



LAPORAN TAHUNAN 2022



**ORKESTRASI
FORMULASI
KEBIJAKAN DAN
KATALISATOR PROSES
OUTPUT DAN INPUT
KEBIJAKAN SEKTOR
TRANSPORTASI**

**BADAN
KEBIJAKAN
TRANSPORTASI**

PROFIL PIMPINAN

DI LINGKUNGAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
Dr. Gede Pasek Suardika, M.Sc., QGIA, CGCAE

Lahir di Singaraja pada tanggal 17 Juli 1963. Memulai karir di Direktorat Perhubungan Darat sebagai Kepala Sub Bagian Pengembangan Program, Kepala Sub bagian Sistem Informasi, Kepala Sub bagian Perencanaan, Kepala Sub Direktorat Manajemen Keselamatan, Kepala Sub Direktorat Audit dan Inspeksi Keselamatan dan juga menduduki Direktur Keselamatan Transportasi Darat pada Tahun 2014. Kemudian di Tahun 2015, beliau pernah menjadi Direksi Perum Damri sampai dengan tahun 2017 sebelum beliau menjadi Kepala Biro Perencanaan. Dan pertengahan tahun 2019 beliau diangkat menjadi Staf Ahli Bidang Ekonomi, Kawasan, dan Kemitraan



Perhubungan sebelum pada akhirnya bergabung di Inspektorat Jenderal pada akhir Januari tahun 2020 sebagai Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan, dan sejak September tahun 2022 sampai saat ini beliau menjabat sebagai Kepala Badan Kebijakan Transportasi.

Beliau memiliki latar belakang pendidikan yaitu Sekolah Dasar Negeri 18 Denpasar (1977), Sekolah Menengah Pertama Dharma Wanita Denpasar (1981), Sekolah Menengah Atas Negeri 2 Denpasar (1984). Diploma III/Sarjana Muda (1988), Pasca Sarjana (S2) di Universitas of Leeds Inggris (1992), dan menyelesaikan gelar doktoralnya (S3) di Universitas Tarumanegara (2013). Penghargaan yang pernah diperoleh yaitu Satya Lancana Karya Satya 10 Tahun (2000), Satya Lancana Karya Satya 20 Tahun (2009), dan Satya Lancana Karya Satya 30 Tahun (2019).

SEKRETARIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Pandu Yunianto, ATD., M. Eng.Sc

Lahir di Madiun, Jawa Timur pada tanggal 06 Juni 1965. Menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar ATD dari STTD Bekasi pada tahun 1991, M. Eng.Sc dari University of South Australia pada tahun 2019,. Beliau mengikuti Diklat Penjenjangan SEPALA pada Tahun 1995, Diklat PIM III pada tahun 2002, Diklat PIM II pada tahun 2008, dan LEMHANNAS RI PPRA 59 pada tahun 2010.

Pada semptember 2022, Beliau dilantik menjadi Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi. Sebelum dilantik menjadi Sekretaris Badan Kebijakan Transportasi, Beliau pernah menjadi Kasi Jaringan Trayek, Ditjen Hubdat (1997 - 1999), Kasi Pengawasan Teknik, Ditjen Hubdat (1999 - 2001), Kasi Angkutan Barang, Ditjen Hubdat (2001 - 2003), Kasi Angkutan Orang, Ditjen Hubdat (2003 - 2005), Kasubdit Pengendalian Operasional, Ditjen Hubdat (2005 - 2012), Kasubdit Lalu Lintas Jalan, Dit. LLAJ, Ditjen Hubdat (2013 - 2015) Kasubdit Sarana Angkutan Jalan, Dit. LLAJ, Ditjen Hubdat (2015 - 2016), Kepala Kantor OPP Lembar, Ditjen Hubdat (2016), Direktur Lalu Lintas dan Angkutan, BPTJ (2016), Direktur Lalu Lintas Perhubungan Darat, Ditjen Hubdat (2016 - 2018), Direktur Lalu Lintas Jalan, Ditjen Hubdat (2018 - 2020), Direktur Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Hubdat (2020), PLT Direktur Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan, Ditjen Hubdat (2020), dan Sekretaris Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan (2020 - 2022).

Beliau menerima Penghargaan Satyalancana Karya Satya 10 Tahun dari Presiden RI pada tahun 2000, dan Penghargaan Satya Lencana Karya Satya 20 Tahun dari Presiden RI pada tahun 2008.



KEPALA PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI

Ir. Gunung Hutapea, M.M.

Lahir di Laguboti, Sumatera Utara pada tanggal 25 September 1963. Menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar Insinyur pada tahun 1991, Magister Manajemen pada tahun 2001, dan menyelesaikan program Doktor Business pada tahun 2017. Beliau mengikuti Diklat Penjenjangan PIM Tingkat III pada tahun 2011.

Pada September 2022, Beliau dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi. Sebelum dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Beliau pernah menjadi Site Engineer pada Konstruksi, Jakarta (1991 - 1993), Staff pada Kanwil Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah (1993 - 1998), Pemimpin Proyek Fasilitas Pelabuhan Laut Sulawesi Tengah (1995 - 1998), Staff Pada Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan Jakarta (1998 - 2009), Pemimpin Proyek Fasilitas Pelabuhan Laut Kupang - Bitung JBIC - LION 471 Jepang (1998 - 2005), KPA Satker Labuhan Angin Sibolga, Sumatera Utara (2008), Kepala Seksi Bangunan, Subdit Pangkalan, Direktorat Kenavigasian (2009), Kepala Bagian Tata Usaha Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Makassar (2010), Kepala Bidang Perencanaan dan Pembangunan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Priok (2013), Kepala Sub. Direktorat Angkutan Lalu Lintas Angkutan Laut (2014), Kepala Sub. Direktorat Pengerukan dan Reklamasi, Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan (2014), Kepala Kantor KSOP Pontianak (2015), Kepala Kantor KSOP Kelas 1 Panjang (2016), Kepala Kantor KSOP Distrik Navigasi Kelas 1 Surabaya (2019), serta Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, & Penyeberangan (2020).

Beliau menerima Penghargaan Satyalancana Karya Satya XX Tahun 2015 dan Pelopor Perubahan Pembangunan Zona Integeritas (ZI) Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM) di Lingkungan Kementerian Perhubungan tahun 2019 oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 1019 Tahun 2019.



KEPALA PUSAT PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA
Capt. Novyanto Widadi, S.A.P., M.M.

Lahir di Jakarta pada tanggal 23 November 1968. Menyelesaikan pendidikan Sekolah Penerbang Angkatan 44 pada tahun 1993, S1 Universitas Terbuka Malang prodi Ilmu Administrasi Negara pada tahun 1999, S2 Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi - ISM prodi Magister Manajemen pada tahun 2017. Beliau mengikuti Diklat Penjenjangan PIM Tingkat I pada tahun 2021.

Pada September 2022, Beliau dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda. Sebelum dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda, Beliau pernah menjadi PA Penerbang Skadud 4 tahun 1993, KASI Latihan Skadud 4 tahun 1996, Komandan Flight Skadud 4 tahun 1999, Kadis OPS Skadud 4 tahun 2000, Instruktur Penerbang Lanud Adisutjipto tahun 2002, Kasi Angkutan Lanud Abd. Saleh tahun 2005, Dan Skadron 4 tahun 2008, Pabandya Latihan Koopsau II tahun 2009, Kadis OPS Lanud Abd. Saleh tahun 2010, Pamen Koopsau II tahun 2013, Ketua Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia tahun 2016, Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara tahun 2019.



KEPALA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN, DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Eddy Gunawan, ATD., M.Eng.SC.

Lahir di Surakarta, Jawa Tengah pada tanggal 08 Februari 1963. Menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar M.Eng.SC dari Univ of South Australia pada tahun 1999. Beliau mengikuti Diklat Penjenjangan LEMHANNAS pada tahun 2018.

Pada September, Beliau dilantik menjadi. Sebelum dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan, Beliau pernah menjadi Instruktur Diklat SIM / STNK Bekasi (1988-1989), PJS Kasi Teknik SAR. Penggerak TSAJ R. (1993-1995), Kasi Teknik Sarana Penggerak Subdi. (1995-1997), Kasi Manajemen Lalin Dit. LLAJ. (1997-1999), Kasi Perlengkapan Subdit Dit. LLAJ. (1999-2005), Kasubdit Akreditasi dan Sertifikasi (2005-2006), Kasubdit Bina Keselamatan Angkutan Umum (2011-2014), Kasubdit Manajemen Keselamatan (2014-2014), Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, Direktur Lalu Lintas Perhubungan Darat. (2016-2016), Direktur Lalu Lintas dan Angkutan, Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, & Tangerang (2016), Direktur Sarana (2018), Direktur Perencanaan dan Pengembangan (2018), Ketua Sekolah Tinggi Transportasi Darat (2019-2019), Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda (2019-2020), Inspektur Investigasi (2020-2021), dan Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian (2021-2022).

Beliau menerima Penghargaan Satyalancana Karya Satya 10 pada tahun 2000, Penghargaan Satyalancana Karya Satya 20 Tahun pada tahun 2003, dan Penghargaan Satyalancana Karya Satya 30 Tahun pada tahun 2013.



KEPALA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI
Dr. Ir. Makjen Sinaga, M.T.

Lahir di Tarutung, Sumatera Utara pada tanggal 01 Januari 1963. Menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar Insinyur dari Universitas Sumatera Utara pada tahun 1990, Magister Teknik dari Institut Teknologi Bandung pada tahun 2000, menyelesaikan program Doktor dari Universitas Brawijaya (Ilmu Administrasi Bisnis) pada tahun 2021,. Beliau mengikuti diklat penjenjangan PIM Tingkat II pada tahun 2019.

Pada September 2022, Beliau dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi. Sebelum dilantik menjadi Kepala Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Beliau pernah menjadi Kepala



Satker Pengembangan Perkeretaapian Sumatera Selatan (2011), Kepala Satker Pembangunan Double Track (2012), Kepala Satker Tn. Abang-Serpong Maja (2015), Kasubid Pengujian dan Sertifikasi Jalur dan Bangunan (2015), Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wil. Subang Barat (2016), Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wil. Jawa Bagian Timur (2016), Kasubid Lalu Lintas, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (2016), Direktur Sarana Perkeretaapian (2017 s.d. 2019), Direktur Keselamatan Perkeretaapian (2019 s.d. 2021), Komisaris PT Kereta Api Logistik (2020 s.d. 2021), dan Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda (2021 s.d. 2022).

Beliau menerima Penghargaan Satya Lencana Karya Satya 20 Tahun dari Presiden RI pada tahun 2014.

SAMBUTAN KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Puji dan Syukur kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-NYA, sehingga buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 telah selesai disusun. Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 berisikan gambaran Sumber Daya Manusia, Program Kerja, Pelaksanaan Kegiatan, Capaian Kinerja serta Laporan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022.

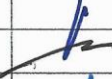
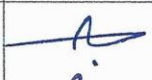
Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan diuraikan berdasarkan unit organisasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Informasi-informasi yang dimuat dalam Laporan Tahunan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai lingkup kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022. Hal ini sebagai upaya mewujudkan kebutuhan informasi bagi masyarakat maupun khalayak yang berkepentingan di bidang transportasi

Akhirnya, semoga Allah SWT selalu melimpahkan hidayah-NYA kepada kita semua dalam melaksanakan tugas kita masing-masing di masa mendatang

KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630717 198903 1 002

PERSETUJUAN		TANGGAL	PARAF
1	SEKRETARIS BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI		
2	KEPALA PUSAT KEBIJAKAN SARANA TRANSPORTASI		
3	KEPALA PUSAT KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DAN INTEGRASI MODA		
4	Plt. KEPALA PUSAT KEBIJAKAN LALU LINTAS, ANGKUTAN DAN TRANSPORTASI PERKOTAAN		
5	KEPALA PUSAT KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI		

SAMBUTAN KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Puji dan Syukur kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-NYA, sehingga buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 telah selesai disusun. Buku Laporan Tahunan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 berisikan gambaran Sumber Daya Manusia, Program Kerja, Pelaksanaan Kegiatan, Capaian Kinerja serta Laporan Keuangan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan diuraikan berdasarkan unit organisasi di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Informasi-informasi yang dimuat dalam Laporan Tahunan ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh mengenai lingkup kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022. Hal ini sebagai upaya mewujudkan kebutuhan informasi bagi masyarakat maupun khalayak yang berkepentingan di bidang transportasi

Akhirnya, semoga Allah SWT selalu melimpahkan hidayah-NYA kepada kita semua dalam melaksanakan tugas kita masing-masing di masa mendatang

KEPALA
BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI



Dr. GEDE PASEK SUARDIKA, M.Sc.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630717 198903 1 002

DAFTAR ISI

PROFIL PIMPINAN DI LINGKUNGAN BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI.....	i
SAMBUTAN KEPALA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I PROFIL BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI PROFIL BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI	4
A. Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi.....	4
B. Struktur Organisasi.....	4
C. Komposisi Pegawai Tahun 2022	5
D. Visi dan Misi.....	6
E. Sejarah Badan Kebijakan Transportasi	7
BAB II KILAS KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KILAS KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI	8
A. Unit Kerja dalam Angka	8
B. Peristiwa penting	10
C. Penghargaan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022	12
BAB III SUMBER DAYA MANUSIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI SUMBER DAYA MANUSIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI.....	15
A. Profil SDM Badan Kebijakan Transportasi.....	15
B. Pengelolaan SDM Badan Kebijakan Transportasi.....	18
C. Peningkatan Kapasitas SDM Badan Kebijakan Transportasi.....	21
D. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Badan Kebijakan Transportasi.....	23
BAB IV KEGIATAN STRATEGIS KEGIATAN STRATEGIS	26
A. Peristiwa Penting Berskala Nasional dan/ atau Internasional	26
B. Kegiatan yang melibatkan figure atau Menteri/pejabat unit organisasi eselon I kementerian perhubungan	45
C. Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi yang menunjang program kerja Presiden	48
BAB V PENYEDIAAN SARANA.....	50
A. Perpustakaan Transportasi.....	50
B. Aplikasi <i>Open Journal System</i> (OJS).....	51
C. Aplikasi e-Survey	52
D. <i>Whistle Blowing System</i>	53

BAB VI PENYEDIAAN PRASARANA	54
A. Gedung Utama Badan Kebijakan Transportasi	54
B. Gedung Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi	55
BAB VII KETERLIBATAN STAKEHOLDER	56
A. Kerjasama Bilateral/ Regional/ Internasional/ Multilateral	56
BAB VIII REGULASI	57
BAB IX PENGELOLAAN KEUANGAN.....	58
BAB X KEGIATAN PENUNJANG.....	60
A. Webinar dan FGD (<i>Forum Group Discussion</i>)	60
B. Jurnal Transportasi	69
C. Hak Paten	70
D. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi	70
BAB XI PENUTUP.....	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi.....	4
Gambar 1. 2 Persentase Rincian Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	5
Gambar 2. 1 Persentase Jumlah Penelitian di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	8
Gambar 2. 2 Rekomendasi Kebijakan Transportasi Tahun 2022	9
Gambar 2. 3 Pemberian Apresiasi atas Pelaksanaan Angkutan Lebaran dari DPR RI kepada Kementerian Perhubungan Tahun 2022	11
Gambar 2. 4 Rapat Terbatas Natal dan Tahun Baru.....	11
Gambar 2. 5 Penganugerahan SAKIP Award 2022 di Lingkungan Kementerian Perhubungan	13
Gambar 2. 6 Pemberian apresiasi pemenang Lomba oleh Asisten Deputi Pengembangan Ekonomi Kreatif.....	14
Gambar 2. 7 Piagam Penghargaan Juara ke-2 Lomba Konten UPT.....	14
Gambar 2. 8 Penyerahan Piagam Penghargaan	14
Gambar 3. 1 Peningkatan Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	15
Gambar 3. 2 Komposisi Pegawai (PNS, CPNS & PPNPN/ PRAMUBAKTI) di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi	15
Gambar 3. 3 Rincian Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir	16
Gambar 3. 4 Rincian Pegawai Berdasarkan Golongan.....	16
Gambar 3. 5 Rincian Pegawai Berdasarkan Jabatan	17
Gambar 3. 6 Rincian Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin pada Tahun 2022	17
Gambar 3. 7 Surat Usulan Kenaikan Pangkat Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022	19
Gambar 3. 8 Surat Keputusan Penempatan Pegawai.....	20
Gambar 3. 9 Nota Dinas Edaran Rekapitulasi Presensi Pegawai Melalui SKEMA RAJA	24
Gambar 3. 10 Nota Dinas Pembinaan Pegawai yang Tidak Mengikuti Apel Pagi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.....	25
Gambar 4. 1 Keberhasilan Pelaksanaan Pengaturan Arus Mudik Lebaran 2022.....	27
Gambar 4. 2 Beberapa Kebijakan Angkutan Lebaran Tahun 2022.....	28
Gambar 4. 3 Perbandingan Jumlah Penumpang Tahun 2019 s.d 2022.....	30
Gambar 4. 4 Modal Share angkutan umum pada periode Nataru Tahun 2022-2023	31
Gambar 4. 5 Rekomendasi Kebijakan	31
Gambar 4. 6 Rekomendasi Kebijakan Mitigasi	32
Gambar 4. 7 Ringkasan Analisis Data	32
Gambar 4. 8 Usulan Rute Penerbangan di Wilayah Timur Indonesia.....	34
Gambar 4. 9 Perbandingan Harga Tiket dengan TBA pada Maskapai LCC dan Full Service	37
Gambar 4. 10 Peninjauan Lokasi Terminal Bayangan Pasar Rebo	41

Gambar 4. 11 Peninjauan Lokasi Terminal Tipe A Amplas Kota Medan	41
Gambar 4. 12 Pelaksanaan Survey Lapangan.....	42
Gambar 4. 13 Rute BTS Kota Palembang	44
Gambar 4. 14 Pelaksanaan Survey Lapangan.....	44
Gambar 4. 15 Focus Group Discussion (FGD) “Akselerasi Pembangunan Dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas”	46
Gambar 4. 16 Trayek Tol Laut dan Penyeberangan Perintis	48
Gambar 4. 17 Kegiatan Survey Lapangan	49
Gambar 5. 1 Tampilan Dashboard e-Library.....	51
Gambar 5. 2 Tampilan Dashboard Open Journal System	51
Gambar 5. 3 Tahapan Penerbitan Jurnal Transportasi.....	52
Gambar 5. 4 Tampilan Dashboard Aplikasi e-Survey	52
Gambar 5. 5 Dashboard Aplikasi SIGAP SIHATI	53
Gambar 5. 6 Tahapan Pengaduan di Aplikasi SIGAP SIHATI	53
Gambar 6. 1 Berita Acara Serah Terima Aset	54
Gambar 6. 2 Berita Acara Serah Terima Aset	55
Gambar 9. 1 Kurva S Badan Kebijakan Transportasi	59
Gambar 10. 1 Webinar Upaya Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik	61
Gambar 10. 2 Diseminasi Hasil Analisis Kebijakan Lalu Lintas Angkutan Perkotaan	61
Gambar 10. 3 FGD Keselamatan dan Keamanan Moda Darat dan Kereta Api	62
Gambar 10. 4 Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Udara dan Laut Menuju Transportasi Maju.....	63
Gambar 10. 5 Penyusunan Kebijakan Light Rapid Transit (LRT).....	65
Gambar 10. 6 Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas	66
Gambar 10. 7 FGD Optimalisasi Angkutan Feeder Studi Kasus LRT Palembang	66
Gambar 10. 8 FGD Dryport to Dryport (DP2DP) Project Gerderland - West Java ...	67
Gambar 10. 9 FGD Seamless Connectivity dan Land Value Capture dalam Mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri	69
Gambar 10. 10 Publikasi penelitian Badan Kebijakan Transportasi dalam Bentuk Jurnal Transportasi.....	69
Gambar 10. 11 Instagram Badan Kebijakan Transportasi.....	70
Gambar 10. 12 Youtube Badan Kebijakan Transportasi	70
Gambar 10. 13 Facebook Badan Kebijakan Transportasi	71
Gambar 10. 14 Twitter Badan Kebijakan Transportasi	71

