mencakup berbagai aspek mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga pertanggungjawaban penggunaan anggaran.

Pencapaian nilai sempurna oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda menunjukkan bahwa unit kerja ini telah berhasil mengelola anggaran dengan sangat baik sepanjang semester pertama tahun 2025. Hal ini mencerminkan keberhasilan dalam menjalankan seluruh tahapan pengelolaan anggaran secara tertib, mulai dari penyusunan rencana kerja dan anggaran yang realistis, pelaksanaan kegiatan yang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, penyerapan anggaran yang optimal dan tepat waktu, hingga pelaporan pertanggungjawaban yang akurat dan tepat waktu.

Sebagai pengakuan atas prestasi tersebut, Kepala Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara Tipe A1 Jakarta IV memberikan piagam penghargaan kepada Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Penghargaan ini diharapkan dapat menjadi motivasi tidak hanya bagi unit kerja yang bersangkutan untuk mempertahankan dan meningkatkan kinerjanya, tetapi juga bagi unit-unit kerja lain di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi untuk terus meningkatkan kualitas pengelolaan anggaran.

Gambar 3.11. Piagam Penghargaan sebagai Satuan Kerja Terbaik dalam Pelaksanaan Anggaran Semester I Tahun Anggaran 2025



Gambar 3.12. Piagam Penghargaan sebagai Satuan Kerja dengan Capaian Nilai 100 pada Halaman III DIPA Semester I Tahun Anggaran 2025



3.9. Hubungan Kinerja, Strategi, Kebijakan, dan Aktivitas antar Unit/Bidang/Tugas dan Fungsi Lain yang Berkaitan

Badan Kebijakan Transportasi sebagai Unit Kerja Eselon I memiliki tanggung jawab strategis dalam merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan transportasi. Kompleksitas tantangan sektor transportasi menuntut pendekatan integratif dalam hubungan kinerja, strategi, kebijakan, dan aktivitas yang melibatkan seluruh unit kerja secara sinergis. Dengan struktur organisasi yang terdiri dari 4 Pusat Kebijakan dan 1 Sekretariat Badan, pelaksanaan tugas dan fungsi strategis memerlukan kolaborasi lintas unit (*crosscutting*) yang terstruktur, terukur, dan berkelanjutan. *Crosscutting* merupakan pendekatan kerja kolaboratif yang mengintegrasikan peran, fungsi, dan kompetensi berbagai unit kerja untuk mencapai tujuan organisasi secara optimal. Dalam konteks Badan Kebijakan Transportasi, *crosscutting* bukan sekadar koordinasi administratif, melainkan sinergi substantif yang antara lain meliputi tim kerja lintas unit dan *platform* teknologi kolaboratif.

Dalam hal tim kerja lintas unit, Badan Kebijakan Transportasi melalui Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 11 Tahun 2025 tentang Program Kegiatan Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2025 dan Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor KP-BKT 38 Tahun 2025 tentang Program Kegiatan Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 menetapkan program kegiatan analisis dan evaluasi selama kedua periode tersebut yang terbagi dalam 4 kegiatan dengan penanggungjawabnya masing-masing. Hasil dari keempat kegiatan tersebut kemudian dirajut dalam satu laporan utama yang disampaikan oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi kepada Menteri Perhubungan sebagai penutup dari penyelenggaraan dan pelayanan transportasi selama periode-periode hari besar keagamaan di Indonesia dimana pergerakan perjalanan selalu meningkat dengan signifikan. Ada pun kegiatan dan penanggung jawab kegiatan sebagaimana tersebut di atas adalah:

1. Survei Potensi Pergerakan Masyarakat dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (Lebaran tahun 2025) dan Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi (Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026).
2. Survei Kepuasan Masyarakat dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.
3. Kesekretariatan Posko Pusat dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi.
4. Analisis *Mobile Positioning Data* dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi.
5. Analisis dan Evaluasi dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi (Lebaran tahun 2025) dan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026).

Di samping pembentukan tim kerja lintas unit dalam kerangka kolaborasi pelaksanaan tugas dan fungsi, terdapat juga *platform* teknologi kolaboratif yang digunakan dalam mendukung *crosscutting* di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yaitu aplikasi SIBIJAK. Aplikasi tersebut merupakan media penghubung antara Sekretariat Badan sebagai koordinator pengarsipan dan perpustakaan dengan seluruh Pusat Kebijakan sebagai perumus rekomendasi kebijakan transportasi. Seluruh permintaan dari para pemangku kepentingan eksternal terhadap keluaran Badan Kebijakan Transportasi akan dikoordinasikan oleh Sekretariat Badan kepada Pusat Kebijakan terkait melalui SIBIJAK dan rangkaian

proses tersebut akan didokumentasikan sebagai salah satu bentuk kemanfaatan rekomendasi kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.

Lebih lanjut, *crosscutting* internal dalam Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda turut direpresentasikan oleh pelaksanaan *agenda mapping* dan *agenda setting* yang merupakan kegiatan yang dilaksanakan bersama antar 2 Bidang Kebijakan, termasuk seluruh analis kebijakan lintas bidang, dalam rangka pemetaan dan perencanaan pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan. Hasil dari *agenda mapping* dan *agenda setting* dimanfaatkan secara bersama untuk kepentingan pembentukan rencana kerja dan anggaran Pusat Kebijakan di tahun berikutnya.

3.9.1. Survei Kepuasan Masyarakat terhadap Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2025

Mudik merupakan tradisi budaya masyarakat Indonesia yang terus mengalami peningkatan dari waktu ke waktu, terutama pasca pandemi COVID-19. Tingginya pergerakan masyarakat saat Lebaran menuntut penyelenggaraan arus mudik yang mumpuni dari berbagai sektor. Kementerian Perhubungan sebagai pemangku kepentingan utama bidang transportasi membutuhkan evaluasi menyeluruh atas penyelenggaraan mudik untuk memastikan layanan yang semakin baik di masa mendatang dan tetap relevan dengan kebutuhan masyarakat. Hal tersebut dapat diperoleh, salah satunya, melalui penilaian kepuasan masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Lebaran. Bekerja sama dengan Litbang Kompas, Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025 kemudian dilaksanakan oleh Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda.

Survei ini bertujuan untuk mengetahui faktor pertimbangan pemudik dalam memilih jenis transportasi dan pengeluaran yang dikeluarkan, mengetahui penilaian masyarakat terhadap pengalaman perjalanan dari segi sarana, prasarana, dan manajemen transportasi, serta mengumpulkan masukan untuk penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2026. Survei dilakukan melalui metode tatap muka kuantitatif yang melibatkan 652 responden berusia 17 hingga 65 tahun, dengan komposisi jenis kelamin yang hampir seimbang antara laki-laki sebesar 49,7% dan perempuan 50,3%. Responden berasal dari berbagai tingkat status ekonomi sosial dan memiliki kriteria yang akan melakukan perjalanan pada libur Lebaran tahun 2025.

Survei dilaksanakan di tujuh provinsi yang mencakup enam provinsi di Pulau Jawa yaitu DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, dan DI Yogyakarta, serta satu provinsi di luar Jawa yaitu Sumatera Utara. Pengumpulan data dilakukan pada periode Februari hingga Maret 2025 dengan menggunakan metode *purposive sampling*, sehingga responden yang terpilih benar-benar merepresentasikan masyarakat yang melakukan perjalanan mudik pada periode tersebut.

Hasil survei menunjukkan temuan yang sangat menggembirakan, dimana sebanyak 90,9% responden menyatakan puas terhadap penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025 oleh pemerintah. Dari angka tersebut, 10% responden menyatakan sangat puas dan 80,9% menyatakan puas, sementara hanya 8,2% yang tidak puas dan 1% sangat tidak puas. Tingkat kepuasan yang mencapai lebih dari 90% ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025 mendapat apresiasi yang sangat positif dari masyarakat.

Dari segi profil perjalanan, mobil menjadi moda transportasi yang paling banyak digunakan dengan persentase mencapai 32,5%, diikuti oleh bus atau travel sebesar 20%, kereta api 18,7%, pesawat 14,2%, motor 10,1%, dan kapal ASDP dan kapal laut sebesar 4,5%. Melalui survei ini, perkiraan puncak arus mudik terjadi pada H-3 yaitu tanggal 28 Maret 2025, sementara puncak arus balik terjadi pada H+5 atau tanggal 6 April 2025. Mayoritas responden menghabiskan *budget* perjalanan berkisar antara Rp. 500.000 hingga Rp. 3.000.000 dengan persentase mencapai 49,4%. Adapun tujuan utama perjalanan responden adalah Jawa Barat sebesar 22,7%, Jawa Tengah 21,8%, dan Jawa Timur 19,3%.