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Rincian Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi ...	5
Tabel 2. 1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan.....	8
Tabel 2. 2 Hasil Evaluasi SAKIP di Kementerian Perhubungan	12
Tabel 3. 1 Pegawai Penerima Beasiswa Pendidikan	18
Tabel 3. 2 Pendidikan dan Pelatihan Pegawai Badan Kebijakan Transportasi.....	21
Tabel 4. 1 Perbandingan Jumlah Penumpang Angkutan Umum Pada Masa Angkutan Lebaran 2022 dan 2019	26
Tabel 5. 1 Koleksi Perpustakaan	50
Tabel 9. 1 Realisasi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Per Belanja Tahun 2022	58
Tabel 9. 2 Capaian Daya Serap Per-Program Kegiatan Tahun 2022	59

BAB I

PROFIL BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

A. Tugas Pokok dan Fungsi Badan Kebijakan Transportasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Tahun 2022, tugas Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Sedangkan fungsi Badan Kebijakan Transportasi adalah sebagai berikut:

- Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program analisis dan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi;
- Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- Pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi norma, standar, prosedur, kriteria di bidang transportasi;
- Pengelolaan manajemen pengetahuan kebijakan transportasi;
- Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kebijakan di bidang transportasi;
- Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi;
- Pelaksanaan administrasi Badan Kebijakan Transportasi;
- Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

B. Struktur Organisasi

Badan Kebijakan Transportasi mempunyai 5 (lima) unit satuan kerja yang disusun berdasarkan pendekatan fungsi, yang digambarkan dalam struktur organisasi sebagai berikut:



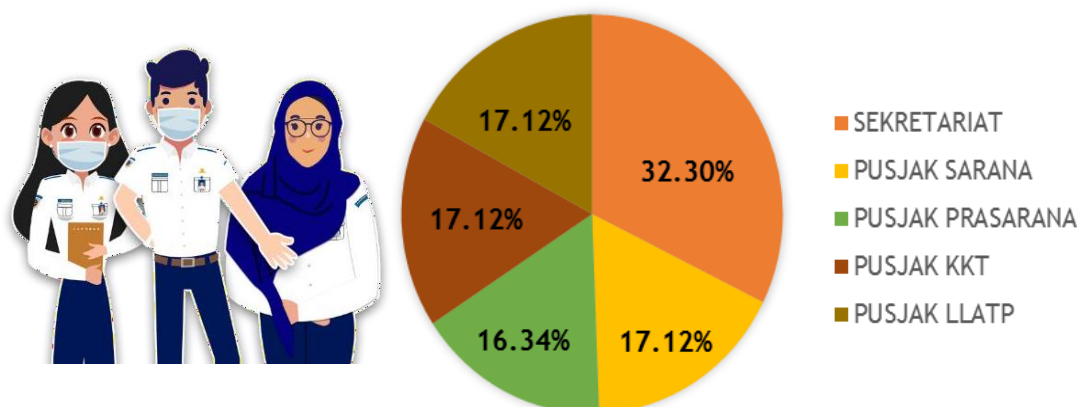
Gambar 1. 1 Struktur Organisasi Badan Kebijakan Transportasi

C. Komposisi Pegawai Tahun 2022

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 257 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Rincian Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

NO	UNIT KERJA	JUMLAH
1.	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	83
2.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	44
3.	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	42
4.	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi (KKT)	44
5.	Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan (LLATP)	44
TOTAL		257



Gambar 1. 2 Persentase Rincian Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Kepala Badan Kebijakan Transportasi dengan tingkat Eselon Ia. Pada masing-masing Unit Kerja Eselon II di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dipimpin oleh Pejabat Tinggi Pratama dengan tingkat Eselon IIa. Total secara keseluruhan jumlah pejabat struktural di Badan Kebijakan Transportasi adalah sebanyak 18 termasuk Pejabat Eselon I.

D. Visi dan Misi

Visi dan Misi Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 ditetapkan dengan menyelaraskan Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta memperhatikan berbagai dinamika lingkungan strategis, perkembangan IPTEK, dan kondisi yang diharapkan pada tahun 2022-2024. Didasarkan pada hal tersebut, maka ditetapkan Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai berikut:



“Badan Kebijakan Transportasi (BKT) sebagai pusat unggulan (center of excellence) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang antisipatif dan responsif guna mendukung terwujudnya Visi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah”

Penyelenggaraan serangkaian proses analisis perumusan kebijakan bidang transportasi yang antisipatif, dan responsif merupakan salah satu upaya yang ditempuh untuk mewujudkan rekomendasi kebijakan yang kemanfaatannya memiliki nilai strategis untuk mendukung pencapaian fokus utama dan agenda prioritas Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Badan Kebijakan Transportasi sebagai pusat unggulan riset kebijakan transportasi yang berkualitas, antisipatif, dan responsif, ditetapkan Misi Badan Kebijakan Transportasi, sebagai berikut:

1. Meningkatkan **harmonisasi** kebijakan transportasi secara **holistik, integratif, tematik, spasial (HITS)**;
2. Meningkatkan **kualitas** rumusan kebijakan transportasi 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 transportasi;
4. Membangun **bisnis proses** yang efektif dalam perumusan kebijakan di bidang transportasi;
5. **Penguatan SDM**, sarana, prasarana, pendanaan, database, dan kelembagaan dengan dukungan kinerja perencanaan, program, dan penganggaran serta kualitas tata kelola yang efektif dan efisien.

E. Sejarah Badan Kebijakan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi merupakan organisasi perubahan dari Badan Penelitian dan Pengembangan (Litbang) Perhubungan. Berdasarkan arahan Menteri Perhubungan di tahun 2020 bahwa dalam rangka menyikapi kebijakan pembentukan Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) yang mengintegrasikan seluruh kegiatan penelitian instansi pemerintah, maka Badan Litbang Perhubungan diarahkan untuk bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi.

Perubahan organisasi Badan Kebijakan Transportasi dilaksanakan secara bertahap sejak pengusulan awal di tahun 2020 sampai dengan ditetapkan pada bulan Januari di tahun 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Organisasi Kementerian Perhubungan. Selanjutnya struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Berbeda dengan Badan Litbang Perhubungan dengan lingkup pekerjaan utama adalah penelitian, pelaksanaan pekerjaan Badan Kebijakan Transportasi berfokus pada analisis dan penyusunan kebijakan di bidang transportasi. Output organisasi Badan Kebijakan Transportasi adalah rekomendasi kebijakan bidang transportasi dalam bentuk naskah kebijakan dengan pengampu kinerja utama organisasi, yaitu pejabat fungsional analisis kebijakan. Pelaksanaan pekerjaan penyusunan kebijakan transportasi diawali dengan penyusunan agenda setting yang berangkat dari arahan direktif Menteri Perhubungan, perkembangan dinamika isu transportasi, inisiatif strategis sebagai turunan dari agenda prioritas nasional.

Struktur organisasi Badan Kebijakan Transportasi disusun menggunakan pendekatan fungsi bukan pendekatan moda seperti struktur organisasi sebelumnya. Hal ini dimaksudkan untuk menjawab tantangan isu integrasi antar moda dimana fasilitas dan pelayanan transportasi khususnya pada zona transisi haruslah seamless dalam satu kesisteman layanan secara fisik maupun teknologi.

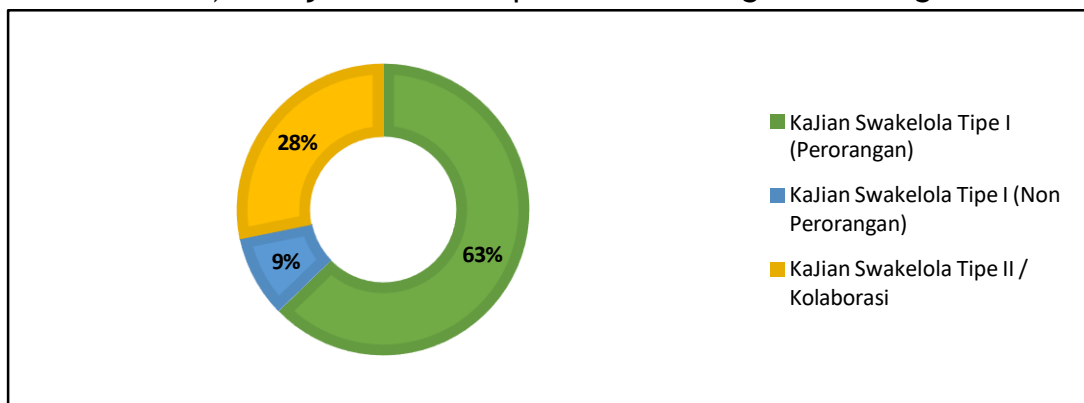
Di samping hal tersebut dengan pendekatan fungsi diharapkan dapat memudahkan Badan Kebijakan Transportasi dalam menyusun formulasi kebijakan dan rekomendasi kebijakan yang diimplementasikan tepat guna pada 7 (tujuh) objek utama sebagai output kebijakan sektor transportasi, yaitu pelayanan (konektivitas), sarana, prasarana, keselamatan, operasional (lalu lintas dan angkutan), kelembagaan (sdm dan organisasi) dan pembiayaan pembangunan serta tarif.

BAB II

KILAS KINERJA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

A. Unit Kerja dalam Angka

Program dan Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Tahun Anggaran 2022 telah direncanakan terdapat 110 penelitian yang akan dilaksanakan, terdiri atas 10 penelitian yang dilaksanakan dengan mekanisme swakelola Tipe I studi non-perorangan, 69 penelitian yang dilaksanakan dengan mekanisme swakelola Tipe I studi perorangan, dan 31 penelitian dengan mekanisme swakelola Tipe III (kerja sama/ kolaborasi) ditunjukkan secara persentase sebagaimana diagram berikut:



Gambar 2. 1 Persentase Jumlah Penelitian di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

Adapun dalam pelaksanaannya, program dan kegiatan yang berkaitan dengan penelitian dan pengembangan tidak dapat dilaksanakan, dikarenakan adanya pengalihan kegiatan dan anggaran yang terkait dengan program penelitian dan pengembangan kepada BRIN. Meskipun demikian, selama tahun 2022 selama masa transisi, Badan Kebijakan Transportasi telah melaksanakan analisis kebijakan dan telah disusun serta disampaikan kepada Menteri Perhubungan sebanyak 44 rekomendasi kebijakan, dengan rincian jumlah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan

NO	TEMA	JUMLAH REKOMENDASI KEBIJAKAN
1	Bidang Sarana Transportasi	9
2	Bidang Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda	16
3	Bidang Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan	13
4	Bidang Keselamatan dan Keamanan	6
TOTAL		44

Adapun judul dari 44 rekomendasi kebijakan tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 2. 2 Rekomendasi Kebijakan Transportasi Tahun 2022

Dalam rangka mendukung visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, Badan Kebijakan Transportasi hadir sebagai pusat unggulan (*center of excellence*) yang terpercaya dalam analisis dan rekomendasi perumusan kebijakan transportasi yang antisipatif dan responsive.

Selama proses transisi, Rencana Strategis (RENSTRA) Badan Kebijakan Transportasi masih menggunakan Rencana Sstrategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020-2024, yang telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor 145 Tahun 2020.

Secara umum, Sasaran Program 1 Badan Kebijakan Transportasi telah tercapai, khususnya di Indikator Kinerja Program (IKP) 1 *Intermediate Outcome* dan IKP 3 *Intermediate Outcome*. Adapun untuk IKP yang lain pada Sasaran Program 1 tidak dapat dilakukan pengukuran, dikarenakan kegiatan penelitian telah beralih ke BRIN.

Sasaran Program 2 Badan Kebijakan Transportasi telah tercapai. Kedepan, IKP ini tidak dapat dicantumkan dalam RENSTRA Badan Kebijakan Transportasi, dikarenakan adanya perubahan proses bisnis yang semula berorientasi hasil penelitian menjadi rekomendasi kebijakan.

Pada Sasaran Program 3, Target Indeks RB tahun 2022 sebesar 79,5 dengan realisasi Indeks RB tahun 2021 yaitu 79,20, jika dibandingkan dengan target indeks RB Tahun 2021 maka realisasi indeks RB Tahun 2021 sama dengan target, sedangkan jika dibandingkan dengan target indeks RB Tahun 2022 maka diperoleh capaian kinerja sebesar 99,623 %. Saat ini, indeks RB Tahun 2022 masih dalam proses penilaian oleh Kementerian PANRB dan hasil indeks RB tersebut baru akan disampaikan pada tahun 2023 sehingga sampai untuk sementara nilai capaian kinerja indeks RB menggunakan capaian indeks RB tahun sebelumnya. Dari IKP yang dapat dihitung, diperoleh capaian kinerja Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022 sebesar 122,839%. Hal ini dapat diartikan bahwa kinerja Badan Kebijakan Transportasi telah mencapai target. Dalam rangka mendukung ketercapaian target kinerja Badan Kebijakan Transportasi pada Tahun 2022, telah terealisasi anggaran sebesar 99,97% atau senilai Rp97.096.874.442,00 dari pagu senilai Rp97.299.623.000,00.

B. Peristiwa penting

1. Analisa dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2022

Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan (LLATP) telah melakukan survei Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2022. Berdasarkan hasil survei online yang dibagi menjadi tiga tahap dengan hasil akhir perkiraan potensi pergerakan secara nasional sebesar 85,5 juta orang dan menghasilkan rekomendasi sebagai berikut:

- a. penerapan protokol kesehatan yang baik dan disiplin meskipun kondisi semakin membaik,
- b. pada titik-titik simpul transportasi perlu dilakukan penanganan secara baik sehingga dapat meminimalisasi adanya kerumunan,
- c. perlu tetap diantisipasi ketersediaan kapasitas angkut untuk semua moda, kapasitas penumpang angkutan umum harus tetap dibatasi (tidak 100%).
- d. Khusus untuk kendaraan pribadi perlu dilakukan pengaturan perjalanan (*demand management*) dan rekayasa lalu lintas yang efektif terutama pada saat puncak arus mudik dan balik seperti *one way* dan *contra flow*, sehingga dapat dihindarkan adanya penumpukan yang berpotensi terjadinya kerumunan.

Dengan penanganan yang baik dari pihak kepolisian, Kementerian Perhubungan dan pihak terkait, penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2022 dapat dilaksanakan dengan baik. Hal ini diwujudkan dengan adanya apresiasi dari DPR RI terkait tugas yang telah dilaksanakan.



Gambar 2. 3 Pemberian Apresiasi atas Pelaksanaan Angkutan Lebaran dari DPR RI kepada Kementerian Perhubungan Tahun 2022

2. Penggunaan Hasil Kajian dari Badan Kebijakan Transportasi oleh Presiden Republik Indonesia dalam Rapat Terbatas Natal dan Tahun Baru

Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan, dan Transportasi Perkotaan (Pusjak LLATP) melakukan survei penanggulangan pergerakan masyarakat pada masa libur Natal dan Tahun Baru. Salah satu hasil dari kajian survey tersebut adalah adanya potensi pergerakan masyarakat sebesar 44 juta orang yang juga menjadi referensi Presiden Joko Widodo dalam rapat terbatas Nataru.



Gambar 2. 4 Rapat Terbatas Natal dan Tahun Baru

Rekomendasi yang dihasilkan yaitu perlu dilakukan persiapan langkah antisipasi yang komprehensif dalam menyediakan layanan fasilitas sarana dan prasarana transportasi baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, perlu dilakukan langkah-langkah manajemen dan rekayasa lalu lintas

secara lebih efektif terutama ruas jalan menuju daerah wisata, serta perlunya sosialisasi dan edukasi terkait kebijakan pengaturan dan pengendalian (secara *top to bottom* maupun sebaliknya) tidak hanya melalui media massa dan daring, tetapi juga bekerja sama dengan pemerintah daerah agar pemahaman masyarakat lebih baik dan dapat mengantisipasi perjalanan yang akan dilakukan.

C. Penghargaan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022

Beberapa capaian keberhasilan Badan Kebijakan Transportasi dalam rangka menunjang tugas dan fungsi Badan Kebijakan Transportasi di Tahun 2022 antara lain:

1. Peringkat 1 dalam Evaluasi Implementasi SAKIP Tahun 2022

Berdasarkan Surat Edaran Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor SE-ITJEN I Tahun 2022 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Keputusan Inspektur Jenderal Nomor KP-ITJEN 33 Tahun 2022 tentang Pembentukan Kelompok Kerja Evaluasi atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Unit Kerja Eselon I Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2022, Inspektorat Jenderal telah melaksanakan evaluasi atas implementasi SAKIP di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Hasil Evaluasi SAKIP di Kementerian Perhubungan

No.	Unit Kerja	Total	Ranking
1	Sekretariat Jenderal	80,27	7
2	Inspektorat Jenderal	81,26	2
3	Ditjen Perhubungan Darat	80,44	4
4	Ditjen Perhubungan Laut	80,42	5
5	Ditjen Perhubungan Udara	80,36	6
6	Ditjen Perkeretaapian	80,42	5
7	BPSDM Perhubungan	80,53	3
8	Badan Kebijakan Transportasi	82,46	1
9	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	74,96	8

3. Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan Peringkat 3 dalam SAKIP Award di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Undangan dari Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor UM.207/6/7 PHB 2023 perihal Kegiatan Penandatanganan Perjanjian Kinerja dan Pakta Integritas Tahun 2023 Kementerian Perhubungan dan Unit Kerja Eselon 1 serta Penganugerahan SAKIP Award Tahun 2022, bersama ini disampaikan bahwa **Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan Peringkat 3 dengan nilai 69,50.**



Gambar 2. 5 Penganugerahan SAKIP Award 2022 di Lingkungan Kementerian Perhubungan

4. Juara II Lomba Konten UPT Kemenhub dengan tema “ASN Kemenhub Bangga Menggunakan Buatan Indonesia”

Dalam rangka mendukung Gerakan Bangga Buatan Indonesia (Gernas BBI) Jambi Tahun 2022, membangun rasa cinta ASN Kementerian Perhubungan terhadap buatan Indonesia, mendorong aktivitas dan minat membaca juga partisipasi pada intraweb mitra, serta selaras dengan arahan Menko Marvest untuk melakukan aksi afirmatif penggunaan produk dalam negeri, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan Lomba Konten UPT Kemenhub melalui Intraweb mitra.dephub.go.id.


PIAGAM PENGHARGAAN
JUARA 2 LOMBA KONTEN UPT

DIBERIKAN KEPADA
SEKRETARIAT
BALITBANG

Sebagai penghargaan atas kontribusi yang telah diberikan dalam rangka
 penyusunan *Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan* tentang
 petunjuk pelaksanaan *Unit Pelaksana Teknis* – Maret 2022

Tanggal: 14 April 2022

BUDI KARYA SUNADI
 (KORPORASI MANAJEMEN)

Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi mendapatkan piagam penghargaan dengan nomor SRT-009/KPN.1204/2023 dari Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara Jakarta IV, Direktorat Jenderal Perbendaharaan sebagai unit kerja dengan Indikator kinerja pelaksanaan anggaran terbaik tahun anggaran 2022.