Ketika dikelompokkan berdasarkan moda transportasi, kepuasan tertinggi diberikan kepada moda kereta api dengan nilai 83,5% dan moda udara dengan nilai 82,7%. Sementara itu, penilaian terendah diberikan kepada motor dengan nilai 75,9% dan bus atau travel sebesar 75,6%. Jika dibandingkan berdasarkan kategori angkutan, pengguna angkutan pribadi cenderung memiliki kepuasan yang lebih tinggi dengan nilai 91,3% dibandingkan pengguna angkutan umum yang mencapai 90,5%. Meskipun demikian, keduanya memiliki nilai di atas 90% yang menunjukkan apresiasi sangat positif dari kedua kelompok pengguna.

Penilaian per aspek dalam skala 10 hingga 100 menunjukkan bahwa aspek sarana mendapat skor tertinggi secara nasional dengan nilai 81,0, diikuti oleh manajemen transportasi dengan nilai 78,0 dan prasarana dengan nilai 77,6. Untuk moda kereta api, aspek sarana mendapat nilai tertinggi sebesar 85,9 dan manajemen transportasi sebesar 83,1. Sementara untuk moda pesawat, aspek prasarana mencapai 83,6 dan sarana sebesar 84,7. Hal ini menunjukkan bahwa moda kereta api dan pesawat berhasil memberikan pelayanan yang sangat memuaskan bagi para penumpangnya.

Dari berbagai indikator yang dinilai, beberapa aspek mendapat apresiasi tinggi dari responden. Kecakapan dan kesigapan kru dalam melayani penumpang mendapat nilai 86,3, kecakapan pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan mencapai 84,7, kemudahan membeli tiket sebesar 84,1, keamanan dari kriminalitas 82,4, dan kualitas pelayanan petugas 82,2. Namun demikian, beberapa aspek masih perlu mendapat perhatian untuk perbaikan, terutama kondisi permukaan jalan yang hanya mendapat nilai 68,1 sebagai skor terendah, lampu penerangan jalan dengan nilai 70,9, keterjangkauan tarif sebesar 75,5, serta durasi *loading dock* dan bagasi yang mencapai 75,0.

Terkait program kebijakan pemerintah selama periode Lebaran, program mudik gratis menjadi yang paling diketahui oleh masyarakat dengan persentase 55,9%, diikuti oleh program diskon harga tiket sebesar 39,8%, diskon tarif tol 30,1%, dan rekayasa lalu lintas 21,1%. Sebanyak 78,3% responden menilai bahwa program-program tersebut bermanfaat bagi mereka selama melakukan perjalanan. Program yang dinilai paling memuaskan adalah diskon harga tiket dengan tingkat kepuasan mencapai 95% dan diskon tarif tol sebesar 92,1%. Adapun program yang paling dirasakan manfaatnya oleh masyarakat adalah rekayasa lalu lintas dengan persentase 89,1%.

Analisis kepuasan berdasarkan demografi responden menunjukkan variasi yang menarik. Responden dengan latar belakang pendidikan dasar memberikan tingkat kepuasan tertinggi mencapai 94,5%, diikuti oleh kelompok status ekonomi sosial menengah atas sebesar 93,8%, kelompok usia 27 hingga 31 tahun dengan 94,6%, dan ibu rumah tangga sebesar 92,3%. Sementara itu, tingkat kepuasan

terendah ditemukan pada kelompok yang tidak bekerja dengan nilai 87,5% dan kelompok pekerja atau wirausaha sebesar 88,7%.

Masyarakat juga menyampaikan berbagai harapan untuk penyelenggaraan angkutan Lebaran 2026. Harapan terbesar adalah perbaikan infrastruktur yang disampaikan oleh 39,3% responden, dengan fokus utama pada perbaikan jalan dan jembatan yang berlubang mencapai 88,3% dari kelompok ini. Harapan kedua terbesar adalah pemberian diskon harga tiket yang lebih besar dengan persentase 28,8%, diikuti oleh harapan agar program mudik gratis dapat diselenggarakan di semua moda transportasi sebesar 26,8%. Harapan lainnya meliputi peningkatan pelayanan petugas sebesar 20,4%, pemberian diskon tiket di semua moda sebesar 17,6%, dan perbaikan rekayasa jalur mudik sebesar 11,5%.

Secara keseluruhan, survei ini memberikan gambaran komprehensif bahwa penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025 telah berjalan dengan sangat baik dan mendapat apresiasi positif dari masyarakat, terutama dari segi sarana transportasi, pelayanan petugas, dan aspek keamanan. Namun demikian, masih terdapat beberapa area yang memerlukan perbaikan prioritas, khususnya infrastruktur jalan yang mencakup kondisi permukaan, lubang, dan penerangan, keterjangkauan tarif transportasi umum, serta efisiensi waktu dalam hal *loading dock* dan penanganan bagasi. Berdasarkan temuan ini, Badan Kebijakan Transportasi merekomendasikan Kementerian Perhubungan untuk dapat merumuskan beberapa kebijakan strategis untuk angkutan Lebaran tahun 2026 yang diantaranya mengintensifkan perbaikan infrastruktur jalan sebelum periode mudik, berkolaborasi dengan operator untuk menawarkan tarif yang lebih terjangkau, memperluas jangkauan program mudik gratis ke semua moda transportasi, meningkatkan efisiensi operasional khususnya terkait waktu tunggu dan *loading*, serta mempertahankan kualitas pelayanan petugas dan aspek keamanan yang telah dinilai baik oleh masyarakat.

Hasil dari Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025 kemudian menjadi salah satu materi muatan dalam laporan penutupan Posko Angkutan Lebaran Tahun 2025 maupun laporan Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2025.

3.9.2. Survei Kepuasan Masyarakat terhadap Penyelenggaraan Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026

Dalam pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda bekerja sama dengan Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada (PUSTRAL UGM) yang hasilnya telah diumumkan pada tanggal 6 Januari 2026. Survei ini merupakan bagian dari evaluasi menyeluruh terhadap penyelenggaraan transportasi pada periode Natal dan Tahun Baru (Nataru) yang merupakan salah satu momentum pergerakan masyarakat terbesar di Indonesia selain periode Lebaran.

Survei ini menggunakan metode *stratified multistage sampling* dengan tingkat *margin of error* sebesar 2,5%, yang dirancang untuk merepresentasikan pergerakan masyarakat pada periode 24 hingga 30 Desember 2025. Survei melibatkan 9.999 responden yang tersebar di 26 wilayah terpilih dan 188 simpul transportasi yang mencakup *rest area*, terminal, pelabuhan, stasiun, dan bandara. Penentuan jumlah sampel dilakukan melalui lima tahapan sistematis, dimulai dari pengelompokan berdasarkan

jumlah sampel per moda, kemudian berdasarkan tipe simpul, kategori wilayah berdasarkan PDRB per kapita, *random sampling* untuk distribusi sampel sesuai proporsi dengan *power allocation*, dan terakhir pengambilan sampel akhir dilakukan secara *accidental*. Survei ini mencakup enam kelompok moda transportasi yaitu kendaraan pribadi (motor dan mobil), bus, kereta api, kapal laut, ASDP, dan pesawat udara, serta mengevaluasi empat aspek utama yaitu prasarana, sarana, manajemen transportasi, dan kebijakan.

Untuk angkutan umum, data populasi berasal dari jumlah kedatangan pada setiap moda di Nataru 2024 berdasarkan data Kementerian Perhubungan, sedangkan untuk angkutan pribadi, data populasi berasal dari jumlah kendaraan setiap kabupaten atau kota tahun 2024 berdasarkan data BPS. Distribusi responden per moda menunjukkan bahwa bus memiliki 2.259 responden, mobil sebanyak 1.707 responden, motor 1.708 responden, pesawat udara 1.396 responden, kapal laut 1.090 responden, kereta api 1.038 responden, dan ASDP sebanyak 801 responden.

Hasil survei menunjukkan capaian yang sangat memuaskan dimana proporsi responden yang memberikan penilaian positif mencapai 90,9%, dengan rincian 43,9% menyatakan puas dan 47% menyatakan sangat puas. Indeks Kepuasan Masyarakat secara keseluruhan mencapai 87,43 yang masuk dalam kategori sangat puas. Ketika dikelompokkan berdasarkan moda transportasi, kereta api mendapat indeks kepuasan tertinggi sebesar 93,38, diikuti oleh moda ASDP dengan indeks 93,31, udara sebesar 88,98, laut 88,09, bus 85,32, dan kendaraan pribadi sebagai yang terendah meskipun tetap dalam kategori sangat puas sebesar 84,76.