BAB III

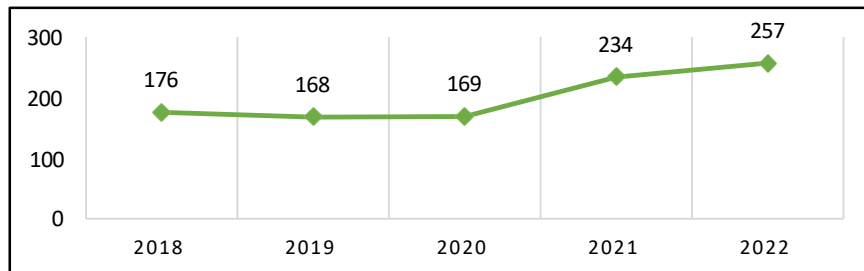
SUMBER DAYA MANUSIA BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

A. Profil SDM Badan Kebijakan Transportasi

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Kebijakan Transportasi. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 257 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

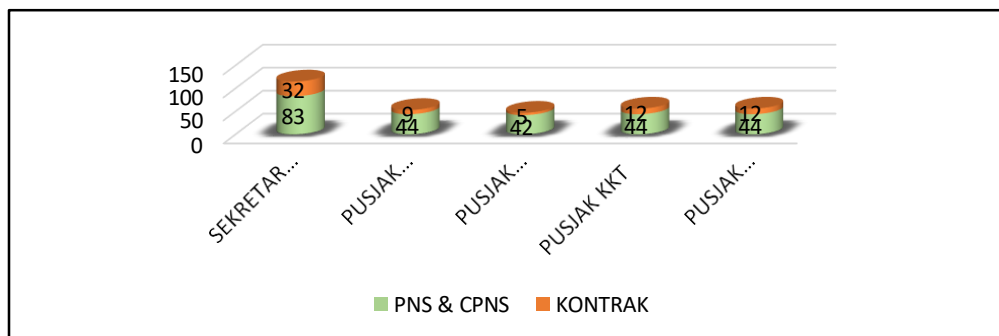
1. Berdasarkan Unit Kerja Eselon II

Jumlah pegawai Badan Kebijakan Transportasi mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Secara rinci perkembangan jumlah pegawai lima tahun terakhir dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3. 1 Peningkatan Jumlah Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

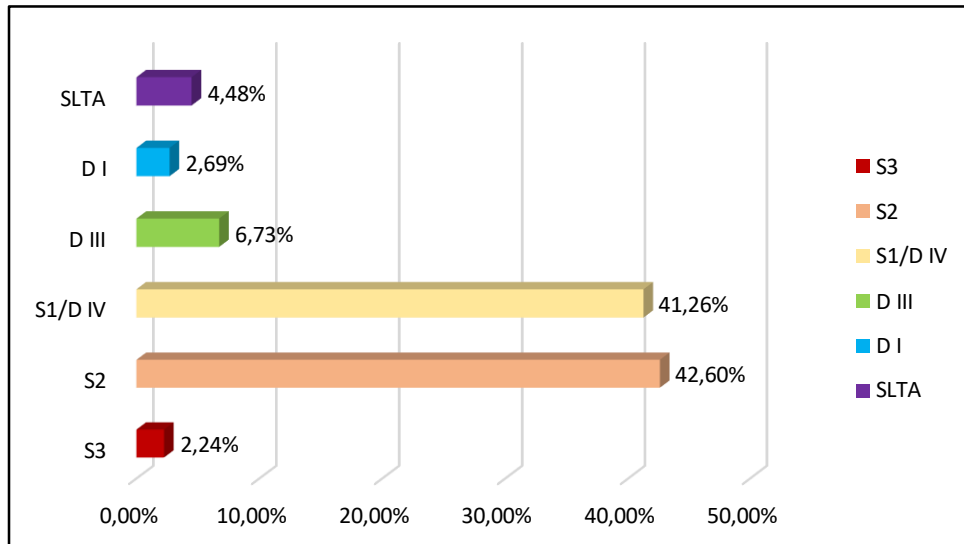
Pelaksanaan pekerjaan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 dibantu oleh tenaga kontrak (PPNPN dan Pramubakti) sebanyak 70 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan unit kerja dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 3. 2 Komposisi Pegawai (PNS, CPNS & PPNPN/ PRAMUBAKTI) di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi

2. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

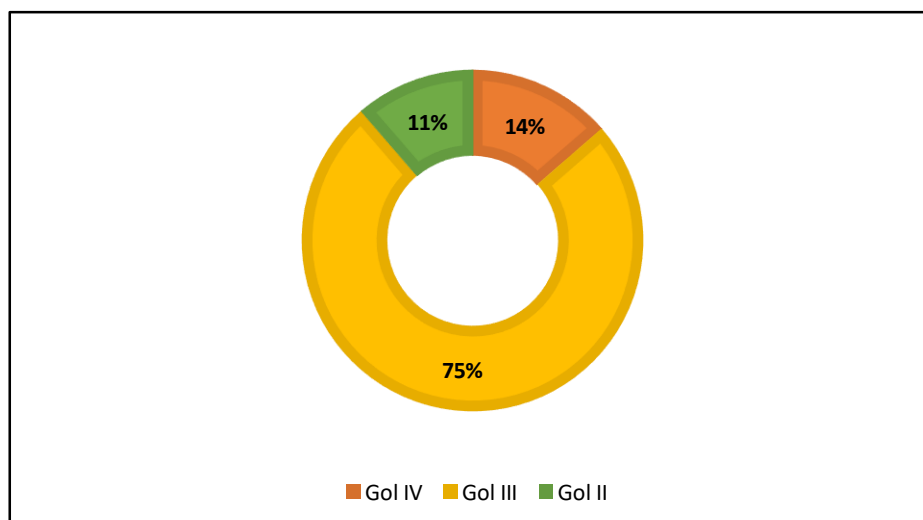
Untuk mendukung sistem kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi, terdapat beberapa level pendidikan terakhir pegawai. Adapun sebaran pegawai berdasarkan tingkat pendidikan terakhir pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:



Gambar 3. 3 Rincian Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir

3. Berdasarkan Golongan

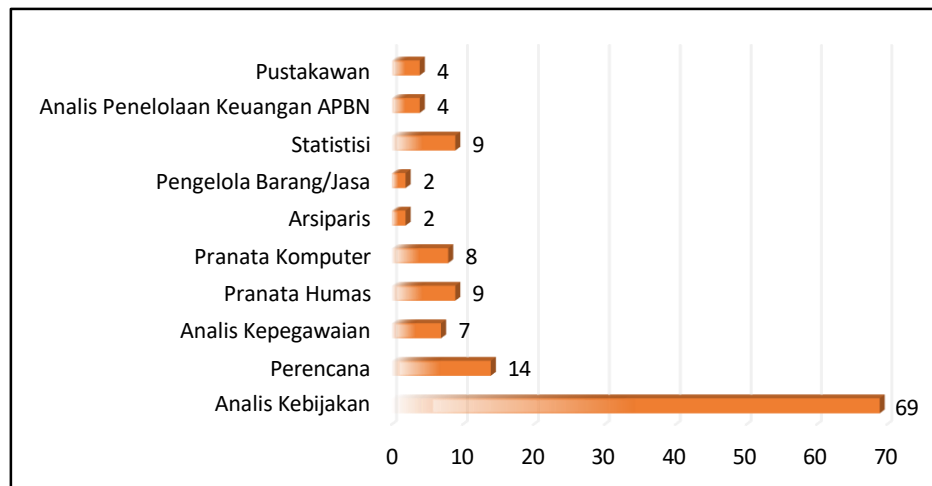
Sedangkan berdasarkan golongan tercatat Badan Kebijakan Transportasi didominasi Golongan III sebanyak 193 pegawai atau 75,10%, Golongan IV sebanyak 35 pegawai atau 13,62% dan Golongan II sebanyak 29 pegawai atau 11,28%. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan golongan pada tahun 2022 sebagaimana gambar berikut:



Gambar 3. 4 Rincian Pegawai Berdasarkan Golongan

4. Berdasarkan Jabatan

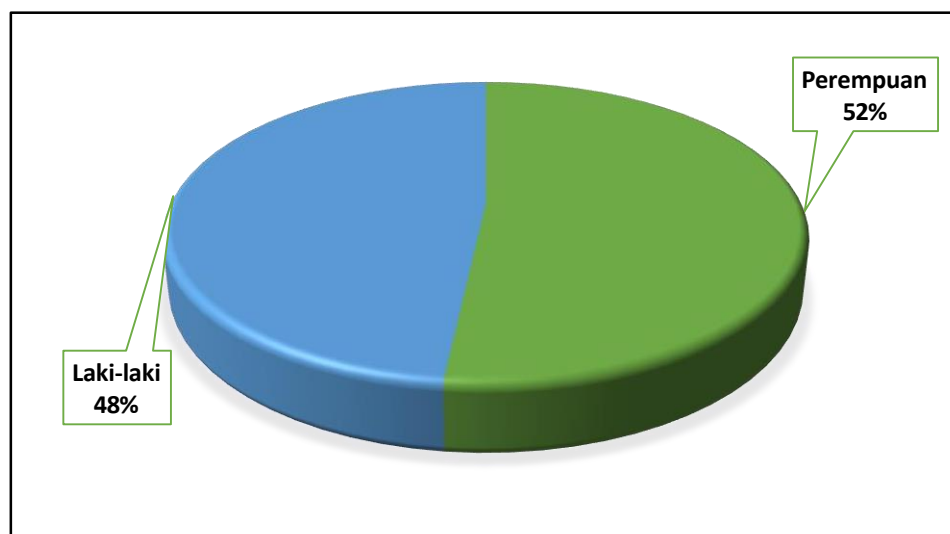
Untuk menunjang rangkaian kegiatan proses penyusunan rekomendasi kebijakan, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai pejabat fungsional tertentu dengan berbagai macam bidang kepakaran yang didominasi oleh jabatan analis kebijakan, secara rinci jabatan fungsional tertentu di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:



Gambar 3. 5 Rincian Pegawai Berdasarkan Jabatan

5. Berdasarkan Gender

Proporsi pegawai Badan Kebijakan Transportasi didominasi oleh Perempuan, akan tetapi secara umum, perbandingan jumlah pegawai berdasarkan gender cenderung seimbang. Hal ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 3. 6 Rincian Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin pada Tahun 2022

B. Pengelolaan SDM Badan Kebijakan Transportasi

Pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan bagian penting dalam mewujudkan visi, misi, dan tujuan organisasi. Sumber Daya Manusia yang dikelola dengan baik menjadi rangkaian penentu efektivitas organisasi tersebut mencapai visi, misi, serta tujuan yang direncanakan. Kemajuan organisasi berhubungan dengan kebutuhan akan dukungan kapasitas SDM sehingga perlu proses yang perencanaan melalui rangkaian analisa yang berpatokan pada regulasi sebagai pedoman dan rujukan dalam pengelolaan SDM.

Usaha peningkatan kualitas SDM ditempuh melalui upaya yang sinergis antara berbagai pihak dan juga memfasilitasi pelatihan dan pendidikan yang memadai. Selain itu kinerja dan manajemen SDM aparatur perlu mendapat pembenahan secara komprehensif yang berbasis pada kompetensi. Berikut ini beberapa upaya pengembangan pegawai Badan Kebijakan Transportasi:

1. Beasiswa Pendidikan

Dalam rangka meningkatkan kualitas SDM, Badan Kebijakan Transportasi memberikan kesempatan kepada seluruh pegawai untuk ikut serta dalam program beasiswa pendidikan yang ada, terdapat beberapa pegawai Badan Kebijakan Transportasi yang mendapat beasiswa di tahun 2022, antara lain:

Tabel 3. 1 Pegawai Penerima Beasiswa Pendidikan

NO.	NAMA	JABATAN	PENDIDIKAN YANG DITEMPUH	KETERANGAN
1	Brian Nararya Nugraha, S.T	Analisis Kebijakan Pertama	S-2/ Double Degree Magister Teknik Sipil - UI & University of Leeds	Tugas Belajar Beasiswa BPSDM
2	Dea Merta Moriska, S.Stat	Statistisi Pertama	S-2/ Double Degree Magister Teknik Sipil - UI & University of Leeds	Tugas Belajar Beasiswa BPSDM
3	Wayan Baniyasa, ST	Perekayasa Pertama	S-2/ Double Degree Magister Teknik Transportasi Laut - ITS & RUAS	Tugas Belajar Beasiswa BPSDM
4	Harnah Nursasi, S.ST.(TD)	Analisis Perencanaan	S-2/ Magister Terapan Pemasaran Inovasi dan Teknologi (PIT) - PTDI STTD	Tugas Belajar Beasiswa BPSDM

2. Kenaikan Pangkat Pegawai

Pangkat adalah kedudukan yang menunjukkan tingkatan seseorang Pegawai Negeri Sipil berdasarkan jabatannya dalam rangkaian susunan kepegawaian dan digunakan sebagai dasar penggajian. Sedangkan untuk Kenaikan pangkat adalah penghargaan yang diberikan atas prestasi kerja dan pengabdian Pegawai Negeri Sipil terhadap Negara, serta sebagai dorongan kepada Pegawai Negeri Sipil untuk lebih meningkatkan prestasi kerja dan pengabdian. Agar kenaikan pangkat dapat dirasakan sebagai penghargaan, maka kenaikan pangkat harus diberikan tepat pada waktunya dan tepat kepada orangnya.

Periode kenaikan pangkat Pegawai Negeri Sipil ditetapkan tanggal 1 April dan 1 Oktober setiap tahun, kecuali kenaikan pangkat anumerta dan kenaikan pangkat pengabdian. Kenaikan Pangkat Reguler diberikan kepada Pegawai Negeri Sipil yang tidak menduduki jabatan struktural atau jabatan fungsional tertentu dan diberikan sepanjang tidak melampaui pangkat atasan langsungnya. Kenaikan pangkat reguler ini diberikan sekurang-kurangnya telah 4 tahun dalam pangkat terakhir dan pangkat tertingginya ditentukan oleh pendidikan tertinggi yang dimilikinya.

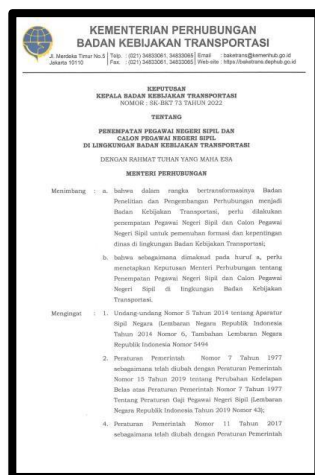
Berikut surat usulan kenaikan pangkat pegawai di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022:



Gambar 3. 7 Surat Usulan Kenaikan Pangkat Pegawai di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022

3. Penempatan Pegawai

Dalam rangka bertransformasinya Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022, maka telah dilakukan penempatan pegawai untuk memenuhi formasi dan kepentingan dinas di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Penempatan pegawai tersebut dituangkan dalam Surat Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor SK-BKT 73 Tahun 2022 tentang Penempatan Pegawai Negeri Sipil dan Calon Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.



Lampiran 1 SK Kepala Badan Kebijakan Transportasi
Nomor : SK-BKT 73 Tahun 2022
Tanggal : 23 September 2022

PEREMPATAN PEGAWAI PADA SEKRETARIAT BADAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI

NO	NAMA	RIP	JABATAN	PEREMPATAN
1.	DINI SYAFITAH, S.T., M.Sc.	19850713 200812 2 002	Perencana Ahli Muda	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
2.	EVIY MARITAM KADANO, S.T., M.M.	19810525 200903 2 005	Perencana Ahli Muda	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
3.	PERDIAN DAMU TRIANTONO, S.T., M.Sc.	19840222 200712 1 001	Perencana Ahli Muda	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
4.	ESTIARA, ST., MT	19930906 202012 2 008	Perencana Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
5.	NADIA MELLA HAMFAH, S.T	19980223 202012 2 002	Perencana Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
6.	DIAN, ST	19880721 202012 1 001	Perencana Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
7.	DWI ANDRIAN SUSANTO, M.Kom	19910413 202012 1 004	Pranata Komputer Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
8.	AHMAD GHIZALI RIZAL, S.Kom.	19890716 201801 1 001	Pranata Komputer Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
9.	ARE HERMAWAN, ST	19910121 202012 1 012	Pranata Komputer Ahli Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi

NO	NAMA	RIP	JABATAN	PEREMPATAN
10.	RESKY PRASETIO WAHYU PRATAMA, S.Si., M.Si.	19920202 202012 1 013	Statistik Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
11.	MOHIMATUS SHOLIHAH, S.Si	19941217 202012 2 008	Statistik Pertama	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
12.	BUDI AJI PURWOKO, S.ST.	19900629 201801 1 001	Analisis Perencanaan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
13.	MISNANDAR PHORE, A.Md.	19831208 201001 1 012	Analisis Perencanaan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
14.	REZA MUTIARA TSANI, S.Tr-Tra	19950923 201801 2 001	Analisis Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
15.	CAHYA PUTRA DINATA, S.ST.	19980609 202203 1 014	Analisis Perencanaan Angkutan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
16.	DONUL SYAFITRI RAMADHANAH, S.ST.	19910321 201012 2 001	Analisis Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
17.	HARNAH NURSASI, S.ST (TD)	19940101 201612 2 001	Analisis Perencanaan	Bagian Perencanaan, Data dan Informasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
18.	RATHI LIBANA, S.Pai., M.Sc.	19831116 200812 2 002	Analisis Kepegawaian Muda	Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
19.	PITA KURNIAWATI, S.Pi., M.T.	19800109 200312 2 002	Analisis Kepegawaian Muda	Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata Usaha, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi
20.	TEGUH HIMAWAN	19831124 200712 1 001	Analisis Kepegawaian Muda	Bagian Sumber Daya Manusia dan Tata

Gambar 3. 8 Surat Keputusan Penempatan Pegawai

C. Peningkatan Kapasitas SDM Badan Kebijakan Transportasi

Untuk meningkatkan kompetensi pegawai Badan Kebijakan Transportasi, diadakan berbagai pendidikan dan pelatihan yang bersifat teknis dan manajerial. Berikut pendidikan dan pelatihan selama tahun 2022:

Tabel 3. 2 Pendidikan dan Pelatihan Pegawai Badan Kebijakan Transportasi

NO.	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
1.	Bimbingan Teknis Penyusunan Naskah Kebijakan	a. Gelombang I (18 - 19 Jan 2022) b. Gelombang II (24 - 25 Jan 2022)	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	64
2.	Pelatihan Kepemimpinan Pengawas Angkatan XCI	31 Jan - 24 Juni 2022	PPSDMAP	3
3.	Pelatihan Kepemimpinan Pengawas Angkatan XCII	7 Feb - 1 Juli 2022	PPSDMAP	3
4.	Pelatihan Manajemen Krisis Angkatan I	14 - 18 Feb 2022	PPSDMAP	3
5.	Pelatihan Kepemimpinan Pengawas Angkatan XCIII	14 Feb - 8 Juli 2022	PPSDMAP	3
6.	Bimbingan Teknis Perancang Peraturan Perundang-undangan	21 - 24 Feb 2022	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	31
7.	Pelatihan Manajemen Talenta Angkatan I	21 - 25 Feb 2022	PPSDMAP	2
8.	Pelatihan Kepemimpinan Pengawas Angkatan XCIV	21 Feb - 15 Juli 2022	PPSDMAP	2
9.	Pelatihan SDM Pengelola Database	7 - 11 Maret 2022	PPSDMAP	5
10.	Pelatihan Pengelolaan Keuangan BLU	7 - 11 Maret 2022	PPSDMAP	1
11.	Pelatihan <i>System Dynamic Modelling</i>	15 - 24 Maret 2022	Inspektorat Jenderal	11
12.	Pelatihan Manajemen Resiko	21 - 25 Maret 2022	Inspektorat Jenderal	2
13.	Bimbingan Teknis Sistem Pengendalian Intern Pemerintah	22 - 24 Maret 2022	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	20

NO.	NAMA PELATIHAN	WAKTU PELAKSANAAN	PENYELENGGARA	JUMLAH PESERTA
14.	Pelatihan Analisis Kebutuhan Pengembangan Kompetensi Angkatan I	4 - 8 April 2022	PPSDMAP	2
15.	Pelatihan Manajemen Talenta Angkatan II	4 - 8 April 2022	PPSDMAP	1
16.	Pelatihan Manajemen Kinerja	18 - 22 April 2022	PPSDMAP	1
17.	Pelatihan Manajemen Krisis Angkatan II	18 - 22 April 2022	PPSDMAP	3
18.	Bimbingan Teknis Pengembangan Kompetensi Teknis Bidang Perencanaan	17 - 19 Mei 2022	Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi	35
19.	Pelatihan <i>Public Speaking</i>	6 - 10 Juni 2022	PPSDMAP	1
20.	Pelatihan <i>Master of Ceremony</i>	6 - 10 Juni 2022	PPSDMAP	1
21.	Pelatihan Pengadaan Barang dan Jasa Angkatan II	6 - 10 Juni 2022	PPSDMAP	1
22.	Pelatihan Pembangunan Karakter CPNS	13 - 17 Juni 2022	PPSDMAP	7
23.	Pelatihan Analisis Kebutuhan Pengembangan Kompetensi Angkatan II	20 - 24 Juni 2022	PPSDMAP	2
24.	Pelatihan Bahasa Inggris Level Pelaksana	20 - 24 Juni 2022	PPSDMAP	1
25.	Pelatihan Dasar CPNS	20 Juni - 24 Nov 2022	PPSDMAP	7
26.	Bimbingan Teknis Fotografi	28 Juni - 1 Juli 2022	Sekretariat BKT	19
27.	Pelatihan EDP Batch 4 Bappenas	11 - 22 Juli 2022	BAPPENAS	2
28.	Pelatihan Kelayakan Proyek Bappenas	10 - 21 Okt 2022	BAPPENAS	3
29.	Pelatihan Rencana Strategis Angkatan III	21 - 25 Nov 2022	BAPPENAS	1

D. Pengawasan dan Penegakan Disiplin Badan Kebijakan Transportasi

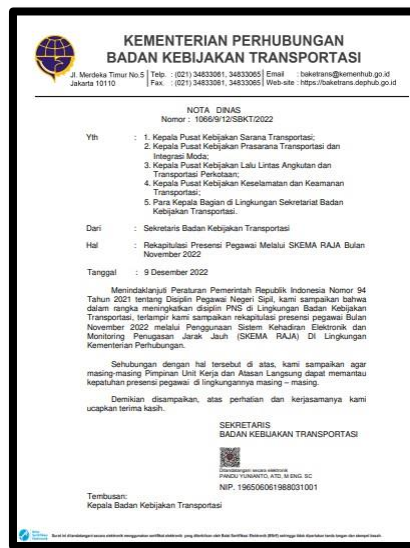
Tiap Unit Kerja Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi masing-masing memiliki Unit Kepatuhan Internal (UKI) yang bertugas untuk melakukan pemantauan internal yang meliputi pemantauan kepatuhan terhadap kode etik dan disiplin pegawai, pemantauan pelaksanaan pembinaan jasmani dan rohani serta pembentukan jiwa korsa pegawai, pemantauan pemeliharaan Barang Milik Negara (BMN), dan pemantauan upaya pencegahan dan pemberantasan pungutan liar, korupsi, kolusi, dan nepotisme di unit kerja masing-masing. Unit Kepatuhan Internal masing-masing unit kerja wajib menyusun laporan hasil pemantauan yang disampaikan kepada Inspektorat Jenderal setiap 3 (tiga) bulan sekali.

Berdasarkan Surat Edaran Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor SE. BLT 01 Tahun 2022 tentang Penyesuaian Sistem Kerja Pegawai di Lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Selama Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Pada Masa Corona Virus Disease, para Pejabat Tinggi Pratama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi telah menerapkan sistem kerja *Work From Home* (WFH) dengan mempertimbangkan jenis, lingkup pekerjaan dan kepentingan.

Sampai dengan akhir Tahun 2022, penerapan WFH masih diberlakukan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Untuk monitoring kehadiran dan pelaksanaan pekerjaan, tetap dilaksanakan secara elektronik melalui aplikasi SKEMA RAJA pada <https://skemaraja.dephub.go.id/>.

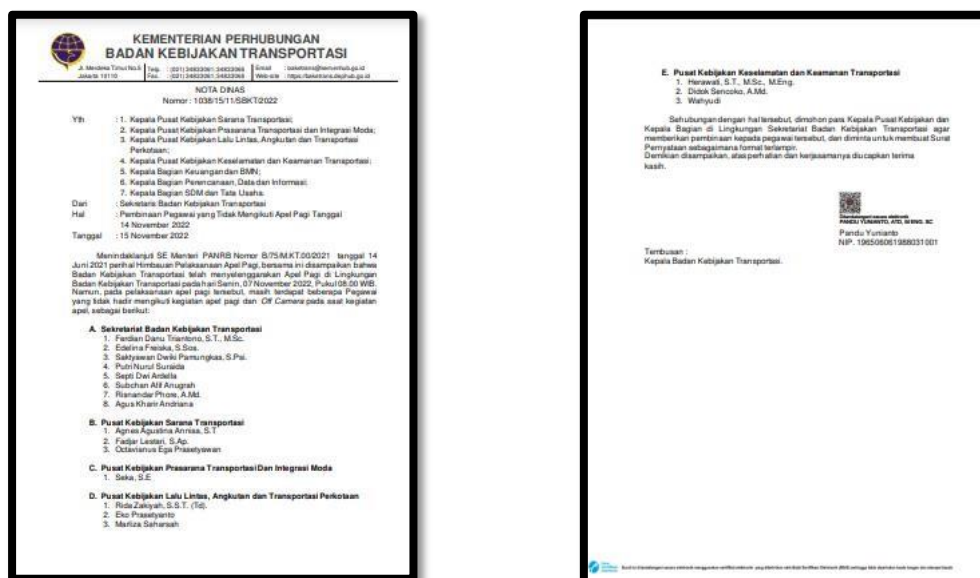
Dalam rangka pemantauan disiplin pegawai Badan Kebijakan Transportasi, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi secara rutin memberikan laporan berkala rekapitulasi kehadiran pegawai per-Unit Kerja mengacu pada data SKEMA RAJA. Laporan dimaksud disampaikan kepada Pejabat Pratama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dan Kepala Bagian di lingkungan Sekretariat Badan. Pemberian laporan ini diharapkan menjadi dasar bagi atasan langsung untuk melakukan pembinaan melalui pemberian teguran kepada pegawai yang tidak hadir tanpa alasan yang sah. Hal tersebut diharapkan menjadi efek jera bagi pegawai yang tidak disiplin.

Berikut ini Nota Dinas Edaran rekapitulasi kehadiran pegawai per-Unit Kerja mengacu pada data SKEMA RAJA:



Gambar 3. 9 Nota Dinas Edaran Rekapitulasi Presensi Pegawai Melalui SKEMA RAJA

Selain pemantauan disiplin pada SKEMA RAJA, Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi secara rutin melakukan pemantauan kedisiplinan PNS dan PPNPN pada apel pagi harian. Bagi PNS dan Non PNS yang tidak mengikuti apel dengan alasan yang sah akan menandatangani Surat Pernyataan untuk tidak mengulangi hal tersebut. Surat Pernyataan dimaksud ditandatangani pegawai dan atas langsung. Bagi pegawai yang masih tidak mengikuti apel dengan alasan yang sah akan diberikan hukuman disiplin. Berikut ini Nota Dinas edaran Pembinaan Pegawai yang tidak mengikuti apel pagi:



BAB IV

KEGIATAN STRATEGIS

A. Peristiwa Penting Berskala Nasional dan/ atau Internasional

1. Analisa dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2022

Terdapat perbedaan yang signifikan dalam penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2022 dibandingkan dengan dua tahun sebelumnya (2020 dan 2021). Bahkan jika dibandingkan dengan Angleb sebelum pandemik 2019 lalu. Pandemi Covid-19 yang sudah dua tahun menerpa, tidak hanya memporak-porandakan kehidupan perekonomian, juga mendisrupsi tradisi kehidupan keagamaan. Secara khusus bagi umat muslim, pandemi mendisrupsi salah satu tradisi terbesarnya yakni, mudik untuk berlebaran. Tahun ini, seiring dengan menurunnya kasus Covid-19 dan juga meningkatnya jumlah masyarakat yang sudah di vaksin, Pemerintah membuat kebijakan membolehkan masyarakat untuk kembali melaksanakan kegiatan mudik lebaran. Masyarakat yang sudah vaksin booster, tidak perlu lagi melakukan tes kesehatan Antigen atau PCR, namun tetap menerapkan protokol kesehatan memakai masker, mencuci tangan, dan menjaga jarak. Oleh karena itu penanganan masalah pergerakan Angleb tahun ini diantisipasi jauh hari sebelum pelaksanaannya agar pola perjalanan dimasa Angleb 2022 berjalan dengan lancar.

Untuk mengetahui permasalahan dan hambatan yang ditemui pada penyelenggaraan Angkutan Lebaran tahun 2022 diperlukan suatu analisis dan evaluasi yang komprehensif sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi kembali di tahun berikutnya. Badan Kebijakan Transportasi sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan telah melakukan analisis dan evaluasi terhadap penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2022, dengan wilayah pemantauan terdiri dari 111 terminal angkutan jalan, 16 pelabuhan penyeberangan, 13 DAOP dan Divre, 110 pelabuhan laut , dan 50 bandar udara.

Angkutan Lebaran Tahun 2022 memiliki karakteristik yang hampir sama dengan kondisi normal, dimana tidak terdapat pelarangan dan/atau pembatasan perjalanan, sehingga data pembanding yang relevan untuk digunakan adalah data tahun 2019.

Tabel 4. 1 Perbandingan Jumlah Penumpang Angkutan Umum Pada Masa Angkutan Lebaran 2022 dan 2019

Tahun	Angkutan Jalan	Angkutan Penyeberangan	Angkutan Udara	Angkutan Laut	Angkutan Kereta Api	Total
2022	2.906.405	3.773.264	3.101.658	1.192.322	2.068.029	13.041.678
2019	4.402.156	4.177.433	4.218.800	1.216.528	2.826.236	16.841.153

	-34,0%	-9,7%	-26,5%	-2,0%	-26,8%	-22,6%
--	--------	-------	--------	-------	--------	--------

Secara keseluruhan jika dibandingkan dengan Lebaran Tahun 2019, maka pada Lebaran Tahun 2022 semua moda angkutan mengalami penurunan. Penurunan secara keseluruhan sebesar -22,6% yaitu dengan total di tahun 2022 sebesar 13.041.678 orang (Jabodetabek). Penurunan yang sangat signifikan terlihat pada moda angkutan jalan sebesar -34,0%. Penurunan ini dikarenakan beberapa hal:

- Pemudik lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi;
- Pembangunan infrastruktur yang begitu pesat khususnya jalan tol trans Jawa dan trans Sumatera memberikan kemudahan bagi pengguna moda untuk mempersingkat waktu perjalanan

Angkutan lebaran 2022 secara keseluruhan dinilai cukup berhasil karena sedikit ditemukan kasus kemanusiaan yang menonjol terkait dengan penyelenggaraan angkutan mudik lebaran 2022. Terdapat 6 indikator keberhasilan tambahan dalam mudik lebaran 2022 ini yaitu Tata kelola lalu lintas, Pengendalian Covid-19 (melalui prokes ketat pelaku perjalanan mudik), Ketersediaan Pangan, Ketersediaan BBM, Bantuan sosial dan Percepatan Vaksin Booster.



Gambar 4. 1 Keberhasilan Pelaksanaan Pengaturan Arus Mudik Lebaran 2022

Sinergi Kelembagaan dalam mudik lebaran 2022 menjadi kunci dalam keberhasilan angkutan lebaran 2022 dimana terjadi kolaborasi dari perencanaan kebijakan sampai ke implementasi. Kecepatan komunikasi dan kondisifitas dalam penyelenggaraan juga ikut memberikan andil besar. Selain itu Keterlibatan media masa dan pakar transportasi cukup memberikan nuansa yang sejuk dan menjadikan pengguna mampu menerima kebijakan - kebijakan yang disosialisasikan pemerintah tanpa ada ego sektoral muncul.



Gambar 4. 2 Beberapa Kebijakan Angkutan Lebaran Tahun 2022

Rekomendasi yang dapat disampaikan dari Analisis dan Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2022 (1443 H) sebagai masukan dalam pelaksanaan angkutan lebaran tahun 2023 adalah sebagai berikut:

- Penggunaan jalur selatan Pulau Jawa sebagai alternatif bagi para pemudik sehingga sarana dan prasarana pendukung pada jalur tersebut harus mulai dipersiapkan dengan baik.
- Memecah pergerakan pemudik dengan memberlakukan WFH, cuti anak sekolah, THR yang dipercepat, serta kebijakan yang mengarah kepada distribusi pergerakan sehingga tidak terjadi penumpukan.
- Terkait jalan tol maupun non-tol direkomendasikan penyempurnaan manajemen rekayasa lalu lintas, mulai dari manajemen ganjil-genap, one way, contraflow di jalan tol maupun di non-tol sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan dan juga tersedianya rest area yang representatif dan mencukupi jumlahnya.
- Terkait ASDP di rekomendasikan menambah kapasitas penampungan kendaraan, memangkas waktu antre kendaraan untuk naik ke angkutan penyeberangan, implementasi secara permanen sistem buffer zone baik di merak dan bakaheuni serta Gilimanuk-Ketapang hingga perluasan dermaga yang padat.
- Terkait rest area di rekomendasikan adanya pemisahan antara zona parkir dan zona aktivitas dalam rest area, supaya arus kendaraan di dalam rest area lebih lancar.
- Persiapan meningkatkan angkutan umum di perkotaan dan kabupaten yang berkelanjutan dan difasilitasi pemerintah daerah dalam mendukung program angkutan lebaran kedepannya.

- g. Terkait keselamatan lalu lintas, direkomendasikan penindakan dari aparat hukum karena kejadian dilapangan konsentrasi petugas semata-mata terfokus pada kelancaran arus mudik dan arus balik. Serta kampanye keselamatan berlalu lintas, khususnya saat musim mudik, harus lebih intensif lagi.
- h. Sosialisasi mudik lebaran 2023 yang dilakukan lebih awal dengan cara mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dengan memberikan tawaran yang lebih baik serta secara bertahap menerapkan mudik gratis.
- i. Terkait rendahnya penggunaan angkutan umum untuk mudik lebaran, perlu di buat kebijakan insentif untuk pengguna angkutan umum selain rekayasa lalu lintas seperti jalur khusus contraflow untuk angkutan umum (mudik dan balik).
- j. Memanfaatkan teknologi digital berbasis ITS (*Intelligent Transport System*) seperti pemanfaatan informasi sistem perjalanan melalui mobile apps pengguna serta *Dynamic Message Sign* (DMS) dan penerapan *Multi-Lane Free Flow* (MLFF) pada pintu tol sehingga bisa mengurangi antrean di pintu tol.

2. Analisis dan Evaluasi Pengaturan dan Pengendalian Transportasi Pada Masa Natal 2022 dan Tahun Baru 2023



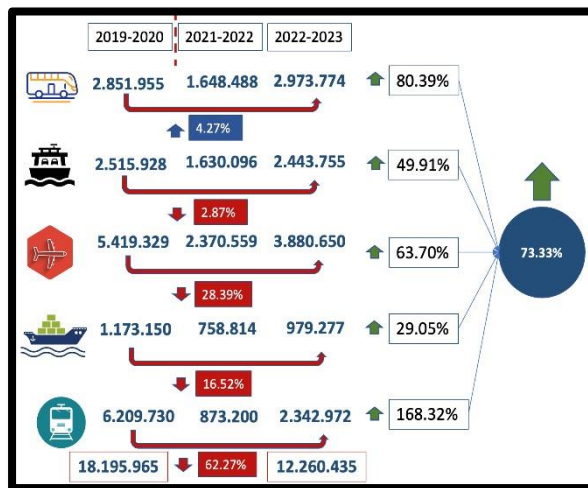
Maksud dari pelaksanaan kegiatan Analisis dan Evaluasi Pengaturan dan Pengendalian Transportasi Pada Masa Natal 2022 dan Tahun Baru 2023 (Nataru 2022 - 2023) adalah untuk mengevaluasi kebijakan pengaturan dan pengendalian transportasi pada masa Nataru 2022-2023. Sedangkan tujuan dari penyusunan Analisis dan Evaluasi (ANEV) ini adalah sebagai berikut:

- a. Inventarisasi kebijakan dan peraturan terkait penyelenggaraan pengaturan dan pengendalian transportasi pada masa Natal dan Tahun Baru 2022-2023;
- b. Mengidentifikasi fenomena-fenomena dan kejadian menonjol yang terjadi pada transportasi pada masa Natal dan Tahun Baru 2022-2023;
- c. Menganalisis dan mengevaluasi penyelenggaraan pengaturan dan pengendalian transportasi pada masa Natal dan Tahun Baru 2022-2023
- d. Membuat laporan keberhasilan pengaturan dan pengendalian transportasi Nataru 2022-2023;

- e. Memberikan saran dan rekomendasi kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia baik pada saat masa angkutan Natal dan Tahun Baru 2022-2023, maupun pada saat penyelenggaraan pengaturan dan pengendalian dimasa yang akan datang seperti kutan Angkutan Lebaran 2023 dan Nataru 2023-2024.

Untuk mengantisipasi pergerakan dimasa nataru, Badan Kebijakan Transportasi telah melakukan survei online sebanyak dua kali. Secara akademik metode yang digunakan dalam kedua survei ini sudah melalui pendekatan yang sangat baik, hasil penyempurnaan survei online Nataru tahun 2021 dan survei lebaran 2022. Perbandingan jumlah penumpang pada masa nataru dari tahun 2019 sampai dengan 2022 dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

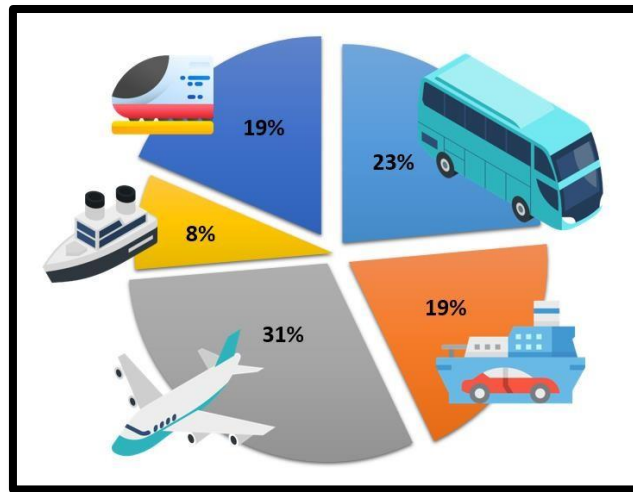
Gambar 4. 3 Perbandingan Jumlah Penumpang Tahun 2019 s.d 2022



Berdasarkan gambar jika dibandingkan Nataru 2022-2023 dengan kondisi Normal sebelum Pandemi di Nataru 2019-2020 terlihat bahwa pergerakan Nataru tahun 2022-2023 mulai mendekati keadaan normal bahkan untuk angkutan jalan sudah melebihi keadaan normal dengan naik 4.27%. Begitu juga angkutan penyeberangan yang mendekati normal dengan

selisih hanya 2.87% berikut angkutan udara dengan selisih 28.39%, angkutan laut 16.52%. Hanya angkutan kereta api yang selisih nya masih cukup jauh dengan kondisi normal yaitu 62.27%. Jika dilihat dari trend maka diprediksi Nataru Tahun depan 2024 jika pergerakan Covid-19 sangat melandai dan keadaan Kembali normal diprediksi nataru 2023-2024 bisa mendekati normal nataru 2019-2020 yaitu sebesar 18 juta lebih.

Sedangkan *Modal Share* angkutan umum pada periode Nataru Tahun 2022-2023, dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 4. 4 Modal Share angkutan umum pada periode Nataru Tahun 2022-2023

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat jumlah penumpang pada saat nataru 2022-2023 didominasi oleh angkutan udara dengan 31%. Dominan angkutan udara terjadi hampir disetiap nataru dikarenakan konsentrasi pergerakan berada juga di luar pulau jawa yaitu Indonesia Timur yang memerlukan konektivitas melalui udara, selain faktor liburan nataru ke destinasi wisata yang menggunakan angkutan udara.