Penilaian terhadap empat aspek utama menunjukkan variasi yang menarik di setiap moda transportasi. Untuk aspek prasarana, moda udara mendapat nilai tertinggi sebesar 94,4 yang termasuk sangat puas, diikuti ASDP 91,6, kereta api 90,1, laut 87,7, dan bus 84,9. Aspek sarana menunjukkan pola serupa dimana moda ASDP memimpin dengan nilai 94,6, diikuti udara 94,5, kereta api 90, laut 88,7, kendaraan pribadi 85,6, dan bus 82,8 yang masuk pada kategori puas. Untuk aspek manajemen transportasi, hanya moda ASDP yang masuk kategori sangat puas dengan nilai sebesar 92,2, sedangkan selebihnya hanya masuk kategori puas yaitu udara 80,7, laut 80,6, bus 76,4, kendaraan pribadi 76, dan kereta api 73,3.

Analisis perbandingan pendapatan dengan biaya transportasi dan biaya di luar transportasi memberikan gambaran menarik tentang beban ekonomi yang ditanggung masyarakat. Persentase biaya transportasi per perjalanan mencapai rata-rata 9,18% dari pendapatan, dengan nilai tertinggi pada moda udara sebesar 20,17% dan terendah pada kereta api hanya 5,12%. Sementara itu, persentase biaya non transportasi mencapai rata-rata 8,77%, dengan nilai tertinggi pada moda laut sebesar 14,67% dan terendah pada bus hanya 4,05%. Dengan mempertimbangkan perjalanan pulang pergi yang dikalikan dua, rerata biaya transportasi mencapai sekitar 18,36% terhadap pendapatan. Angka ini jauh lebih tinggi dibandingkan persentase biaya transportasi reguler yang hanya sebesar 12,46% terhadap total pengeluaran menurut data Kementerian Perhubungan, mengingat perjalanan Nataru adalah perjalanan non reguler yang memang membutuhkan biaya lebih besar.

Prediksi dampak ekonomi dari pergerakan Nataru 2025-2026 menunjukkan kontribusi yang sangat signifikan terhadap perekonomian nasional. Dampak ekonomi dihitung berdasarkan sumber dari sektor transportasi yang mencakup bahan bakar, tiket, dan tol, serta sektor non transportasi yang

meliputi akomodasi, oleh-oleh, makan-minum, dan sebagainya. Untuk sektor transportasi, perhitungan berbasis jumlah pelaku perjalanan atau jumlah tiket kecuali untuk kendaraan pribadi yang berbasis *trip* dengan memperhatikan jumlah rerata rombongan dari hasil survei. Sementara untuk sektor non transportasi, perhitungan berbasis *trip* dengan asumsi pengeluaran dilakukan bersama-sama per rombongan. Eskalasi dampak ekonomi diprediksi dari total jumlah pelaku perjalanan Nataru 2025-2026 yang menurut Kementerian Perhubungan mencapai 119,5 juta orang. Total dampak ekonomi diperkirakan mencapai 40,29 triliun Rupiah, yang terdiri dari 20,32 triliun Rupiah dari sektor transportasi dan 19,98 triliun Rupiah dari sektor non transportasi. Angka ini menunjukkan bahwa pergerakan pada masa Nataru 2025-2026 memberikan manfaat yang relatif seimbang antara sektor transportasi dan non transportasi.

Evaluasi terhadap berbagai program kebijakan pemerintah menunjukkan capaian dan tantangan yang perlu mendapat perhatian. Untuk angkutan umum jalan, program angkutan mudik gratis mendapat nilai evaluasi 4,7 namun masih menghadapi masalah kapasitas dan kuota layanan yang belum sepenuhnya sesuai kebutuhan, sehingga perlu dilakukan penyesuaian kapasitas dan kuota layanan. Program penyelenggaraan angkutan motor gratis dengan nilai 4,6 mengalami kendala distribusi kuota dan sosialisasi yang belum tepat sasaran, memerlukan perbaikan mekanisme kuota dan sosialisasi. Rekalitras lalu lintas seperti *contra flow*, *one way*, dan *U-turn* yang mendapat nilai 4,3 menghadapi masalah penurunan aksesibilitas dan kebingungan pengguna jalan sehingga membutuhkan sosialisasi yang lebih baik dan peningkatan keselamatan. Pembatasan angkutan barang dengan nilai 4,4 berdampak lanjutan terhadap distribusi barang dan pelaku usaha yang memerlukan koordinasi distribusi dan penyampaian informasi yang lebih baik. Optimalisasi gerbang atau pintu tol yang mendapat nilai 4,5 masih menghadapi tantangan lonjakan kendaraan saat puncak yang belum tertangani optimal dan memerlukan penyesuaian operasional serta manajemen arus.

Untuk angkutan udara, program penurunan harga tiket pesawat hanya mendapat nilai evaluasi 3,3 karena manfaat penurunan harga belum dirasakan merata saat lonjakan permintaan, sehingga diperlukan penguatan pengaturan harga dan transparansi kebijakan. Penambahan kapasitas melalui *extra flight* dengan nilai 3,5 menghadapi masalah ketepatan waktu dan manajemen jadwal yang terganggu saat periode puncak, memerlukan peningkatan tata kelola jadwal dan slot penerbangan. Pelayanan posko Nataru bandara yang mendapat nilai 4,0 masih mengalami penurunan kualitas layanan akibat lonjakan penumpang sehingga perlu optimalisasi peran posko dan layanan penumpang.

Evaluasi terhadap angkutan kereta api menunjukkan bahwa program diskon tiket dengan nilai 4,0 masih menghadapi kendala kuota diskon yang belum sepenuhnya sesuai dengan pola permintaan pada rute dan waktu tertentu, memerlukan penyesuaian kuota berbasis data permintaan. Penambahan kapasitas layanan kereta api yang juga bernilai 4,0 masih mempertanyakan kecukupan kapasitas pada jam dan rute padat sehingga perlu perencanaan kapasitas yang lebih responsif. Pelayanan posko Nataru KA dengan nilai 4,2 menghadapi tantangan peran posko yang belum sepenuhnya terintegrasi dengan layanan perjalanan lanjutan dan memerlukan penguatan peran posko serta integrasi layanan.

Untuk angkutan laut, program diskon tarif 20% dan tiket gratis untuk Indonesia Timur mendapat nilai 4,0 namun manfaat subsidi belum optimal karena tidak mencakup total biaya dan menghadapi

lonjakan permintaan, sehingga perlu penajaman sasaran subsidi dan perencanaan kapasitas. Perubahan rute kapal atau rerouting dengan nilai 3,8 menghadapi ketidakseimbangan kapasitas armada dan gangguan layanan di rute sekunder yang memerlukan manajemen armada adaptif dan penguatan sistem reservasi. Pelayanan posko Nataru pelabuhan yang bernilai 4,2 masih menghadapi masalah koordinasi lintas instansi dan data *real-time* yang belum terintegrasi, memerlukan integrasi komando, data, dan sistem informasi.

Angkutan ASDP menunjukkan kinerja yang relatif baik dengan program tiket *online* wajib dan pembatasan radius 4,24 kilometer mendapat nilai 4,6 meskipun akses tiket masih terkendala bagi sebagian penumpang saat puncak, memerlukan peningkatan akses tiket dan kesiapan sistem. Program diskon tarif tiket 15% dengan nilai tertinggi 4,7 menghadapi konsentrasi perjalanan yang meningkat pada waktu tertentu dan memerlukan pengaturan distribusi jadwal serta evaluasi diskon. Penambahan armada kapal Nataru yang bernilai 4,6 masih menghadapi tantangan koordinasi bongkar muat dan layanan yang belum sepenuhnya optimal, memerlukan sinkronisasi armada dan standar layanan. Pengaturan lalu lintas di pelabuhan dengan nilai 4,6 masih mengalami kepadatan di titik akses tertentu saat puncak yang memerlukan konsistensi rekayasa lalu lintas dan koordinasi. Pelayanan posko Nataru ASDP yang mendapat nilai 4,4 menghadapi tantangan peran posko sebagai pusat koordinasi yang belum optimal dan memerlukan optimalisasi fungsi posko serta integrasi layanan.

Evaluasi terhadap angkutan pribadi menunjukkan nilai yang relatif lebih rendah dibanding angkutan umum. Program pembatasan operasional angkutan barang hanya mendapat nilai 3,7 karena kepatuhan pengemudi dan pengawasan masih rendah, memerlukan penegakan aturan yang konsisten. Jalur pasang-surut atau *contra flow* dengan nilai 3,7 menghadapi masalah pengemudi yang belum memahami perubahan arus dan memerlukan sosialisasi serta koordinasi petugas yang lebih baik. Sistem satu arah atau *one way* yang bernilai 3,8 masih mengalami kendala rambu dan marka yang belum cukup jelas, memerlukan perbaikan rambu dan peningkatan kepatuhan. Program mudik gratis dengan nilai 3,8 menghadapi ketidakseimbangan antara kapasitas armada dengan minat masyarakat sehingga perlu penambahan kapasitas dan perbaikan informasi. *Rest area* sementara atau UPPKB yang bernilai 3,8 masih menghadapi masalah fasilitas istirahat yang belum memadai dan memerlukan peningkatan fasilitas serta sosialisasi. Posko Nataru dengan nilai 3,9 mengalami kendala informasi lalu lintas yang belum *real-time* dan memerlukan optimalisasi sistem informasi posko.

Berdasarkan temuan-temuan tersebut, survei ini menghasilkan sejumlah rekomendasi kebijakan untuk perbaikan penyelenggaraan Nataru di masa mendatang. Untuk angkutan umum jalan, diperlukan peningkatan kualitas armada dan terminal, penerapan rekayasa lalu lintas seperti *contra flow* dan *one way* yang lebih adaptif, serta penguatan posko Nataru, *rest area*, dan program mudik gratis. Angkutan kereta api perlu menyesuaikan diskon dan kapasitas dengan pola permintaan, menambah perjalanan pada periode puncak berbasis data, serta memperkuat integrasi layanan *first mile* dan *last mile*. Untuk angkutan pribadi, diperlukan manajemen lalu lintas berbasis informasi *real-time*, optimalisasi sistem *one way*, *contra flow*, dan pembatasan barang, serta perbaikan fasilitas pendukung perjalanan. Angkutan udara memerlukan evaluasi harga tiket dan penanganan *delay*, optimalisasi *extra flight* dari segi rute, waktu, dan keterisian, serta penguatan posko Nataru bandara. Angkutan laut perlu menepatkan sasaran diskon dan tiket gratis dengan lebih baik, meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pelabuhan, serta memperkuat posko Nataru pelabuhan. Adapun angkutan ASDP perlu meningkatkan ketepatan waktu dan pemerataan rute, memperbaiki

kenyamanan fasilitas kapal, serta memperkuat sistem reservasi dan antrian digital di pelabuhan. Secara keseluruhan, survei ini memberikan gambaran komprehensif bahwa meskipun tingkat kepuasan masyarakat terhadap penyelenggaraan Nataru 2025-2026 sudah sangat baik dengan indeks mencapai 87,43, masih terdapat berbagai aspek yang perlu diperbaiki terutama terkait keterjangkauan harga, kapasitas layanan, dan integrasi sistem informasi untuk memberikan pengalaman perjalanan yang lebih baik di masa mendatang.

Hasil dari Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 kemudian menjadi salah satu materi muatan dalam laporan penutupan Posko Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 maupun laporan Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026.

Dalam agenda terpisah, Menteri Perhubungan memberikan apresiasi atas pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat terhadap penyelenggaraan angkutan Natal tahun 2025 dan Tahun Baru 2026 sebagaimana tertuang dalam Siaran Pers Kementerian Perhubungan Nomor 5/SP/I/BKIP/2026. Menteri Perhubungan menyatakan hasil survei tersebut menjadi salah satu indikator kesuksesan penyelenggaraan angkutan Nataru 2025-2026. Di bawah arahan Presiden Prabowo Subianto, pelaksanaan angkutan Nataru kali ini dapat berjalan lancar dan aman, tanpa adanya kendala yang berarti. Hasil ini juga akan dijadikan bahan evaluasi untuk terus meningkatkan pelayanan di masa mendatang yang tidak hanya pada masa Nataru, namun juga pada periode Lebaran dan hari-hari besar lainnya. Menteri Perhubungan turut menyampaikan rasa terima kasih dan apresiasi yang tinggi kepada seluruh pihak, mulai dari Kementerian/Lembaga, TNI/Polri, BUMN, Pemerintah Daerah, Operator Transportasi, Asosiasi, seluruh petugas di lapangan, dan media massa yang telah menyukseskan angkutan Nataru 2025-2026. Seiring dengan inovasi dan koordinasi yang akan terus dilakukan dengan berbagai pihak untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi di tanah air, Menteri Perhubungan berharap semoga angka kepuasan masyarakat terhadap layanan transportasi dapat terus meningkat di kemudian hari.

3.9.3. Permintaan Data Rekomendasi Kebijakan melalui Aplikasi SIBIJAK

Badan Kebijakan Transportasi telah mengembangkan sebuah inovasi digital bernama Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) sebagai solusi untuk mempercepat dan mempermudah proses diseminasi rekomendasi kebijakan transportasi kepada para pemangku kepentingan. Aplikasi ini hadir sebagai jawaban atas kebutuhan akan sistem yang terintegrasi dalam mengelola permintaan data dan rekomendasi kebijakan yang selama ini melibatkan berbagai pihak dengan mekanisme yang kompleks.

SIBIJAK dirancang sebagai *platform* yang menghubungkan tiga pihak utama dalam ekosistem diseminasi kebijakan transportasi, yaitu pemohon baik dari internal maupun eksternal Kementerian Perhubungan, Sekretariat Badan yang berperan sebagai koordinator sekaligus administrator sistem, serta Pusat-Pusat Kebijakan sebagai pemilik dan penyedia substansi rekomendasi kebijakan. Melalui sistem ini, alur kerja yang sebelumnya memerlukan proses manual dengan berbagai tahapan administratif dapat dilakukan secara digital dengan jejak rekam yang jelas dan terukur.

Proses dimulai ketika pemohon mengajukan permintaan data atau rekomendasi kebijakan melalui sistem SIBIJAK dengan mengisi formulir yang telah disediakan. Dalam formulir tersebut, pemohon

diharuskan mengisi identitas lengkap termasuk nama pemohon, nama instansi atau lembaga yang diwakili, nomor handphone, dan alamat email sebagai sarana komunikasi. Pemohon juga harus menjelaskan secara rinci judul kebijakan yang diminta beserta variabel data yang diinginkan, sehingga Pusat Kebijakan yang akan menangani permintaan tersebut dapat memahami kebutuhan dengan tepat. Untuk melengkapi pengajuan, pemohon dapat mengunggah surat permintaan resmi dalam format PDF sebagai bukti formal atas permintaan yang diajukan. Sistem juga memungkinkan pemohon untuk menambahkan catatan khusus yang diperlukan sehingga konteks dan urgensi dari permintaan dapat dipahami dengan lebih baik oleh pihak yang akan memproses. Pemohon kemudian dapat memilih tujuan permintaan apakah ditujukan untuk bahan perencanaan dan penyusunan kebijakan, atau untuk bahan monitoring dan evaluasi, atau untuk keperluan lainnya sehingga Pusat Kebijakan dapat memprioritaskan dan menyesuaikan format *output* sesuai dengan kebutuhan penggunaan data atau rekomendasi tersebut.

Gambar 3.13. Proses Permintaan Data Kebijakan pada Aplikasi SIBIJAK

The screenshot displays the SIBIJAK application interface for the 'Permintaan Data' (Data Request) process. The interface is divided into a sidebar menu on the left and a main content area. The sidebar menu includes options like Home, Dashboard, Sebaran Kebijakan, Data Kebijakan, Data Penelitian, Penyusunan Kebijakan, and Permintaan Data. The main content area is titled 'Tindak Lanjut Permintaan Data' and contains a form for submitting a data request.

The form is titled 'Permintaan Data' and includes the following fields and sections:

- Nama Pemohon***: danif hasomo
- Nama Instansi / Lembaga***: BPKP
- Judul Kebijakan***: Efisiensi Biaya Operasional Perusahaan Penerbangan
- Variabel data yang diinginkan***: Hasil Kajian
- Surat Permintaan (PDF, Maks 5 mb)***: Choose File No file chosen. Below the field, it says: 00020235478_5_129 2025 signed - Surat Permintaan Data Kajian ka BKT Kemenhub.pdf
- Catatan (Jika Perlu)***: Mohon dapat dibantu untuk bahan evaluasi pembangunan infrastruktur konektivitas oleh BPKP
- NO. HP***: 085780243825
- Email***: danifhasomo@gmail.com
- Instansi***: ☒ Kementerian/Lembaga Pemerintah lain
- Tujuan Permintaan***: ☒ Bahan Perencanaan dan Penyusunan Kebijakan ☐ Bahan Monitoring dan Evaluasi

Below the form, there is a section titled 'Form Permintaan Data' which includes a 'Status' dropdown menu set to 'Proses', an 'Upload File' section with a 'Choose File' button and 'No file chosen' text, and a table with columns '#', 'Nama', 'Ukuran', and 'Link'. The table shows 0 items. At the bottom of the form, there are 'Kembali' and 'Submit' buttons.