Berdasarkan hasil Anev Nataru 2022 - 2023 dapat disimpulkan bahwa Kebijakan Pengaturan dan Pengendalian Transportasi selama Nataru telah dilakukan dengan sangat baik, dengan melibatkan kerjasama kesadaran masyarakat, kementerian dan lembaga, TNI, Polri serta pemerintah daerah baik provinsi maupun kabupaten dan kota.

Berikut ini beberapa rekomendasi kebijakan yang diusulkan oleh Badan Kebijakan Transportasi, antara lain:



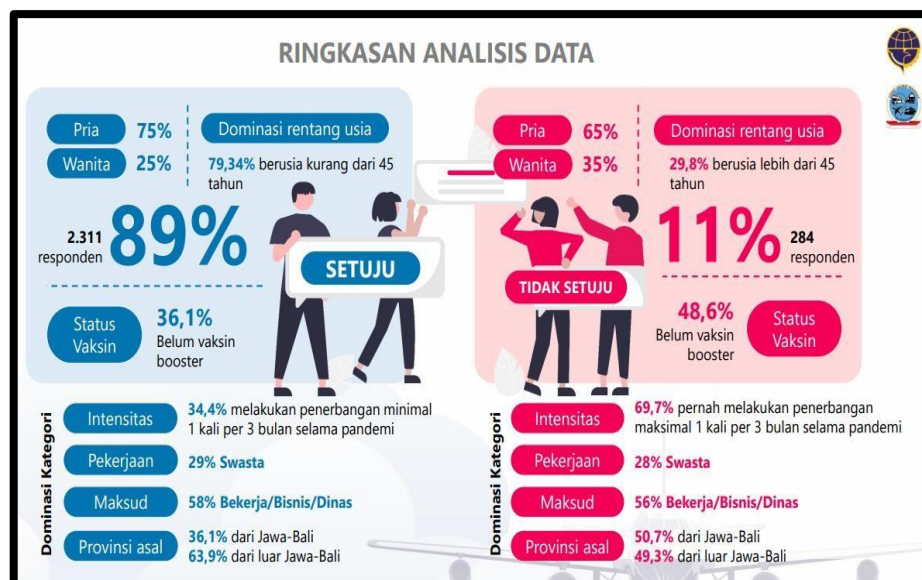
Gambar 4. 5 Rekomendasi Kebijakan



Gambar 4. 6 Rekomendasi Kebijakan Mitigasi

3. Penghapusan Syarat Tes PCR/Antigen untuk Perjalanan Transportasi Udara

Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda telah melakukan kegiatan Survey untuk Penghapusan Syarat Tes Antigen Bagi Penumpang Pesawat yang Telah Mendapatkan Baksin Booster, dimana hasil survey tersebut sebagai dasar dikeluarkannya SE Nomor 21 Tahun 2022 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Pada Masa Pandemi Covid-19



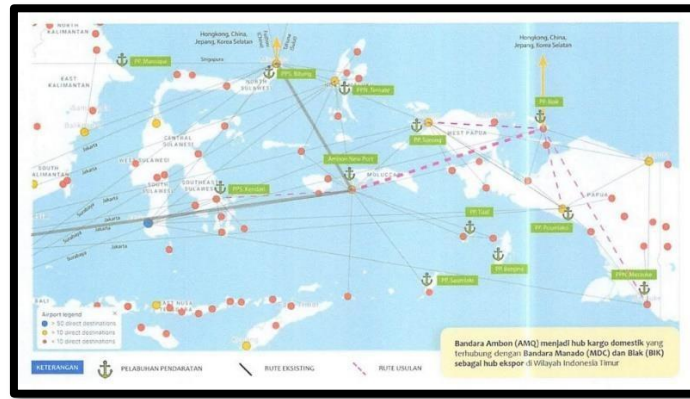
Gambar 4. 7 Ringkasan Analisis Data

Rekomendasi yang diberikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai regulator yaitu:

- a. Dengan sudah menerima vaksin booster, penumpang akan memiliki ketahanan tubuh yang lebih baik terhadap virus Covid-19, diharapkan penumpang sudah tidak perlu melakukan tes PCR/Antigen dengan ditandai tidak adanya gejala sakit. Sehingga dapat menghemat waktu dan biaya;
- b. Penumpang pesawat udara memiliki status vaksin yang berbeda-beda, sehingga walaupun ada pembebasan tes PCR/Antigen bagi yang sudah menerima vaksin booster, disarankan sebagai berikut:
 - 1) Tetap melaksanakan protokol kesehatan, mengisi aplikasi PeduliLindungi (*trace and tracking*) di bandara keberangkatan;
 - 2) Penyediaan green lane bagi penumpang yang sudah menerima vaksin booster pada saat check in dan SCP2. Misalnya dengan memanfaatkan jalur *Sky Priority*;
 - 3) Dianjurkan tidak makan dan minum serta selalu menggunakan masker, face shield dan membawa hand sanitizer selama penerbangan
- c. Perlu dikaji lebih lanjut terkait penghapusan syarat PCR/Antigen bagi penumpang yang sudah menerima vaksin *booster* dengan mempertimbangkan tingkat atau presentase vaksinasi nasional dan tiap-tiap daerah.

4. Dukungan Sektor Transportasi Udara terhadap Ekspor Hasil Perikanan Tangkap

Sektor transportasi udara dapat berperan sebagai simpul yang menghubungkan produksi tangkapan perikanan di dalam negeri dengan pasar potensial di luar negeri. Namun demikian, bandara internasional yang mendukung simpul tersebut dengan jumlah cukup banyak yang tersebar di seluruh Indonesia masih belum memiliki peran yang merata. Hal ini mengakibatkan Pelabuhan perikanan yang berjumlah 538 dengan potensi produksi yang sangat besar secara kumulatif mengandalkan bandara yang memiliki akses jaringan dan rute terbaik untuk kegiatan ekspornya. Dapat diperhatikan bahwa saat ini kegiatan ekspor hasil perikanan tangkap dari berbagai wilayah di Indonesia Sebagian besar terkonsentrasi di wilayah Pulau Jawa yaitu di Bandara Soekarno-Hatta (CGK). Hal ini tentu saja dapat membebani proses distribusi dan ekspor apabila Sebagian besar hasil perikanan cenderung ditujukan kepada 1 atau 2 bandara internasional. Beban tersebut antara lain adalah jenuhnya kapasitas yang ada dan panjangnya perjalanan yang dilakukan mengingat lokasi Jakarta yang jauh dari pasar potensial luar negeri seperti negara-negara di Kawasan Asia Timur dan Amerika Utara.



Gambar 4. 8 Usulan Rute Penerbangan di Wilayah Timur Indonesia

Terkait dengan dukungan sektor transportasi udara terhadap ekspor hasil perikanan tangkap, Badan Kebijakan Transportasi merekomendasikan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Perlu adanya Bandara Internasional di wilayah Indonesia timur yang menjadi hub ekspor dengan pertimbangan tersedianya fasilitas yang memadai dan memiliki jarak yang paling dekat dengan pasar potensial luar negeri khususnya negara-negara Asia Timur. Dalam hal ini, yang menjadi rekomendasi untuk menjadi bandara hub ekspor yaitu Bandara Sam Ratulangi Manado (MDC) dan Bandara Frans Kaisiepo Biak (BIK). Manado dan Biak hanya berjarak 4.000 -4.400 km dari Tokyo dan Seoul, jauh lebih dekat apabila dibandingkan dengan jarak antara Jakarta dengan Tokyo dan Seoul yaitu sekitar 5.300-5.700 km. semakin dekat jarak maka semakin murah tarif dan semakin cepat waktu tempuh.
- b. Sedangkan Bandara Pattimura Ambon (AMQ), dapat dijadikan sebagai hub kargo domestik dalam mendukung distribusi hasil perikanan tangkap dan terhubung secara langsung dengan Manado dan Biak. Hal ini turut mengingat Ambon memiliki degree of centrality yang tinggi karena terhubung dengan bandara-bandara lainnya yang berdekatan denfan Pelabuhan perikanan di wilayah Sulawesi, Maluku dan Papua Barat serta akan menjadi pusat M-LIN (Maluku - Lumbung Ikan Nasional). Dalam hal volume perikanan tangkap, apabila 1 % saja dari total jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB) di WPPNRI 714,715 dan 718 dikonsolidasikan di Bandara Pattimura Ambon (AMQ) maka akan terdapat volume kargo udara untuk hasil perikanan tangkap sebesar 32.872 ton per tahun, atau sekitar 90 ton per hari.
- c. Perlu adanya rute penerbangan langsung dari bandara-bandara yang melayani Pelabuhan perikanan di Wilayah Indonesia Timur, termasuk dari Bandara Pattimura Ambon (AMQ), Menuju Bandara Sam Ratulangi Manado (MDC) dan Bandara Frans Kaisiepo Biak (BIK) sebagai bandara hub ekspor. Salah satu line utama yang diusulkan adalah rute penerbangan langsung dari Ambon menuju Biak. Meskipun demand penumpang tidak cukup

tinggi, akan tetapi rute Ambon-Biak berpotensi untuk proses distribusi kargo yang dalam hal ini dapat dimanfaatkan untuk mengangkut hasil perikanan tangkap yang telah dikonsolidasikan di Ambon dan kemudian di ekspor melalui Biak.

- d. Untuk mendukung operasional rute langsung yang diusulkan di kedua bandara tersebut, maka maskapai penerbangan yang mengoperasikan pesawat khusus kargo, atau *freighter*, dapat di prioritaskan dalam rangka optimalisasi pengangkutan kargo udara untuk hasil perikanan tangkap. Apabila setengan dari potensi konsolidasi Ambon, yaitu sekitar 90 ton per hari, diangkut menuju Biak maka dapat diproyeksikan pergerakan pesawat sebanyak 3 kali per hari dengan menggunakan Boeing 737F Freighter atau 6 kali per hari dengan menggunakan ATR 72F Freighter.
- e. Diperlukan koordinasi antar *stakeholder* yang memiliki kepentingan terhadap pemenuhan demand dan penyediaan *supply* terkait proses pengangkutan hasil perikanan tangkap dengan menggunakan transportasi udara. Kesesuaian antara volume tangkap yang perlu dikirim ke pasar luar negeri oleh pelaku usaha terhadap volume kargo yang perlu disediakan oleh operator penerbangan menjadi kunci dalam efisiensi *supply chain*.
- f. Terkait hasil perikanan tangkap yang memiliki nilai jual tinggi karena sensitive terhadap waktu, alternatif moda transportasi yaitu seaplane dan WIG (*Wing-In-Ground*) *craft* dapat dimanfaatkan untuk pengangkutan dari Pelabuhan perikanan menuju bandara. Meskipun memiliki rentang tarif yang lebih tinggi dan kapasitas kargo yang lebih rendah jika dibandingkan dengan pesawat biasa, akan tetapi utilisasi *seaplane* dan WIG *craft* akan dapat mempersingkat proses pengangkutan.

5. Pemenuhan Kebutuhan Armada Pesawat Udara Pasca Pandemi Covid-19

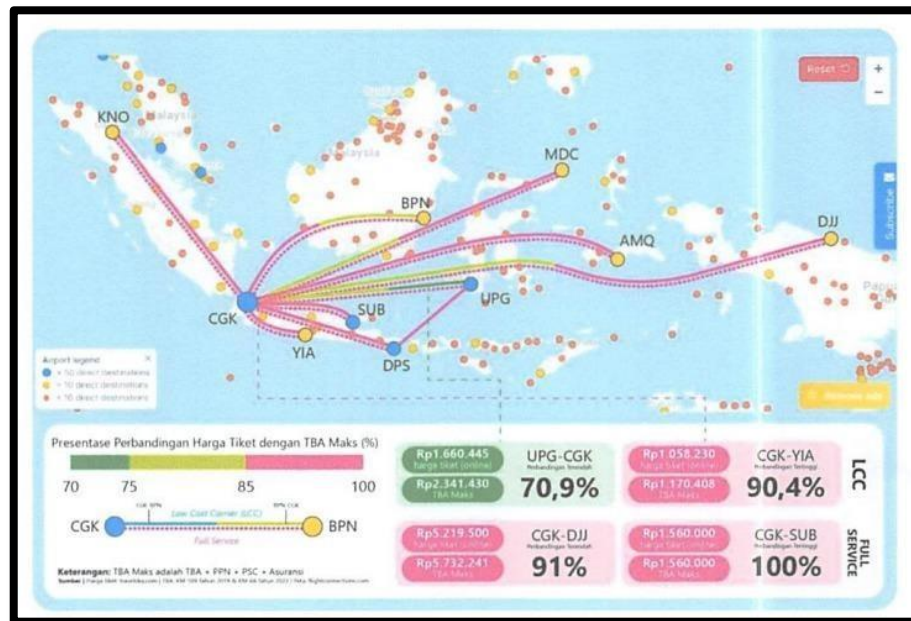
Dampak Covid-19 sangat dirasakan oleh perusahaan angkutan udara berjadwal dalam negeri. Banyak pesawat yang telah terparkir lama dan tidak dioperasikan lagi. Kondisi armada yang masih dalam proses *maintenance* dan pengembalian ke *lessor* mengakibatkan semakin berkurangnya jumlah armada yang tersedia. Saat ini pergerakan transportasi udara sudah mulai tumbuh ditandai dengan angka *seat load factor* (SLF) yang mengalami pemulihan sejak mencapai titik terendah pada tahun 2020. Optimalisasi armada pesawat udara yang ada pada maskapai penerbangan perlu didukung dengan layanan operasional bandara terutama terkait fleksibilitas jam operasional bandara, navigasi udara, serta penyederhanaan proses perizinan rute, *slot time* dan *flight plan* yang lebih fleksibel dengan tetap memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Berdasarkan dari analisis dan kesimpulan terkait pemenuhan kebutuhan armada untuk angkutan udara, direkomendasikan:

- a. Perlu pengaturan Kembali jam operasional bandara terutama bandara-bandara hub (penghubung) secara efektif dan efisiensi terhadap layanan operasional bandara dengan tetap mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- b. Pemenuhan kebutuhan armada pesawat udara melalui kolaborasi antara *aircraft maintenance*, maskapai penerbangan, *air traffiv service*, pengelola bandara dan handling serta human resource di bidang penerbangan. Smart kolaborasi dari entitas-entitas di bandara sesuai peran masing-masing dapat mendukung layanan di bandara menjadi lebih baik dan efisien melalui pensinersigian *Airport Collaborative Decision Making* (ACDM) dan *Air Traffic Flow Management* (AFTM) ke dalam suatu platform.
- c. Pemerintah perlu memberikan intensif sesuai dengan kondisi dan regulasi yang ada dalam rangka membantu maskapai penerbangan domestik untuk dapat bangkit kembali pasca pandemi Covid-19 seperti pengurangan harga avtur, pengurangan biaya layanan kebandarudaraan dan kenavigasian, pengaturan TBA agar lebih kompetitif.
- d. Perlu prosedur yang memudahkan operator untuk distribusi frekuensi penerbangan armada pesawat udara dalam rangka menyeimbangkan kebutuhan demand daeran lain, seperti penyederhanaan proses perizinan rute, *slot time* dan *flight plan* yang lebih fleksibel. Perlu penegakan sanksi yang ketat kepada maskapai jika *slot* tidak digunakan.

6. Penyesuaian Harga Tiket Angkutan Udara Akibat Pandemi dan Konflik Geopolitik

Harga tiket pesawat sangat dipengaruhi oleh perubahan harga bahan bakar (avtur), sewa (*lease*), perawatan (*maintenance*) dan komponen operating cost lainnya. Ditengah kondisi pandemi Covid-19 dan konflik geopolitik yang berakibat pada inflasi harga terutama kenaikan harga avtur, kondisi keuangan maskapai penerbangan mendapat beban yang lebih tinggi mengingat tingginya cost saat ini namun batasan tarif tetap pad a nilai yang sama. Dalam hal peluang peningkatan revenue, ketersediaan pesawat yang dimiliki maskapai saat ini masih terbatas dalam melayani demand penerbangan yang mulai meningkat ketika pandemi mereda. Disamping itu, kenaikan harga tiket pesawat juga menjadi tantangan dalam ekosistem industri penerbangan. Oleh karenanya, perlu ada kebijakan yang adaptif untuk mengakomodasi kebutuhan penumpang maupun maskapai penerbangan, diantaranya evaluasi terhadap penetapan nilai Tarif Batas Atas (TBA) dan Tarif Batas Bawah (TBB), implementasi pengoperasian penerbangan yang lebih efisien, pemberian insentif fiskal, serta peningkatan layanan dan optimasi alternative moda.



Gambar 4. 9 Perbandingan Harga Tiket dengan TBA pada Maskapai LCC dan Full Service

Rekomendasi kebijakan yang perlu dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, antara lain:

- Evaluasi terhadap besaran tarif apabila TBA saat ini tidak lagi dapat memberikan ruang bagi maskapai untuk beroperasi full costing dan memperoleh profit margin yang wajar.
- Evaluasi terhadap surcharge avtur apabila dalam beberapa bulan ke depan kenaikan harga avtur masih tetap mendorong kenaikan total biaya operasi jauh melebihi nilai surcharge yang ditetapkan saat ini.
- Peninjauan kembali terhadap penerapan batas besaran tarif setiap kelompok pelayanan maskapai khususnya untuk kelompok pelayanan LCC yang saat ini dibatasi setinggi-tingginya 85% dari TBA.
- Mencantumkan kembali pasal mengenai besaran tarif setiap kelompok pelayanan maskapai dalam Keputusan Menteri yang mengatur tentang TBA sebagaimana yang dicantumkan dalam Peraturan Menteri yang mengatur tentang tata cara dan formulasi perhitungan TBA.
- Perlu adanya kebijakan terkait penyesuaian besaran tarif berdasarkan load factor. Apabila suatu rute penerbangan memiliki load factor rata-rata lebih dari 70% selama 5 tahun berturut-turut, maka dapat dipertimbangkan untuk menurunkan besaran tarif berdasarkan load factor sebenarnya. Bersama stakeholders bidang sumber daya energy dapat mendorong pemerataan harga avtur di seluruh bandara di Indonesia salah satunya dengan cara pembangunan kilang secara tersebar.
- Bersama stakeholders bidang keuangan dapat mempertimbangkan insentif fiskal terhadap biaya avtur.

Sedangkan rekomendasi kebijakan untuk Maskapai atau Badan Usaha Angkutan Udara niaga berjadwal, perlu melakukan:

- a. Peninjauan terkait operasi penerbangan yang lebih efisien, seperti Performance Based Navigation (PBN), one engine taxiing, continuous descend, reduce flap, reduce climb rate gradient, no use full thrust on cruising, dan lainnya.
- b. Pemanfaatan hangar untuk dipakai bersama sehingga biaya perawatan dapat ditekan, namun implementasinya membutuhkan kajian lebih lanjut.
- c. Optimasi dan prioritas pemanfaatan produk dalam negeri seperti pesawat maupun spare parts.
- d. Membandingkan harga sewa lessor dalam dan luar negeri, jika dalam negeri lebih murah dan lebih mudah negosiasi maka perlu mendorong terbitnya kebijakan baru agar ada atau lebih banyak lessor dalam negeri.