Pusat-Pusat Kebijakan akan menerima permintaan yang telah diverifikasi oleh Sekretariat Badan melalui sistem. Setiap Pusat Kebijakan dapat mengakses detail permintaan termasuk latar belakang pemohon, tujuan penggunaan data, dan variabel spesifik yang diminta. Berdasarkan informasi tersebut, Pusat Kebijakan akan menyiapkan rekomendasi atau data yang diminta dengan mengacu pada hasil kajian dan analisis yang telah dilakukan. Setelah dokumen rekomendasi kebijakan selesai disiapkan, Pusat Kebijakan dapat mengunggah file tersebut langsung ke dalam sistem dengan format yang telah ditentukan, sehingga pemohon dapat mengunduh dokumen tersebut tanpa harus melalui proses pengiriman manual yang memakan waktu.

Dari perspektif manajemen kinerja organisasi, SIBIJAK memberikan kontribusi signifikan dalam mengukur responsivitas Badan Kebijakan Transportasi terhadap kebutuhan pemangku kepentingan. Sistem dapat menghasilkan laporan statistik tentang jumlah permintaan yang masuk per periode, rata-rata waktu penyelesaian permintaan, Pusat Kebijakan yang paling sering dimintai rekomendasi, serta profil pemohon berdasarkan instansi atau tujuan penggunaan data. Data-data ini menjadi bahan evaluasi bagi pimpinan untuk mengidentifikasi beban kerja masing-masing unit, menentukan alokasi sumber daya yang lebih tepat, serta mengembangkan strategi untuk meningkatkan kualitas dan kecepatan layanan diseminasi kebijakan.

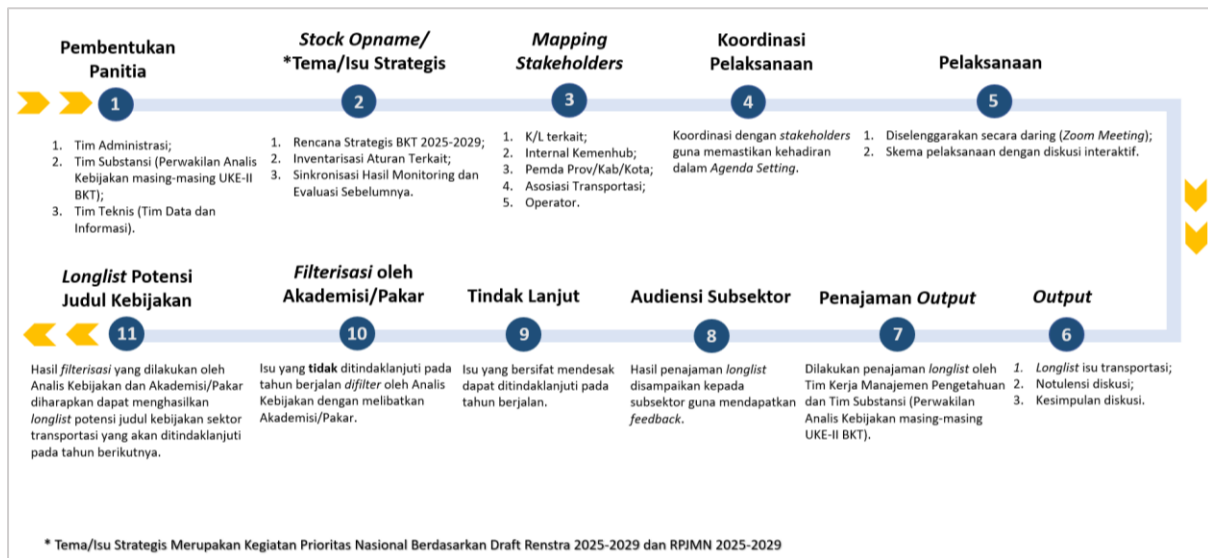
Implementasi SIBIJAK juga mencerminkan komitmen Badan Kebijakan Transportasi terhadap prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, khususnya dalam hal keterbukaan informasi dan kemudahan akses publik terhadap hasil kajian dan rekomendasi kebijakan yang telah dihasilkan. Dengan sistem yang terdigitalisasi, proses yang sebelumnya memerlukan waktu sehari-hari atau bahkan berminggu-minggu dapat dipangkas menjadi lebih singkat, tergantung pada kompleksitas permintaan dan ketersediaan data yang diminta. Pemohon tidak perlu lagi datang langsung ke kantor atau mengirimkan surat fisik yang memerlukan waktu pengiriman, melainkan cukup mengakses sistem dari mana saja dan kapan saja selama terhubung dengan internet.

3.9.4. Pelaksanaan *Agenda Mapping* dan *Agenda Setting* dalam Perencanaan Rekomendasi Kebijakan

Agenda mapping dan *agenda setting* pada Badan Kebijakan Transportasi Tahun Anggaran 2025 merupakan proses bisnis strategis yang dirancang untuk menghasilkan rekomendasi kebijakan transportasi yang komprehensif dan terintegrasi. Lebih dari sekadar perencanaan rutin, kegiatan ini pada hakekatnya adalah bentuk *crosscutting* antara dua Bidang Kebijakan secara internal dalam suatu Pusat Kebijakan Transportasi. Kedua bidang kebijakan tersebut bekerja secara sinergis dalam menggali isu-isu kebijakan dan isu-isu strategis dalam setiap kluster kebijakan yang telah ditetapkan dalam RENSTRA Tahun 2025-2029. Tujuan utamanya adalah memetakan prioritas isu dan permasalahan kebijakan secara akurat, sekaligus mengidentifikasi kebutuhan program pembangunan maupun kebijakan sektor transportasi ditinjau dari aspek prasarana transportasi, baik untuk matra transportasi jalan dan perkeretaapian maupun matra transportasi pelayaran dan penerbangan, sebagaimana keduanya di bawah pengelolaan dari 2 Bidang Kebijakan. Dari hasil pemetaan tersebut, Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda dapat merencanakan kegiatan analisis kebijakan yang relevan untuk masing-masing bidang sekaligus memastikan koherensi lintas bidang.

Hasil *agenda setting* selanjutnya menjadi dasar pengusulan kegiatan dalam penyusunan pagu kebutuhan anggaran hingga akhirnya ditetapkan dalam Daftar Isi Pelaksanaan Anggaran (DIPA) organisasi. Isu-isu kebijakan yang telah dipetakan dan diprioritaskan akan diterjemahkan menjadi rencana kegiatan beserta kebutuhan anggaran yang diperlukan untuk pelaksanaannya. Setelah DIPA ditetapkan, pelaksanaan kegiatan secara teknis dikembalikan kepada Bidang Kebijakan masing-masing yang relevan terhadap isu kebijakan yang dimaksud. Masing-masing Bidang Kebijakan bertanggung jawab penuh dalam mengawasi dan mengendalikan pelaksanaan kegiatan agar sesuai dengan target, *timeline*, dan *output* yang telah ditetapkan dalam perencanaan, termasuk dengan proses advokasinya nanti di akhir pelaksanaan kegiatan.

Gambar 3.14. Alur Agenda Setting Badan Kebijakan Transportasi



3.10. 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 3.15. Pelaksanaan Apel Pagi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi



Apel pagi pegawai, berdasarkan Nota Dinas Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi Nomor 185/15/03/SBKT/2024 perihal Apel Pagi 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 pagi, 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.

Sementara itu, *knowledge sharing program*, berdasarkan Nota Dinas Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi Nomor 334/SBKT/VII/2025 perihal Penyampaian Jadwal dan Tema Sharing Knowledge, hadir sebagai *platform* kolaborasi intelektual yang memfasilitasi pertukaran pengetahuan dan pengalaman antar unit kerja. Program ini dirancang khusus untuk menjawab tantangan dalam pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan yang memerlukan pendekatan multidisipliner dan lintas sektoral. Melalui sesi *knowledge sharing* yang dilaksanakan secara berkala, pegawai dari berbagai Pusat Kebijakan dapat berbagi metodologi kajian, temuan analisis, *best practices*, serta tantangan yang dihadapi dalam proses penyusunan rekomendasi kebijakan.

Forum *knowledge sharing* juga berfungsi sebagai media *reviu* bersama dimana *draft* rekomendasi kebijakan yang disusun oleh satu unit dapat didiskusikan dan mendapat masukan dari perspektif unit kerja lainnya. Proses ini sangat berharga karena kebijakan transportasi yang komprehensif memerlukan pertimbangan dari berbagai aspek dan dengan saling memberikan masukan konstruktif maka kualitas *output* organisasi dapat terus ditingkatkan.

Gambar 3.16. Pelaksanaan Knowledge Sharing di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi



BAB IV
PENUTUP



BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

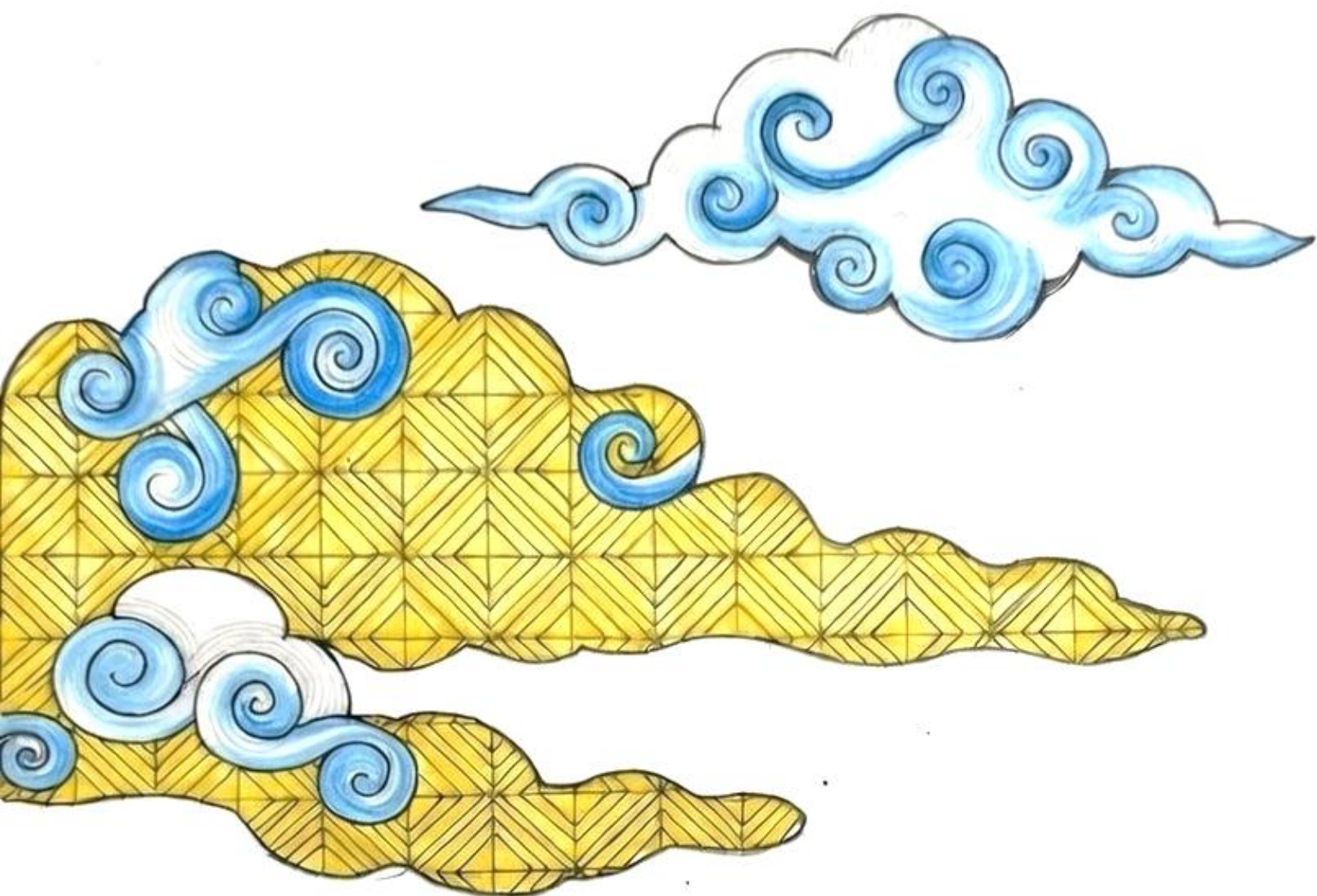
Laporan Kinerja Tahun 2025 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja serta sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Pencapaian kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda pada tahun 2025 adalah sebagai berikut:

1. **IKK 1**, Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan, mencapai 78,460% dengan capaian kinerja terhadap PK sebesar 92,306%.
2. **IKK 2**, Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan, mencapai 80,000% dengan capaian kinerja terhadap PK sebesar 100,000%.
3. **IKK 3**, Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan, mencapai 100,000% dengan capaian kinerja terhadap PK sebesar 111,111%.
4. **IKK 4**, Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan, mencapai 90,000% dengan capaian kinerja terhadap PK sebesar 125,000%.
5. **IKK 5**, Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi, mencapai 88,485% dengan capaian kinerja terhadap PK sebesar 112,006%.

Rata-rata capaian kinerja Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda sebesar 108,085%. Realisasi pelaksanaan anggaran Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda pada tahun anggaran 2025 adalah sebesar Rp. 2.479.993.982, atau telah tercapai senilai 28,82% dari total pagu anggaran revisi terakhir yaitu Rp. 8.604.978.000 dan telah tercapai senilai 99,64% dari pagu efektif yaitu Rp. 2.488.860.000.

4.2. Rencana Tindak Lanjut

Dalam rangka melanjutkan keberhasilan pencapaian maupun menjamin percepatan penyelesaian kendala yang terjadi selama tahun 2025 agar capaian kinerja pada tahun 2026 dapat mencapai target, maka pelaksanaan kegiatan analisis kebijakan direkomendasikan untuk mengikuti perencanaan maupun *timeline* yang sudah disepakati pada tahun anggaran berjalan sehingga rekomendasi kebijakan yang dihasilkan dapat segera termanfaatkan oleh *stakeholders* terkait dan target capaian kinerja dapat terpenuhi.



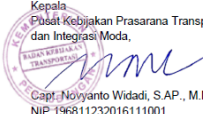


LAMPIRAN

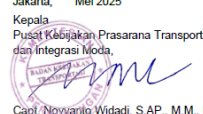


A. Rencana Kinerja Tahunan Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda Tahun 2025

 RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA TAHUN 2025			
SASARAN PROGRAM (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	2025
SP 1. Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan BKT	SK1. Meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKP1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK2 Indeks Efektivitas Kebijakan Perencanaan	
SP 2. Meningkatkan Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	SK 2. Meningkatkan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKP2 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	60
		IKK3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	60
		IKK4 Indeks Kemanfaatan Kebijakan Perencanaan	
SP 3. Meningkatkan Kinerja Manajemen Pengetahuan Kebijakan Transportasi	SK 3. Meningkatkan efektivitas manajemen pengetahuan	IKP3 Indeks Manajemen Pengetahuan	80
		IKK5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	80
		IKK6 Persentase Publikasi Kebijakan Perencanaan	
SP 4. Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan yang Efektif	SK 4. Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKP4 Indeks Koordinasi Perumusan Kebijakan	73
		IKK7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	80
SP 5. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	SK 5. Meningkatkan kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKP5 Indeks Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimalnya	79
		IKK9 Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	70
		IKK10 Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal	87

Kepala
 Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda,

 Capt. Nuryanto Widadi, S.A.P., M.M., M.Tr.T., CGRE.
 NIP 196811232016111001

 PERUBAHAN PERTAMA RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA TAHUN 2025			
SASARAN PROGRAM (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	2025
SP 1. Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan BKT	SK1. Meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKP1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK2 Indeks Efektivitas Kebijakan Perencanaan	
SP 2. Meningkatkan Pemanfaatan Rekomendasi BKT dalam Perumusan Kebijakan Transportasi	SK 2. Meningkatkan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKP2 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	60
		IKK3 Indeks Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	60
		IKK4 Indeks Kemanfaatan Kebijakan Perencanaan	
SP 3. Meningkatkan Kinerja Manajemen Pengetahuan Kebijakan Transportasi	SK 3. Meningkatkan efektivitas manajemen pengetahuan	IKP3 Indeks Manajemen Pengetahuan	80
		IKK5 Persentase Publikasi Rekomendasi Kebijakan	80
		IKK6 Persentase Publikasi Kebijakan Perencanaan	
SP 4. Optimalnya Koordinasi Perumusan Kebijakan yang Efektif	SK 4. Optimalnya koordinasi perumusan kebijakan transportasi yang efektif	IKP4 Indeks Koordinasi Perumusan Kebijakan	73
		IKK7 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	65
		IKK8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	80
SP 5. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	SK 5. Meningkatkan kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKP5 Indeks Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimalnya	79
		IKK9 Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan	70
		IKK10 Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal	87