7. Penataan Terminal Khusus (Tersus)/ Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Dalam rangka penataan, penertiban dan pengawasan Tersus/ TUKS, sesuai dengan direktif Bapak Menteri Perhubungan, Badan Kebijakan Transportasi berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah melaksanakan rapat koordinasi dengan pihak yang saling terhubung, diantaranya Pakar Kebijakan Transportasi, Operator Tersus/ TUKS, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Penyelenggara Pelabuhan dan Biro Hukum. Berdasarkan hasil rapat koordinasi tersebut Badan Kebijakan Transportasi memberikan beberapa rekomendasi kebijakan, antara lain:

- a. Kementerian Perhubungan segera menerbitkan Instruksi Menteri Perhubungan kepada Syahbandar untuk tidak memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi kapal yang melakukan bongkar muat dari Tersus/ TUKS yang belum memiliki izin dan/ atau Tersus/ TUKS yang melakukan layanan diluar usaha pokoknya;
- b. Penyelenggara pelabuhan Otoritas Pelabuhan (OP)/ Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)/ Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP), agar meningkatkan pengawasan olah gerak kapal bekerja sama dengan Distrik Navigasi dengan memanfaatkan VTS (*Vessel Traffic System*) dan/atau teknologi lainnya;
- c. OP/ KSOP/ UPP meningkatkan koordinasi dan kolaborasi dengan instansi terkait lainnya dalam rangka pengawasan, penertiban dan penegakan hukum pada kegiatan Tersus/ TUKS;
- d. Menyusun Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan sebagai dasar:
 - 1) Kerjasama Penyediaan dan/ atau Layanan Jasa diluar usaha pokok Tersus/ TUKS, antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Operator/ Pemilik Tersus/TUKS;

- 2) Penentuan besaran Tarif PNBP Hak Negara Lainnya untuk kebutuhan mendesak, yang akan diberlakukan kepada operator Tersus/ TUKS terutama bidang pertambangan yang melakukan penyediaan dan/ atau layanan jasa diluar usaha pokoknya;
- 3) Mempertimbangkan alternatif tarif fluktuatif/ *floating fare* sesuai harga komoditas tambang dunia sebagai dasar penetapan tarif PNBP.

8. Rekomendasi Kebijakan Pelabuhan Ciwandan-Panjang sebagai Solusi Alternatif Angkutan Penyeberangan Merak Bakauheni

Menteri Perhubungan memberikan arahan untuk mengantisipasi peningkatan angkutan penyeberangan pada periode Lebaran, Natal, Tahun Baru Dan Angkutan Logistik pada Pelabuhan Merak-Bakauheni, sehubungan dengan hal tersebut telah dilakukan peninjauan lapangan dan rapat koordinasi dengan pihak KSOP Banten, KSOP Panjang, BPTD Banten dan PT.PELINDO, sehingga dihasilkan beberapa keadaan lapangan sebagai berikut :

- a. Kajian “Antisipasi Pengoperasian Short Sea Shipping Trayek Pelabuhan Ciwandan Banten-Pelabuhan Panjang Lampung” dilakukan tahun 2020, menghasilkan pengoperasian lintasan Ciwandan-Panjang akan mengurangi kepadatan lintasan Merak-Bakauheni sekitar 8% dari seluruh kendaraan barang/logistik.
- b. Pertumbuhan muatan kendaraan sebesar 12% tahun 2021, perlu diantisipasi agar lebaran tahun 2023 tidak terjadi antrian panjang yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian Perhubungan.

Dengan adanya keadaan lapangan tersebut dihasilkan usulan rekomendasi kebijakan sebagai berikut :

- a. Untuk mengurangi beban di Pelabuhan Merak-Bakauheni dapat dipertimbangkan pemberian izin pelayaran RoRo pada trayek Ciwandan-Panjang khusus kendaraan logistik;
- b. Pembiayaan pembangunan tambatan dapat dilakukan dengan mekanisme B2B;
- c. Diusulkan pemisahan muatan kendaraan penumpang dan kendaraan logistik dikapal baik kapal yang melayani di dermaga eksekutif maupun dermaga regular;
- d. Khusus saat lebaran dan tahun baru untuk mengantisipasi kepadatan kendaraan makan diusulkan mengoperasikan 4 kapal RoRo dengan jumlah trip sebanyak 2 per kapal dengan kapasitas minimal 200 kendaraan yang memuat barang di Pelabuhan Ciwandan-Panjang.

10. Strategi Skema Kebijakan dalam mendukung Implementasi *Green Logistic*

Target pemerintah pada tahun 2016 terhadap penurunan emisi gas rumah kaca adalah sebesar 29% (target unconditional) dan 41% (target conditional) pada tahun 2030. Target tersebut dituangkan dalam dokumen ***Nationally Determined Contribution (NDC)*** yang menjabarkan roadmap untuk target masing-masing subsector yaitu forest (17,2%), energy (11%), agriculture (0,32%), industry (0,1%) dan waste (0,38%). Sektor transportasi sendiri menjadi bagian dari sektor energi dengan target penurunan emisi sebesar 48,73% untuk efisiensi energi dan 34,12% untuk energi baru terbarukan dari total target energy sebesar 314 juta ton Co₂. Upaya-upaya bidang transportasi tersebut kemudian dijabarkan pada RAN GRK Kemenhub baik untuk angkutan barang maupun angkutan penumpang.

Peningkatan efisiensi transportasi terdiri dari 13 program dan upaya untuk energi baru terbarukan terdiri 6 program. Tentunya upaya ini mencakup semua moda transportasi. Pendekatan *green freight transport* merupakan Langkah paling tepat dalam mencapai komitmen penurunan emisi gas rumah sesuai target. Upaya ini seiring dengan bertambahnya aktivitas angkutan barang baik jumlah/frekuensi perjalanan, volume barang yang diangkut, dan rute yang dilayani dapat berkontribusi meningkatkan karbon monoksida (Co₂), karbondioksida (CO₂), dan *particular matter* (PM) yang dihasilkan dari pembakaran bahan bakar mesin, aktivitas fasilitas disimpul transportasi dan kemacetan. Tentunya untuk mengatasi permasalahan ini diperlukan beberapa skema kebijakan yang tepat dalam mendukung target penurunan emisi secara nasional.

11. Analisis Kebijakan Penanganan Terminal Bayangan

Kondisi saat ini terminal utama kurang diminati oleh masyarakat karena lokasinya yang jauh dari pemukiman, kurangnya fasilitas utama terminal, jaminan keamanan dan pengawasan yang belum memadai, integrasi angkutan inter/antarmoda belum mencakup semua wilayah, serta belum maksimalnya peran pemerintah daerah dan pusat. Hal ini menyebabkan timbulnya terminal bayangan yang berdampak pada munculnya permasalahan sosial dan kemacetan lalu lintas yang dapat merugikan masyarakat.

Permasalahan terminal bayangan merupakan masalah klasik yang harus segera diatasi, masalah ini belum terselesaikan dari waktu ke waktu. Badan Kebijakan Transportasi melaksanakan analisis penanganan terminal bayangan dengan tujuan untuk memberikan rekomendasi kepada pemerintah pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pemerintah daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi dan Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten, operator serta lembaga terkait lainnya dalam mengevaluasi kinerja terminal tipe A dan tata kelola terminal bayangan serta kewilayahan untuk meningkatkan kinerja lalu lintas angkutan jalan, pengawasan

operasional angkutan bus serta meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.



Gambar 4. 10 Peninjauan Lokasi Terminal Bayangan Pasar Rebo



Gambar 4. 11 Peninjauan Lokasi Terminal Tipe A Amplas Kota Medan

Berdasarkan hasil analisis, direkomendasikan beberapa kebijakan dalam menangani terminal bayangan di antaranya adalah:

- a. Penerapan peraturan dan pengawasan secara konsisten dan berkelanjutan peningkatan koordinasi dan kolaborasi peraturan antara Pemerintah Daerah dan Pemerintah Pusat;
- b. Peningkatan pelayanan angkutan perkotaan dan angkutan *feeder* serta pembangunan *shelter*/halte transisi berdasarkan *demand* di lokasi;
- c. Inovasi kartu pengawasan berbasis digitalisasi, perlu menyebutkan lokasi terminal asal pemberangkatan, persinggahan, tujuan, dan waktu pemberangkatan;
- d. Penyusunan standar teknik desain dan rancang bangun terminal dengan push strategy agar penumpang berpindah moda di dalam terminal;
- e. Penyusunan standar kerjasama penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan dan pengembalian fungsi terminal;
- f. Terminal penumpang angkutan jalan tidak bisa berdiri sendiri (*stand alone*), tetapi harus terintegrasi dengan fungsi-fungsi kawasan yang mendukung seperti kawasan komersial, perkantoran, pasar modern, hotel dan pusat kegiatan lainnya sebagai bangkitan perjalanan baru dengan tetap memperhatikan fungsi terminal;
- g. Aturan lebih rinci mengenai usulan alternatif kebijakan di atas perlu diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan dan/atau Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat berkoordinasi dengan pemerintah daerah dan operator terkait.

13. Analisis Kebijakan Penerapan Marka Zona Berbahaya

Pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan, namun kecelakaan masih banyak terjadi di Indonesia. Setelah 10 tahun RUNKJ berjalan, pada tahun 2021 tercatat angka kecelakaan 103.645 kejadian dan meninggal dunia 25.266 orang atau 2 sampai 3 orang meninggal setiap jam. Hal ini menunjukkan bahwa angka kecelakaan masih cukup tinggi dan tingkat fatalitas belum turun secara signifikan. Uji coba pemasangan marka zona berbahaya merupakan inisiatif untuk meningkatkan awareness pengguna jalan terhadap kondisi jalan yang berbahaya didasarkan pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP - DRJD 4082 Tahun 2021 tentang Uji Coba Pemasangan Marka Zona Berbahaya, yang dilaksanakan oleh PT. Jasa Raharja (Persero) di Wonosobo, Bumiayu, Lampung (rencana), dan Lombok. Untuk dapat memberikan rekomendasi kebijakan terkait hasil uji coba pemasangan marka zona berbahaya yang bertujuan meminimalkan risiko kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan, diperlukan analisis kebijakan pada lokasi kajian.



Gambar 4. 12 Pelaksanaan Survey Lapangan

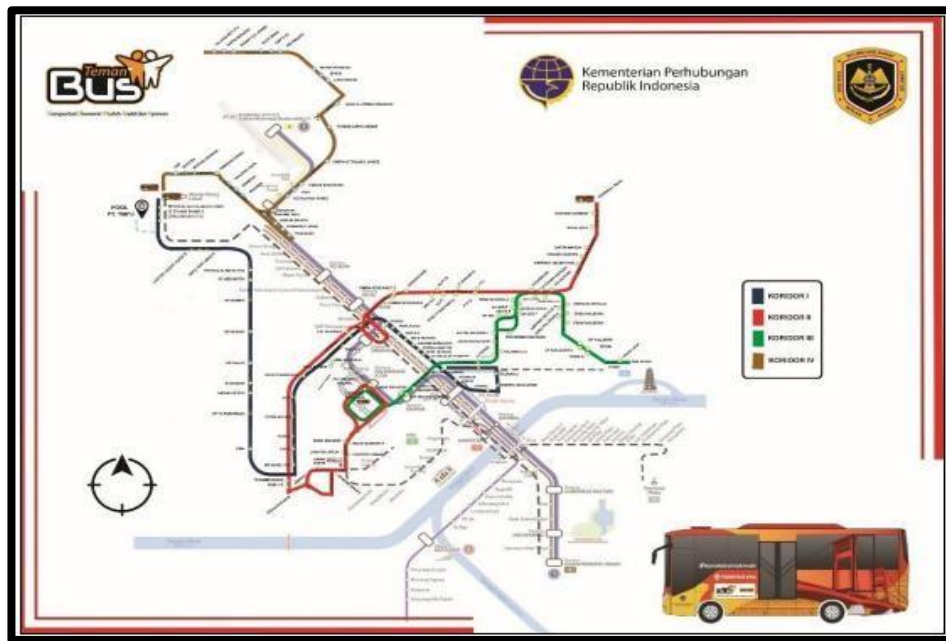
Berdasarkan hasil analisis, direkomendasikan beberapa kebijakan yaitu:

- Aturan mengenai desain dan spesifikasi teknis dari marka zona berbahaya perlu diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan dan/atau Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, atau dengan melakukan amandemen pada peraturan yang sudah ada dengan menambahkan spesifikasi teknis dari marka zona berbahaya;
- Penerapan marka zona berbahaya perlu dikombinasikan dengan perlengkapan jalan lainnya baik yang terpasang pada badan jalan (marka pengurang kecepatan seperti *rumble strip*, *chevron marking*, *speed bar*, *dragon teeth*) maupun di tepi jalan seperti rambu tambahan serta perlengkapan jalan pendukung yang diperlukan disesuaikan dengan kondisi lokasi rawan kecelakaan tersebut (rambu batas kecepatan, papan peringatan, dan lain sebagainya);

- c. Penerapan marka zona berbahaya perlu ditambah dengan alat penerangan jalan khususnya bagi lokasi yang minim cahaya pada malam hari. Perpaduan antara marka yang reflektif dengan adanya dukungan cahaya dari alat penerangan jalan akan membuat marka zona berbahaya lebih dapat dilihat oleh pengemudi terutama pada malam hari;
- d. Bahan yang akan digunakan pada marka zona berbahaya harus sesuai dengan standar marka jalan yang berlaku yaitu dengan menggunakan bahan yang dapat memantulkan cahaya/reflektif;
- e. Dalam hal penetapan urutan prioritas penerapan marka zona berbahaya berdasarkan kategori lokasi, maka prioritas utama yang perlu dipasang marka zona berbahaya adalah lokasi dengan jumlah kecelakaan tertinggi terlebih dahulu, dalam hal ini adalah *blackspot*;
- f. Kategori dan kriteria telah disusun dalam laporan analisis kebijakan, untuk selanjutnya direktorat teknis agar dapat merumuskan parameternya berdasarkan hasil uji efektivitas;
- g. Penerapan marka zona berbahaya memerlukan peran, koordinasi serta sinergisitas dari berbagai *stakeholder* untuk dapat menjaga keberlanjutan (*sustainability*) dari marka tersebut;
- h. Masa berlaku uji coba pemasangan marka zona berbahaya perlu diperpanjang untuk dapat dilakukan uji efektivitas marka zona berbahaya oleh lembaga riset atau perguruan tinggi yang berwenang melakukan penelitian maupun uji efektivitas;
- i. Dengan adanya perkembangan teknologi kendaraan otonom, perlu dipertimbangkan terkait dengan spesifikasi marka zona berbahaya agar dapat dibaca oleh sensor kendaraan otonom. Hal ini perlu dikomunikasikan dengan produsen kendaraan otonom.

14. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan *Buy The Service* pada Angkutan Perkotaan

Kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum. Dibarengi dengan kemudahan kepemilikan kendaraan pribadi, kondisi ini kemudian menyebabkan terjadinya kemacetan di jalan serta meningkatkan polusi udara, karena itu perlu adanya usaha ekstra dari pemerintah untuk menggalakkan penggunaan transportasi umum. Penyelenggaraan angkutan massal haruslah terkoneksi dengan pusat aktivitas masyarakat sehingga dapat menjadi pilihan transportasi. Selain konektivitas, tentunya pelayanan dari angkutan umum juga menjadi titik acuan masyarakat untuk memilih menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Berdasarkan dua poin tersebut, sebagai upaya untuk memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum, pada tahun 2020 pemerintah melalui Kementerian Perhubungan meluncurkan program “*Buy The Service*” atau dikenal dengan BTS.



Gambar 4. 13 Rute BTS Kota Palembang

Skema *Buy The Service* atau BTS untuk angkutan massal perkotaan adalah mekanisme pembelian layanan angkutan massal oleh pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, kepada operator dengan mekanisme lelang berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) atau *Quality Licensing* yang memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan serta memenuhi aspek kesehatan. Jadi dalam skema ini, pemerintah hanya memfokuskan diri untuk mengevaluasi kinerja layanan yang dijalankan oleh operator. BTS merupakan pengembangan dari program sebelumnya, yaitu *Bus Rapid Transit* (BRT).



Gambar 4. 14 Pelaksanaan Survey Lapangan

Tujuan kegiatan ini adalah untuk mengevaluasi implementasi penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan skema *Buy The Service* di 4 (empat) kota yaitu Makassar, Yogyakarta, Banyumas, Palembang, serta menganalisis dan memberikan 4 rekomendasi alternatif-alternatif pemecahan masalah terkait strategi dan program BTS yang lebih optimal, baik dari aspek teknis, ekonomi, sosial maupun kebijakan-kebijakan

pendukungnya. Beberapa rekomendasi kebijakan yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- a. Mengevaluasi implementasi penyelenggaraan angkutan umum perkotaan dengan skema Buy The Service di 4 (empat) kota yaitu Makassar, Yogyakarta, Banyumas, Palembang, serta menganalisis dan memberikan 4 rekomendasi alternatif-alternatif pemecahan masalah terkait strategi dan program BTS yang lebih optimal, baik dari aspek teknis, ekonomi, sosial maupun kebijakan-kebijakan pendukungnya;
- b. Mendorong untuk memformulasikan besaran tarif berdasarkan BOK yang disesuaikan dengan kondisi kemampuan daerah (APBD dan UMR) berdasarkan usulan dari kepala daerah;
- c. Mendorong agar melakukan reformasi institusi;
- d. Pemerintah daerah mendorong agar menjaga konsistensi pelaksanaan push strategy berupa manajemen dan rekayasa lalu lintas, penerapan tarif parkir progressif, penerapan ganjil genap, penyediaan fasilitas park and ride, penyediaan feeder, penyelesaian masalah sosial, dan sosialisasi;
- e. Pembangunan halte dan rambu bus stop perlu segera dilaksanakan, yang merupakan tugas dari pemerintah daerah atau pemerintah pusat, tergantung status jalan;
- f. Penerapan pengoperasian BTS yang menjadi dasar pertimbangan adalah demand, sehingga dalam penetapan rute/koridor yang akan dilalui oleh BTS dapat secara efektif disesuaikan dengan permintaan terutama yang potensial, adanya pengalihan (shifting) dari pengguna kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum/BTS.

B. Kegiatan yang melibatkan figure atau Menteri/pejabat unit organisasi eselon I kementerian perhubungan

1. Pembangunan infrastruktur Kereta Api Makassar - Parepare

Pembangunan infrastruktur Kereta Api Makassar - Parepare merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Kemajuan pembangunan Jalur KA Makassar - Parepare saat ini sudah menghubungkan Kabupaten Maros dan Kabupaten Barru yang merupakan bagian dari jaringan KA Trans Sulawesi. Pengembangan trase Kota Makassar - Kota Parepare berupaya meningkatkan *domestic connectivity* antara dua pusat pertumbuhan terbesar di Sulawesi Selatan yaitu Kota Makassar dan Kota Parepare. Letak yang strategis menjadi penunjang pertumbuhan ekonomi bagi daerah Sulawesi Barat dan Sulawesi Selatan bagian utara seperti Kabupaten Sidrap, Kabupaten Pinrang, Kabupaten Enrekang, Kabupaten Sengkang, dan Kabupaten Palopo yang terkenal memiliki potensi sumber daya alam yang bernilai ekonomi tinggi dalam

sektor pertanian, perkebunan, perikanan dan peternakan. Rencana pengoperasian Kereta Api pada awal tahun 2023 memerlukan persiapan yang matang dengan menyediakan keterpaduan prasarana dan pelayanan. Untuk itu, perlu adanya sinergitas program kegiatan antara Lembaga pemerintahan dan Swasta baik tingkat pusat, provinsi dan kabupaten/kota. Pelaksanaan program kerja dan aksi tentunya perlu komitmen yang tinggi dari masing-masing penanggung jawab kegiatan dan adanya monitoring yang berkelanjutan dari Ditjen Perkeretaapian dan Badan Kebijakan Transportasi sebagai *supporting*.