Jakarta, Mei 2025
 Kepala
 Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda,

 Capt. Nuryanto Widadi, S.A.P., M.M., M.Tr.T., CGRE.
 NIP 196811232016111001

 PERUBAHAN KEDUA RENCANA KINERJA TAHUNAN PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA TAHUN 2025				
SASARAN PROGRAM (SP)	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	2025
SP 1. Meningkatkan Kualitas Kebijakan Transportasi Strategis yang direkomendasikan BKT	SK1. Meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan strategis	IKP1 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	%	85
		IKK1 Persentase Penyusunan Rekomendasi Kebijakan	%	85
SP 2. Meningkatkan Koordinasi Kebijakan Transportasi	SK 2. Meningkatkan pemanfaatan hasil rekomendasi kebijakan transportasi	IKP2 Indeks Koordinasi Rekomendasi Kebijakan	%	80
		IKK2 Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	%	80
		IKK3 Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan	%	90
		IKK4 Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan	%	72
SP 3. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	SK 5. Meningkatkan kualitas perencanaan dan pengelolaan keuangan yang optimal BKT	IKP3 Indeks Tata Kelola Badan Kebijakan Transportasi	%	83
		IKK5 Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	%	79

Jakarta, Juli 2025
 Kepala
 Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda,

 Capt. Nuryanto Widadi, S.A.P., M.M., M.Tr.T., CGRE.
 NIP 196811232016111001

B. Perjanjian Kinerja Tahun 2025



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi kepada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Capt. Novyanto Widadi, S.AP., M.M., M.Tr.T

Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

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 tahunan 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 tanggung jawab kami.

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

Pihak Kedua

Kepala

Badan Kebijakan Transportasi



Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si

Jakarta, Januari 2025

Pihak Pertama

Kepala

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M., M.Tr.T

KEGIATAN

Program Infrastruktur Konektivitas

1. Formulasi Kebijakan Transportasi

Program Dukungan Manajemen

1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan

2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan

ANGGARAN

Rp. 5.104.000.000,-

Rp. 145.534.000,-

Rp. 2.815.274.000,-

Jakarta, Januari 2025

Kepala

Badan Kebijakan Transportasi



Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si

Pembina Utama (IV/e)

NIP. 19790629 199802 1 002

Kepala

Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M., M.Tr.T

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 19681123 201611 1 001

No	Proses	Nama	Jabatan	Paraf
1.	Dikorep	Dedes Kusumawati, S.T., M.T., M.Si	Ketua Tim Evaluasi dan Pelaporan	
2.	Diperiksa	Sugiyanto, S.Si.T., M.Si	Kepala Bidang Kebijakan Prasarana Transportasi Pelayaran dan Penerbangan	
3.	Disetujui	Capt. Novyanto Widadi, S.AP., M.M., M.Tr.T	Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

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

C. Perjanjian Kinerja Revisi I Tahun 2025



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi kepada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Capt. Novyanto Widadi, S.AP., M.M., M.Tr.T., CGRE
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

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 tahunan 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 tanggung jawab kami.

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

Jakarta, 17 Februari 2025

Pihak Kedua

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



Dr. ROBBY KURNIAWAN, S.STP., M.Si.,
M.M.Tr.

Pihak Pertama

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M.,
M.Tr.T., CGRE

REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1 Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3 Indeks Kemanafaatan 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 IKK 8 Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	65 80
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan yang Optimal Badan Kebijakan Transportasi	IKK 9 Indeks Perencanaan dan Evaluasi Anggaran IKK 10 Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal	%	70 87

KEGIATAN

Program Infrastruktur Konektivitas

1. Formulasi Kebijakan Transportasi Rp. 5.104.000.000,-

Program Dukungan Manajemen

1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan Rp. 145.534.000,-

2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan Rp. 2.306.264.000,-

Jakarta, 17 Februari 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



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

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M., M.Tr.T.,
CGRE
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19681123 201611 1 001

D. Perjanjian Kinerja Revisi II Tahun 2025



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi kepada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Capt. Novyanto Widadadi, S.AP., M.M., M.Tr.T., CGRE
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda

Selanjutnya disebut pihak pertama

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

Selaku atasannya pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja tahunan 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 tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi akuntabilitas kinerja 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

Pihak Pertama

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADADI, S.AP., M.M.,
M.Tr.T., CGRE

REVISI I PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA					
NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET	
SK 1	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Strategis	IKK 1	Indeks Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	%	65
SK 2	Meningkatnya Pemanfaatan Hasil Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKK 3	Indeks Kemanafaatan 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 IKK 8	Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan Persentase Hasil Advokasi Kebijakan	%	65 80
SK 5	Meningkatnya Kualitas Perencanaan dan Pengelolaan Keuangan Optimal Badan Kebijakan Transportasi	IKK 9 IKK 10	Indeks Perencanaan Anggaran dan Evaluasi Pelaporan Indeks Pengelolaan Keuangan yang Optimal	%	70 87

KEGIATAN	ANGGARAN
Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Formulasi Kebijakan Transportasi	Rp. 5.104.000.000,-
Program Dukungan Manajemen	
1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan	Rp. 145.534.000,-
2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan	Rp. 2.306.264.000,-

Jakarta, Mei 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



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

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADADI, S.AP.,
M.M., M.Tr.T., CGRE
NIP. 19681123 201611 1 001

PERSETUJUAN	TANGGAL	PARAF
1. KEPALA BIDANG KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN, PERKERETAAPIAN, DAN INTEGRASI MODA		
2. KEPALA BIDANG KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI PELAYARAN DAN PENERBANGAN		

E. Perjanjian Kinerja Revisi III Tahun 2025



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi kepada hasil, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Capt. Novyanto Widadi, S.AP., M.M., M.Tr.T., CGRE
Jabatan : Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda
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 tahunan 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 tanggung jawab kami.

Pihak kedua akan melakukan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi akuntabilitas kinerja 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

Jakarta, Juli 2025

Pihak Pertama

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M.,
M.Tr.T., CGRE

REVISI III PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025
PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA

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

KEGIATAN

Program Infrastruktur Konektivitas

1. Formulasi Kebijakan Transportasi

Program Dukungan Manajemen

1. Pengelolaan Organisasi, dan SDM Perumus Kebijakan

2. Perencanaan Keuangan, BMN, dan Umum Perumus Kebijakan

ANGGARAN

Rp. - 5.104.000.000,-

Rp. 145.534.000,-

Rp. 2.406.264.000,-

Jakarta, Juli 2025

Kepala
Badan Kebijakan Transportasi



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

Jakarta, Juli 2025

Kepala
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda



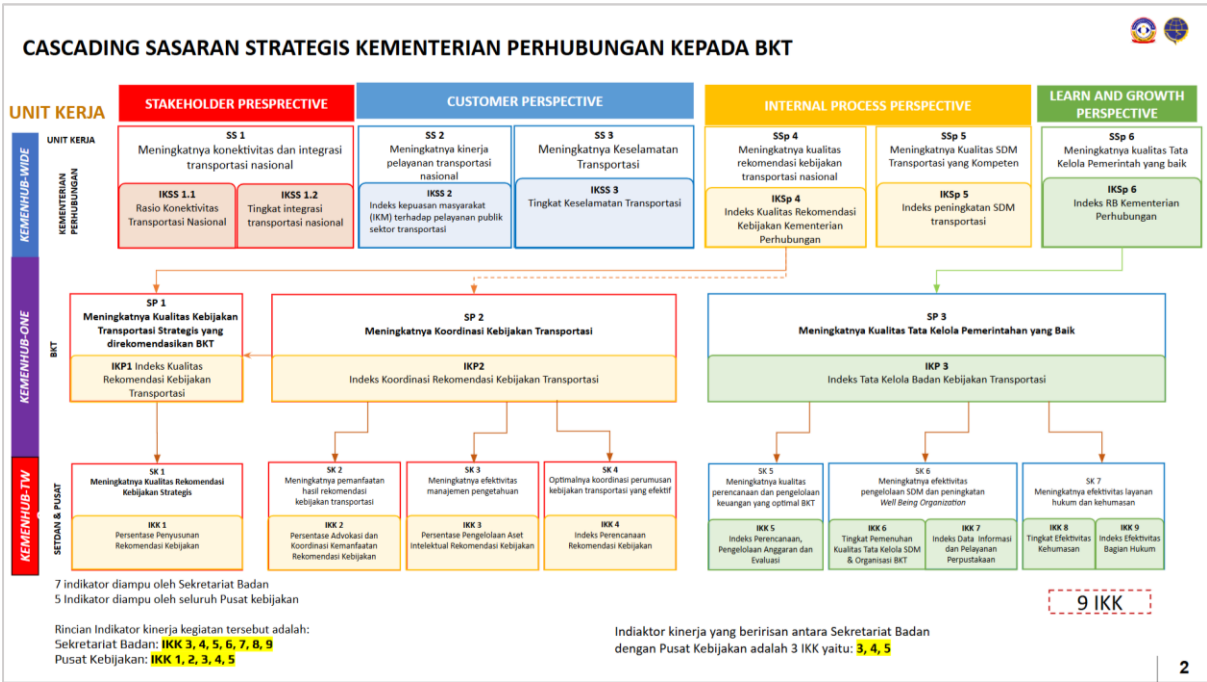
Capt. NOVYANTO WIDADI, S.AP., M.M.,
M.Tr.T., CGRE
NIP. 19681123 201611 1 001

PERSETUJUAN	TANGGAL	PARAF
KEPALA BODAS PERUMUSAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA		
KEPALA BODAS PERUMUSAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA		

94

[illegible]

G. Manual Indikator Kinerja di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2025-2029



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 Bulan						
FORMULASI PERHITUNGAN Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan = 50% Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1) $\text{Penyelesaian rekomendasi kebijakan} = \frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder)}}{\text{(Jumlah target Rekomendasi Kebijakan Pusat Kebijakan Transportasi)}}$ $\text{Kemanfaatan rekomendasi kebijakan} = \frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti)}}{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan Pusat Kebijakan Transportasi pada t-1)}}$ SATUAN Persentase						

IKK 2. Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan



PERSPEKTIF SASARAN KEGIATAN		Internal Business Process Perspective				
		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, instrumen 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 d. Kegiatan sosialisasi merupakan bagian dari advokasi						
WAKTU PERHITUNGAN						
Bulanan						

9

FORMULASI PERHITUNGAN	
Persentase Advokasi dan Koordinasi Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan=	
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 sesudah mendapat disposisi Menteri Perhubungan / Wakil Menteri Perhubungan/ Dirjen/ Sesjen / Irjen/ Kaban/ <i>stakeholder</i>	
SATUAN	
Persentase	

IKK 3. Persentase Pengelolaan Aset Intelektual Rekomendasi Kebijakan



PERSPEKTIF SASARAN KEGIATAN		Internal Business Process Perspective				
		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 =	
Persentase Pengelolaan Aset Intelektual RK	$= \frac{\text{(RK yang sudah dilakukan pengelolaan menjadi aset intelektual)}}{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang diselesaikan)}}$
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 (usulan baru)



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. 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						
WAKTU PERHITUNGAN						
Tahunan						
SATUAN						
Persentase						
FORMULASI PERHITUNGAN		Indeks Perencanaan Rekomendasi Kebijakan =				
		$\text{Pusjak} = \frac{40\% \text{ Jumlah Usulan Agenda Setting yang sesuai Renstra}}{\text{Jumlah Usuan Agenda Setting}} + \frac{40\% \text{ Jumlah RK dalam POK awal yang sesuai dari Agenda Setting}}{\text{Jumlah RK dalam POK awal}} + \frac{20\% \text{ Jumlah Kesesuaian Judul RK dalam POK akhir yang sesuai dengan POK Awal***}}{\text{Jumlah RK dalam POK akhir}}$				
		Sekretarisat $60\% \text{ Pengendalian Mutu Rekomendasi Kebijakan}^* + 40\% \text{ Koordinasi Agenda Setting}^{**}$				
		[*] Pengendalian Rekomendasi Kebijakan = Jumlah output RK yang dilakukan pengendalian mutu / Jumlah output RK Badan Kebijakan Transportasi (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 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); 3. RK yang dimaksud adalah RK yang terencana.				

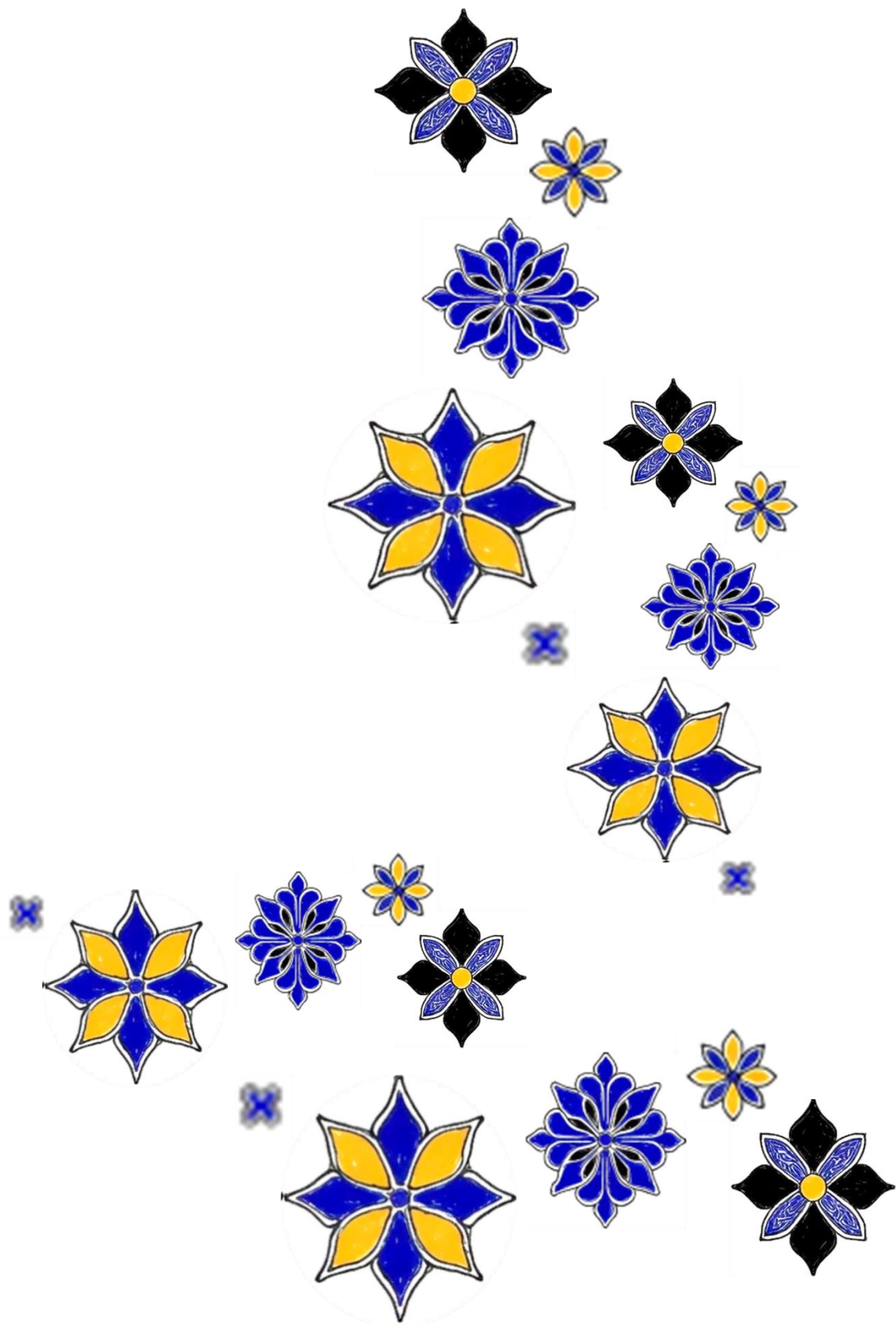
11

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				
		2025	2026	2027	2028	2029
IKK 5	Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi	79	80	81	82	82
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.						
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)						
FORMULASI PERHITUNGAN		Indeks Perencanaan, Pengelolaan Anggaran dan Evaluasi =				
		50% LHE AKIP + 50% Nilai Kinerja Anggaran (NKA)				
		Catatan: NKA =				
		SATUAN				
		Persentase				

15





Jalan Medan Merdeka Timur Nomor 5
Jakarta 10110
Indonesia

baketrans.kemenuh.go.id