Gambar 4. 15 Focus Group Discussion (FGD) “Akselerasi Pembangunan Dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas”

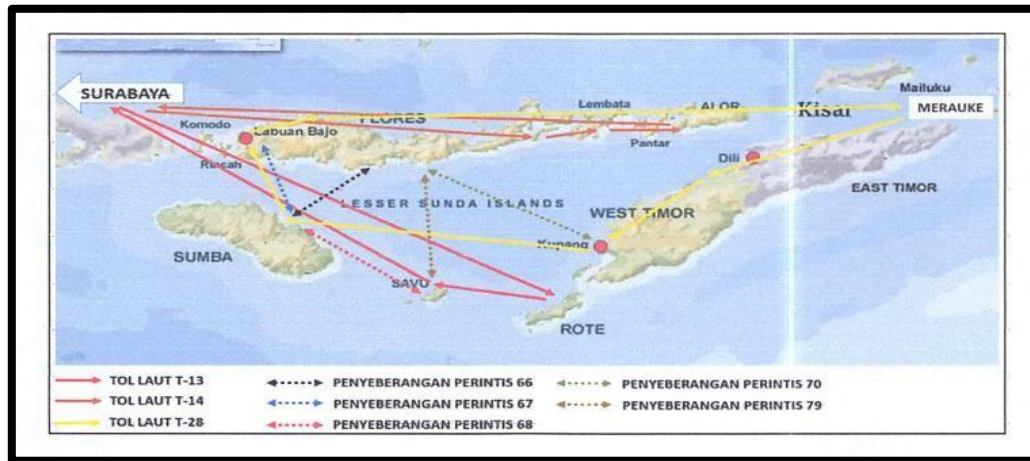
Kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) 1 Desember 2022 KA Makassar - Parepare dengan studi “Akselerasi Pembangunan Dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas” Dr. (HC) Ir. Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan RI Sebagai *Keynote Speaker*. Dengan menghasilkan beberapa rekomendasi kebijakan yaitu:

- a. Harmonisasi Program Kerja : Penyusunan Rencana Aksi dalam rangka mengantisipasi hambatan-hambatan kelancaran pengoperasian kereta api pada tahun 2023. Dalam Rencana aksi tersebut akan memperjelas peran masing-masing lembaga, waktu pelaksanaan dan bentuk komitmen pelaksanaannya sebagaimana terlampir.

- b. Peningkatan Aksesibilitas dan konektivitas: Terdapat 9 stasiun masih belum dapat diakses, sehingga pembangunan jalannya perlu dukungan dari Pemerintah daerah atau (BPIW) Badan Pengelola Infrastruktur Wilayah Kementerian PUPR melalui Dana Alokasi Khusus (DAK). Selanjutnya integrasi moda dengan memadukan moda transportasi lainnya seperti angkutan perkotaan (petepete), angkutan pedesaan, BRT Mamminasata, Buy The Service Ditjen Perhubungan Darat, baik berupa penyediaan trayek baru maupun route trayek.
- c. Peningkatan Kapasitas SDM: Pengembangan kawasan wisata yang terintegrasi dengan stasiun melalui program paket-paket wisata yang menarik dan melibatkan masyarakat local, sehingga perlu pelatihan kepada pengelola kawasan wisata dan pelaku UMKM untuk dapat melakukan pengemasan paket wisata yang menarik bagi wisatawan local dan mancanegara.
- d. Pengembangan Kawasan Terpadu: Pengembangan (TOD) pada beberapa Stasiun yang terkoneksi dengan kawasan pemerintahan, perumahan dan destinasi wisata seperti Stasiun Barru, Stasiun Tanete Rilau, Stasiun Maros, dan Stasiun Rammang-Rammang. Pengembangan cargo oriented development (COD) seperti Stasiun Bosowa yang berada di kawasan pertambangan PT Semen Bosowa, Stasiun Tonasa yang juga melayani pergerakan semen PT Semen Tonasa, Stasiun Mandai yang berdekatan dengan Kawasan Industri Makassar (KIMA) serta rencana pembangunan Stasiun Soreang yang berjarak 2 km dari kawasan industri Parepare (KIPAS).
- e. Mitigasi Resiko: Pengembangan rencana manajemen risiko untuk memastikan keberlanjutan dan keamanan jalur, dengan analisis data yang digunakan untuk mengidentifikasi area berisiko tinggi (banjir dan longsor) dan meminimalkan dampaknya bagi masyarakat.
- f. Pelayanan Angkutan Barang dan Penumpang: Integrasi sistem transportasi angkutan barang berkelanjutan dalam mengatasi permasalahan *double handling* angkutan barang dengan menggunakan Kereta Api. Skema (ROLA) *Rolling Highway* menjadi solusi *double handling* jangka pendek. Selanjutnya perlu peningkatan *single seamless services* dengan *single payment* dan *single document*.

C. Kegiatan Badan Kebijakan Transportasi yang menunjang program kerja Presiden

1. Integrasi Dan Utilisasi Kapal Ferry Ro-Ro Untuk Mendukung Tol Laut



Gambar 4. 16 Trayek Tol Laut dan Penyeberangan Perintis

Tol Laut sebagai konsep yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut merupakan salah satu bentuk pelaksanaan kewajiban pelayanan publik yang bertujuan untuk menyediakan komoditas barang dan mengurangi disparitas harga bagi masyarakat. Nusa Tenggara Timur (NNT) merupakan salah satu provinsi yang termasuk dalam trayek pelayanan Tol Laut, dimana saat ini masih merupakan daerah yang mengalami inflasi tinggi yang dipengaruhi oleh penjualan bahan pokok, kebutuhan rumah tangga dan jasa transportasi.

2. *Seamless Connectivity* dan *Land Value Capture* dalam mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri

Program Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dengan judul studi "*Seamless Connectivity* dan *Land Value Capture* dalam mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri" Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu proyek strategis nasional berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung berjalan dengan berpijak pada payung hukum berupa Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Dengan adanya Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB), masyarakat akan memiliki alternatif dalam memilih moda transportasi massal untuk bermobilisasi dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya, serta wilayah lain sekitarnya yang

dilintasi oleh jalur Kereta Cepat. Sehingga hal ini berpotensi tumbuhnya transportasi pendukung antar daerah dari dan ke stasiun kereta cepat.



Gambar 4. 17 Kegiatan Survey Lapangan

3. Pembangunan dan Rencana Pengoperasian KA Makassar - Parepare dengan studi “Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare melalui Sinergitas dan Konektivitas”

Pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api Makassar-Parepare membutuhkan dukungan dan peran serta dari banyak pihak, sehingga diperlukan koordinasi serta keterpaduan program pembangunan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi. Strategi dan rencana aksi (siapa melakukan apa) diperlukan komitmen dan evaluasi secara berkala untuk menjamin keberlanjutan angkutan kereta api Makassar-Parepare. Pemberdayaan potensi destinasi wisata di Sulawesi Selatan, seperti geopark dan geosite yang ada di Kabupaten Maros dan Kabupaten Pangkep, dapat menjadi dukungan keberlangsungan operasional kereta api Makassar-Parepare. Mitigasi risiko terhadap perubahan tata guna lahan di sepanjang jalur kereta api Makassar- Parepare, seperti banjir, tanah longsor, penurunan muka tanah, dsb, harus sudah dilakukan, sehingga operasional angkutan kereta api Makassar-Parepare bisa terjamin keselamatannya. Pembangunan jalur KA Makassar-Parepare, diharapkan dapat diterima dengan baik oleh masyarakat melalui pendekatan rekayasa sosial (social engineering) yang tanpa kekerasan (non-violence), berfokus pada faktor manusia (humanis), serta dapat memunculkan rasa aman dan nyaman.

BAB V PENYEDIAAN SARANA

PENYEDIAAN SARANA

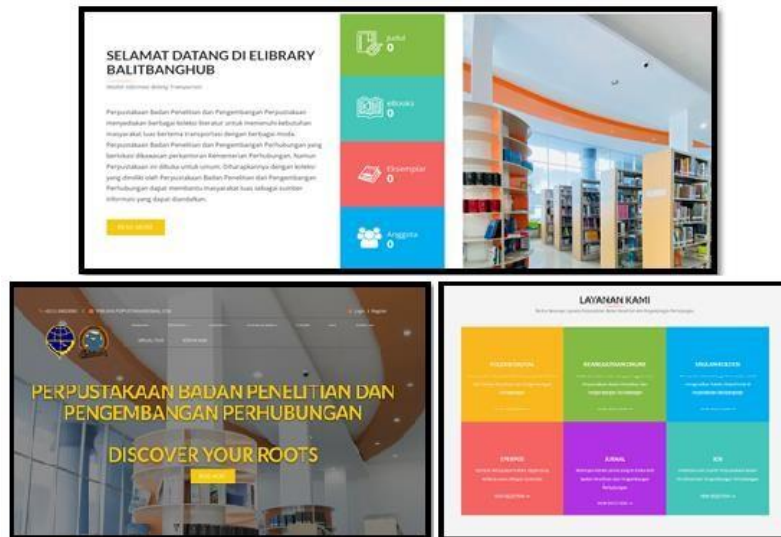
A. Perpustakaan Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi memiliki perpustakaan sebagai sumber informasi. Perpustakaan Balitbanghub memiliki beragam koleksi seperti buku mengenai transportasi, *literature*, referensi, makalah dan juga hasil penelitian berupa laporan dan jurnal penelitian. Beberapa kegiatan dari perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi diantaranya kegiatan pelayanan teknis, kegiatan pengadaan serta mengumpulkan dan mengelola seluruh hasil kajian yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi.

Tabel 5. 1 Koleksi Perpustakaan

NO.	URAIAN	SATUAN	JUMLAH
1.	000/Koleksi Umum	Buku	547
2.	100/Filsafat dan Psikologi	Buku	135
3.	200/Agama	Buku	56
4.	300/Ilmu Sosial	Buku	6.198
5.	400/Bahasa	Buku	139
6.	500/Sains dan Matematika	Buku	284
7.	600/Teknologi	Buku	2.247
8.	700/Kesenian dan Rekreasi	Buku	141
9.	800/Sastra	Buku	43
10.	900/Geografi dan Sejarah	Buku	214
11.	Studi	Buku	4.828
TOTAL			14.832

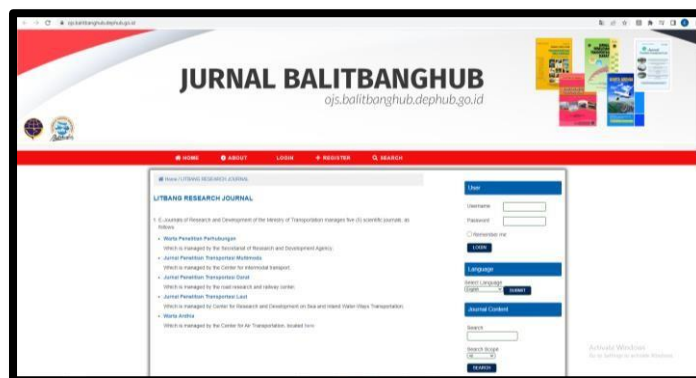
Pemustaka dapat memanfaatkan koleksi yang dimiliki oleh perpustakaan melalui aplikasi e-library (<https://elibrary.dephub.go.id/opac/>).



Gambar 5. 1 Tampilan Dashboard e-Library

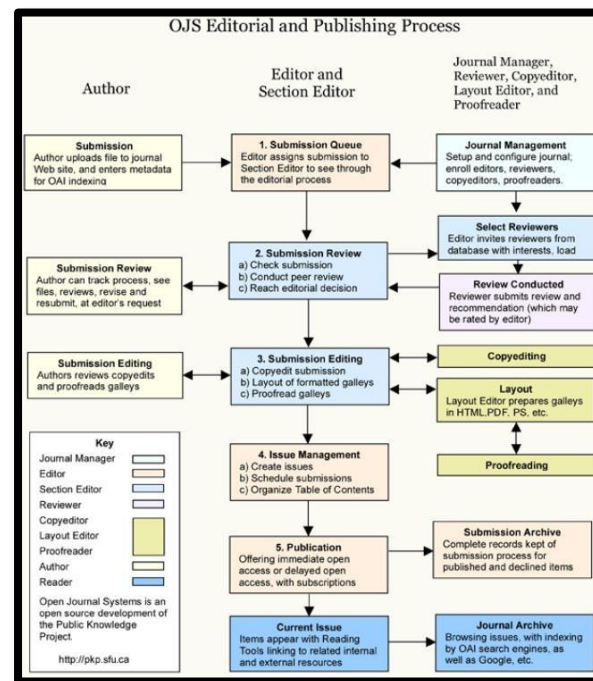
B. Aplikasi *Open Journal System* (OJS)

Dalam rangka meningkatkan kualitas keilmiah dan mempermudah masyarakat umum mengakses penerbitan hasil kajian, Badan Kebijakan Transportasi telah menggunakan *OJS* sebagai media publikasi jurnal *online*, selain media cetak. Penyusunan Standar Operasional dan Prosedur *OJS* menjadi unggulan layanan sebagaimana ditetapkan dalam KP 606 Tahun 2017 tentang SOP Layanan Unggulan Kementerian Perhubungan. Layanan *OJS* dapat diakses pada ojs.balitbanghub.dephub.go.id.



Gambar 5. 2 Tampilan Dashboard Open Journal System

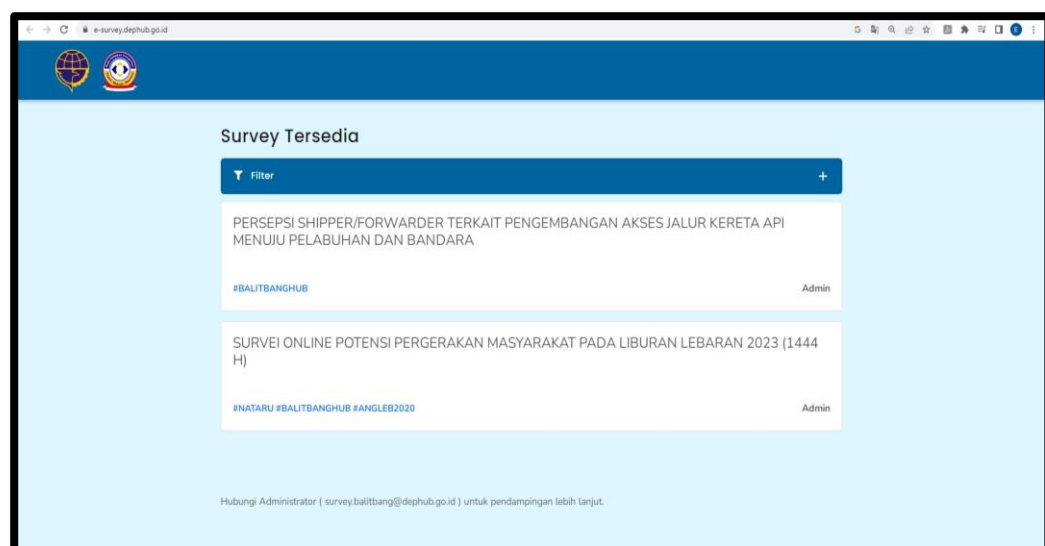
Berikut tahapan dalam penerbitan jurnal transportasi:



Gambar 5. 3 Tahapan Penerbitan Jurnal Transportasi

C. Aplikasi e-Survey

Dalam mendukung kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan, Badan Kebijakan Transportasi memiliki aplikasi e-survey (<https://e-survey.dephub.go.id>). Aplikasi ini digunakan untuk pengambilan data yang dibutuhkan dalam pelaksanaan analisis kebijakan secara online.



Gambar 5. 4 Tampilan Dashboard Aplikasi e-Survey

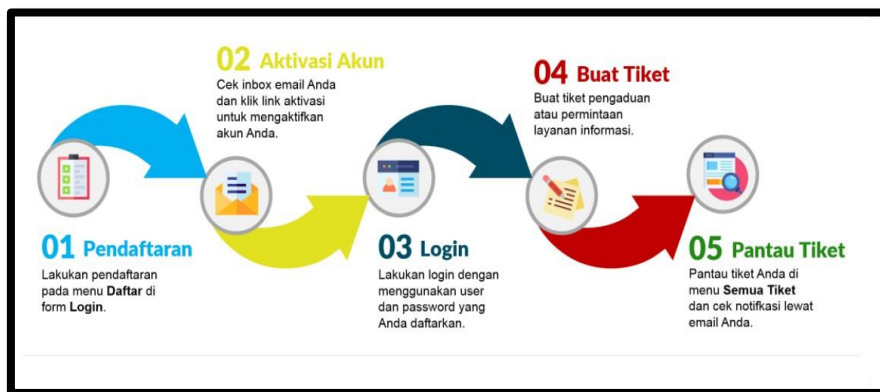
D. Whistle Blowing System

Pengelolaan dan tindak lanjut pengaduan layanan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dilaksanakan melalui aplikasi Sigap Sihati. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan mutu layanan penanganan pengaduan yang lebih terstruktur dan sistematis dalam mewujudkan pelayanan masyarakat yang lebih baik dan komprehensif.



Gambar 5. 5 Dashboard Aplikasi SIGAP SIHATI

Berikut ini merupakan alur dalam melakukan pengaduan melalui aplikasi Sigap Sihati:



Gambar 5. 6 Tahapan Pengaduan di Aplikasi SIGAP SIHATI

Badan Kebijakan Transportasi berlokasi di Jalan Medan Merdeka Timur Nomor 5, Jakarta Pusat. Gedung ini telah diserahkan asset oleh Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Sekretaris Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan pada tanggal 14 Agustus 2019, sesuai dengan Berita Acara berikut ini:



54

BAB VII KETERLIBATAN STAKEHOLDER

KETERLIBATAN STAKEHOLDER

A. Kerjasama Bilateral/ Regional/ Internasional/ Multilateral

Perkembangan tantangan dan kendala yang dihadapi sektor transportasi akhir-akhir ini semakin besar ditambah dengan adanya tuntutan pelayanan yang sebaik-baiknya, Badan Kebijakan Transportasi sebagai penyelenggara analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi dituntut mampu memberikan solusi yang cepat dan tepat dengan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan mudah diaplikasikan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui kerja sama dengan pihak lain ditunjang dengan sumber daya yang ada, serta pemanfaatan teknologi informasi yang memadai. Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi dalam hal ini selaku koordinator kegiatan kerjasama bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan administrasi kerjasama dan memantau pelaksanaan kerjasama di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Pada tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi telah melaksanakan penandatanganan MoU dengan dua instansi antara lain:

1. Kerja Sama dengan Perum LPPNPI tentang Analisis Kebijakan Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan yang telah dilaksanakan penandatanganan nota kesepahaman pada tanggal 19 Agustus 2022 dengan nomor HK.201/1/21/BLT/2022 yang berlaku tahun 2022 s.d. 2027

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini antara lain:

- a. Telah dilaksanakan rapat tindak lanjut penandatanganan MoU dan pembahasan isu strategis bidang navigasi penerbangan pada tanggal 25 s.d. 26 Agustus dan 1 s.d. 2 September 2022.
 - b. Telah dirancang Perjanjian Kerja Sama antara divisi internal di Perum LPPNPI dengan Puslitbang Transportasi Udara, sebelum Badan Litbang Perhubungan bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi.
2. Kerja Sama dengan PT PAL Indonesia tentang Analisis Teknis Bidang Pelayaran yang telah dilaksanakan penandatanganan nota kesepahaman pada tanggal 4 Oktober 2022 dengan nomor KL.002/01/01/BKT/2022 yang berlaku tahun 2022 s.d. 2024

Tindak lanjut dari pendatanganan nota kesepahaman ini telah dilaksanakan rapat koordinasi terkait substansi teknis penerapan kewajiban *lashing* pada kendaraan diatas kapal penyeberangan dan survey pengumpulan data oleh Pusat Kebijakan Sarana Transportasi pada tanggal 27 Oktober 2022 di BPTD Wilayah VIII Prov. Banten.

BAB VIII

REGULASI

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

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

BAB IX PENGELOLAAN KEUANGAN

PENGELOLAAN KEUANGAN

Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp174.302.325.000,00, dengan rencana awal daya serap akhir tahun sebesar 98,75%. Sedangkan berdasarkan Surat Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-438/AG/AG.3/2022 tanggal 03 Agustus 2022 tentang Pengesahan Revisi Anggaran Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Kementerian Perhubungan TA. 2022 (Revisi IV), terdapat pengalihan anggaran kelitbangan ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) sebesar Rp67.216.875.000,00 sehingga pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi sebesar Rp107.085.450.000,00 dengan target daya serap akhir tahun sebesar 98,99%. Pada akhir tahun anggaran 2022, pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi Rp.97.299.623.000,00 dengan realisasi Rp.97.096.874.442 atau **99,792%** dengan rincian belanja sebagai berikut:

Tabel 9. 1 Realisasi Anggaran Badan Kebijakan Transportasi Per Belanja Tahun 2022

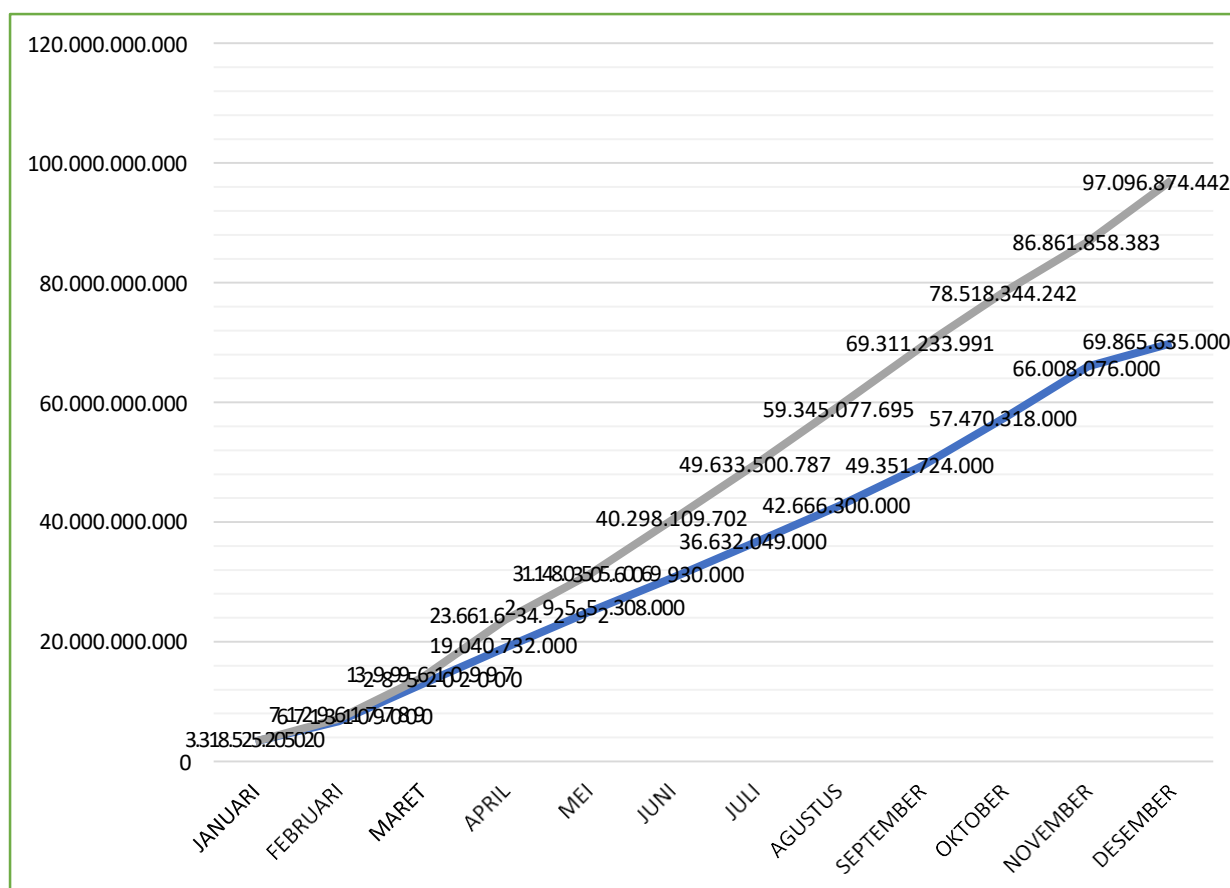
NO.	JENIS BELANJA	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	SISA (Rp)	DAYA SERAP (%)
1.	Belanja Pegawai	30.945.758.000	30.944.134.813	1.623.187	99,995
2.	Belanja Barang	63.782.782.000	63.583.402.841	199.379.159	99,687
3.	Belanja Modal	2.571.083.000	2.569.336.788	1.746.212	99,932
TOTAL		97.299.623.000	97.096.874.442	202.748.558	99,792

Berdasarkan data capaian daya serap per-program kegiatan Badan Kebijakan Transportasi (tingkat Eselon II). Realisasi tertinggi untuk Tahun Anggaran 2022 pada kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya sebesar 99,99% dan terendah pada kegiatan di Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi sebesar 98,67%.

Data rinci capaian daya serap kegiatan Badan Kebijakan Transportasi berdasarkan program kegiatan disajikan pada tabel berikut:

Tabel 9. 2 Capaian Daya Serap Per-Program Kegiatan Tahun 2022

No.	PROGRAM KEGIATAN	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	PENYERAPAN (%)
1	Layanan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	65.421.497.000	65.418.121.179	99,99
2	Pusat Kebijakan Sarana	8.056.823.000	8.028.773.168	99,65
3	Pusat Kebijakan Prasarana dan Integrasi Moda	7.143.056.000	7.119.120.494	99,66
4	Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Perkotaan	9.352.995.000	9.302.710.721	99,46
5	Pusat Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Transportasi	7.325.252.000	7.228.148.880	98,67
TOTAL		97.299.623.000	97.096.874.442	99,79



Gambar 9. 1 Kurva S Badan Kebijakan Transportasi

BAB X KEGIATAN PENUNJANG

KEGIATAN PENUNJANG

A. Webinar dan FGD (*Forum Group Discussion*)

Selama tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi telah mengadakan webinar dan FGD (*Forum Group Discussion*) untuk menggali informasi sebagai bahan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang transportasi. Adapun webinar dan FGD yang telah dilaksanakan adalah sebagai berikut:

1. Upaya Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik

Pada 6 Oktober 2022, Badan Kebijakan Transportasi menggelar Webinar dengan tema “Upaya Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik”. Dalam sambutannya, Menteri Perhubungan menyatakan bahwa kehadiran kendaraan bermotor listrik di Indonesia bukan hanya akan membantu dari sisi lingkungan dengan mengurangi polusi udara, tapi secara langsung akan berpengaruh pada sektor ekonomi dan energi. Kementerian Perhubungan berkomitmen penuh mendukung kebijakan percepatan implementasi penggunaan kendaraan bermotor listrik, salah satunya adalah “Road Map Transformasi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebagai kendaraan operasional pemerintahan dan transportasi umum angkutan jalan Tahun 2021-2030”. Kepala Badan Kebijakan Transportasi menambahkan bahwa akan mendorong penggunaan kendaraan listrik sebagai angkutan umum dimana sebagai tindak lanjut dari Instruksi Presiden Republik Indonesia (Inpres) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) di Instansi Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan akan terus mengawal setiap kebijakan transportasi dalam rangka mendukung Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik serta mewujudkan kebijakan yang bersifat holistik, kolaboratif, integratif, tematik dan spasial baik pada tingkat direktif, strategi, taktikal, maupun operasional, sejalan dengan mandat dalam RPJMN 2020-2024.





Gambar 10. 1 Webinar Upaya Percepatan Penerapan Kebijakan Kendaraan Listrik

2. Diseminasi Hasil Analisis Kebijakan Lalu Lintas Angkutan Perkotaan

Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan menggelar kegiatan diseminasi hasil analisis kebijakan tahun 2022 pada Jumat, 14 Oktober 2022. Kegiatan diseminasi ini bertujuan untuk menyampaikan informasi output kegiatan kepada stakeholders terkait tentang kegiatan analisis kebijakan yang telah selesai dilakukan. Dalam proses kajian pada tahun 2022, telah dihasilkan analisis kebijakan berupa 4 policy paper (Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2022, Analisis Kebijakan Terminal Bayangan, Analisis Kebijakan Marka Zona Berbahaya, dan Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan BTS), serta rekomendasi-rekomendasi terkait isu-isu yang mengemuka saat ini seperti rekomendasi Evaluasi Kebijakan Peningkatan Keselamatan Bus Pariwisata, Rekomendasi Kebijakan P3DN, Rekomendasi Kebijakan Penerapan Perangkat WIM, Rekomendasi Kebijakan Usulan Perubahan Regulasi Transportasi Jalan, Survey ATP/WTP Penyesuaian Tarif Ojol, Solusi Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas. Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Gede Pasek Suardika, menyampaikan bahwa esensi kegiatan diseminasi ini diharapkan hasil kebijakan yang ada dapat dipahami secara detail dan ditindaklanjuti hingga proses evaluasi secara komprehensif



Gambar 10. 2 Diseminasi Hasil Analisis Kebijakan Lalu Lintas Angkutan Perkotaan

3. Keselamatan dan Keamanan Moda Darat dan Kereta Api Menuju Transportasi Maju

Pada tanggal 14 November 2022, Badan Kebijakan Transportasi menggelar Focus Group Discussion (FGD) bertemakan Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Darat dan Kereta Api Menuju Transportasi Maju. Salah satu tujuan pembangunan dan penyelenggaraan sektor transportasi adalah dengan tidak melupakan aspek krusial yaitu keselamatan dan keamanan. Hal ini juga tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan untuk menurunkan rasio kejadian kecelakaan transportasi per satu juta keberangkatan. Kepala Badan Kebijakan Transportasi menyampaikan bahwa untuk dapat menurunkan rasio kecelakaan, salah satu yang dapat diupayakan adalah dengan menyediakan sistem keselamatan dan keamanan yang dapat secara efektif menerapkan tindakan preventif terhadap terjadinya accident/incident dalam dunia transportasi. Karenanya butuh sistem kebijakan yang dapat mengintruksi dan mempengaruhi kondisi dari faktor penyebab kecelakaan. Sehingga dapat terwujud konsep “based on demand”, artinya output rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Kebijakan Transportasi merupakan kebijakan yang benar-benar ditunggu dan dibutuhkan untuk mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman di masa mendatang.



Gambar 10. 3 FGD Keselamatan dan Keamanan Moda Darat dan Kereta Api

4. Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Udara dan Laut Menuju Transportasi Maju

Badan Kebijakan Transportasi (Baketrans) melalui Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi melaksanakan Focus Group Discussion (FGD) berjudul “Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Udara dan Laut Menuju Transportasi Maju” pada hari Selasa, 15 November 2022. Keselamatan dan keamanan adalah aspek yang penting dalam penyelenggaraan transportasi. Agar rasio kecelakaan dapat ditekan, perlu upaya untuk menyediakan sistem keselamatan dan keamanan sebagai bentuk tindakan preventif terhadap terjadinya kecelakaan. Kepala Baketrans menegaskan bahwa keselamatan adalah tugas semua pihak, terutama pemerintah selaku regulator. Tetapi, upaya yang dilakukan pemerintah juga harus didukung oleh semua operator transportasi dengan menjalankan ketentuan prosedur (SOP) yang berlaku. Karenanya, perlu sinergitas dari berbagai pihak agar dapat tercapai zero accident, mengingat keselamatan dan keamanan transportasi merupakan salah satu tujuan pembangunan sektor transportasi yang tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan.



Gambar 10. 4 Review Sistem Keselamatan dan Keamanan Moda Udara dan Laut Menuju Transportasi Maju

5. Penyusunan Perumusan Kebijakan Kereta Api Ringan atau Light Rail Train (LRT)

Pada tanggal 29 November 2022, Badan Kebijakan Transportasi melalui Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan menggelar FGD terkait penyusunan perumusan kebijakan kereta api ringan atau Light Rail Train (LRT). FGD ini digelar untuk melihat kesiapan operasional LRT Jabodebek dan juga menjangkang perspektif dari para stakeholders terkait dalam operasional LRT ke depannya. Kepala Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan (LLATP), Eddy Gunawan menyampaikan bahwa saat ini LRT secara overall telah mencapai 92,59%, dengan rincian lintasan 1 Stasiun Cawang-Harjamukti sebesar 95,93%, lintasan 2 Stasiun Ciliwung-Dukuh Atas sebesar 92,1%, lintasan 3 Stasiun Halim-Jatimulya sebesar 90,94%. Kapsujuk LLATP juga menambahkan banyak yang perlu dicermati dalam aspek pelayanan dan keselamatan operasional LRT mengingat LRT menggunakan Grade of Automation (GoA) level 3, dimana LRT akan dijalankan driverless tanpa masinis. Secara garis besar arah rekomendasi kebijakan yang dibutuhkan dalam pengoperasian LRT adalah terkait integrasi, layanan dan manajemen rekayasa lalu lintas LRT menjadi hal yang perlu diperhatikan seperti Pengendalian Lalu Lintas melalui TDM seperti Congestion Pricing, Park and Ride, Parking Policy. Selain itu rekayasa lalu lintas (transisi) pengalihan maupun pembatasan pergerakan di tiap koridor LRT akan sangat membantu occupancy rate LRT serta Konektivitas Feeder LRT Jabodetabek Lintas Pelayanan melalui kebijakan re-routing angkutan berbasis Bus.



Baketrans Gelar
Penyusunan Kebijakan
Light Rapid Transit (LRT)

www.baketrans.dephub.go.id



www.baketrans.dephub.go.id



Gambar 10. 5 Penyusunan Kebijakan Light Rapid Transit (LRT)

6. Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas

Badan Kebijakan Transportasi gelar FGD “Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas” yang diselenggarakan pada Kamis, 1 Desember 2022. Focus Group Discussion ini merupakan hasil kerjasama antara Badan Kebijakan Transportasi dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta para peneliti dari beberapa universitas terkemuka di Indonesia dan Australia yang tergabung dalam PAIR (The Partnership Australia Indonesia Research). Menhub menyampaikan bahwa upaya pemberdayaan potensi wilayah dan destinasi wisata diperlukan untuk mendukung keberlangsungan operasional kereta api sebagai moda transportasi yang efektif dan efisien. Berdasarkan hasil identifikasi awal pembangunan jalur kereta api Makassar - Parepare, terdapat potensi angkutan barang bersumber dari potensi pertanian, produksi semen, dan angkutan petikemas yang memungkinkan terdapat peralihan moda transportasi dari trucking beralih menggunakan kereta api. Menurut Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Gede Pasek Suardika, keberlangsungan operasional kereta api Makassar-Parepare ini tentunya perlu dijaga secara berkelanjutan dengan sasaran penumpang maupun barang





Gambar 10. 6 Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare Melalui Sinergitas dan Konektivitas

7. Optimalisasi Angkutan *Feeder* Studi Kasus LRT Palembang

Hasil FGD Optimalisasi Angkutan *Feeder* Studi Kasus LRT Palembang menunjukkan bahwa LRT tidak terintegrasi dengan angkutan lain. Moda LRT hanya 6,25% yang menjadi moda utama masyarakat (survey home interview, 2021). Hambatan utama masyarakat untuk menggunakan LRT karena tidak terdapat tujuan menuju rumah/ lokasi lainnya dan sulitnya akses untuk menggunakan LRT. Hal ini dikarenakan oleh escalator yang sering tidak berfungsi/ mati, lift tidak dibuka untuk umum dan koneksi menuju kendaraan lain terlalu jauh. LRT kurang tersosialisasi dengan baik kepada masyarakat terutama terkait dengan jadwal, cara pembayaran, cara pengisian kartu, lokasi pembelian kartu dan sebagainya. FGD ini diselenggarakan pada 8 September 2023



Gambar 10. 7 FGD Optimalisasi Angkutan Feeder Studi Kasus LRT Palembang

8. Dryport to Dryport (DP2DP) Project Gerderland - West Java

Pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi dengan kawasan industri seperti menggunakan kapal tongkang dan kereta api untuk kelancaran angkutan logistik keluar dan menuju pelabuhan laut maupun pelabuhan daratan, serta kolaborasi antar pelabuhan seperti Pelabuhan Patimban dengan Pelabuhan Tanjung Priok dalam mendukung kegiatan

logistik di Indonesia perlu dikembangkan. Untuk itu, Badan Kebijakan Transportasi berkolaborasi dengan Tim Peneliti Logistik dan dosen dari HAN University of Applied Sciences serta BINUS University menyelenggarakan Focus Group Discussion (FGD) pada Kamis (1/12), untuk melakukan investigasi pada sistem supply chain antara Indonesia dan Belanda menggunakan dryports. Melalui pembangunan dry port, diharapkan dapat meningkatkan aktifitas di pelabuhan yang memiliki tingkat BOR (Beuth Occupancy Ratio) atau tingkat penggunaan dermaga dan tingkat YOR (Yard Occupancy Ratio), sehingga dapat mempercepat waktu untuk melakukan aktifitas bongkar muat. Diselenggarakannya FGD ini pun menjadi salah satu upaya dalam mewujudkan efisiensi logistik yang berkelanjutan dengan dukungan berbagai pihak dalam memaksimalkan potensi yang ada.



Gambar 10. 8 FGD Dryport to Dryport (DP2DP) Project Gerderland - West Java

9. Seamless Connectivity dan Land Value Capture dalam Mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri

Badan Kebijakan Transportasi bersama dengan Ditjen Perkeretaapian menggelar FGD yang bertajuk Seamless Connectivity dan Land Value Capture dalam Mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat Untuk Negeri. Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu proyek strategis nasional berdasarkan Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional yang berjalan dengan berpijak pada Perpres Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung. Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan momentum dalam mewujudkan transportasi publik yang modern dengan diiringi pemanfaatan dan memaksimalkan wilayah-wilayah yang dilalui jalur tersebut dimana memiliki nilai ekonomi yang cukup tinggi. Dalam sambutannya, Kepala Badan Kebijakan Transportasi, Gede Pasek Suardika, menyampaikan bahwa keberlangsungan operasional Kereta Cepat Jakarta Bandung dengan pemberdayaan potensi wilayah dan destinasi wisata yang berpotensi menjadi pusat bangkitan dan tarikan baru. Selain itu “Seamless Connectivity” menjadi hal yang utama dalam pengoperasian Kereta Jakarta-Bandung dimana harus memiliki kesetaraan dalam integrasi, konektivitas, aksesibilitas dan pelayanannya bagi semua pihak. Membutuhkan komitmen yang kuat dari semua pihak yang terlibat di dalamnya agar pengoperasian KCJB berjalan optimal dan membawa manfaat menumbuhkan nilai sosial ekonomi di wilayah sekitar.

Turut hadir sebagai pembicara, Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Barat, Erni Basri, Pemerhati Transportasi, Djoko Setiowarno, Direktur Angkutan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, Tatan Rustandi, dan Assoc. Professor SAPPK ITB, Ibnu Syabri. Hadir sebagai penanggap Direktur Prasarana Perkeretaapian, Harno Trimadi, Dirut Utama KCIC, Dwiwana Slamet Riyadi, Guru Besar ITB, Harun Al Rasyid. Kepala Bidang Infrastruktur dan Kewilayahan Bappeda Jabar, Aris Budiman.





Gambar 10. 9 FGD Seamless Connectivity dan Land Value Capture dalam Mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri

B. Jurnal Transportasi

Badan Kebijakan Transportasi saat ini memiliki 5 (lima) jurnal transportasi yaitu Warta Penelitian, Jurnal Transportasi Multimoda, Jurnal Transportasi Darat, Jurnal Transportasi Laut, dan Warta Ardhia yang dikelola oleh masing-masing Unit Eselon II di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi.



Gambar 10. 10 Publikasi penelitian Badan Kebijakan Transportasi dalam Bentuk Jurnal Transportasi

Jumlah makalah yang dipublikasikan pada jurnal transportasi tahun 2022 yaitu sebanyak 57 makalah dengan komposisi publikasi yaitu 17 artikel jurnal pada Warta Penelitian, 6 artikel jurnal pada Jurnal Transportasi Multimoda, 14 artikel jurnal pada Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 5 artikel jurnal pada Warta Ardhia (Jurnal Udara), dan 5 artikel jurnal pada Jurnal Penelitian Transportasi Laut. Dari 57 makalah tersebut sebanyak 13 judul kajian merupakan hasil karya pegawai Badan Kebijakan Transportasi.

C. Hak Paten

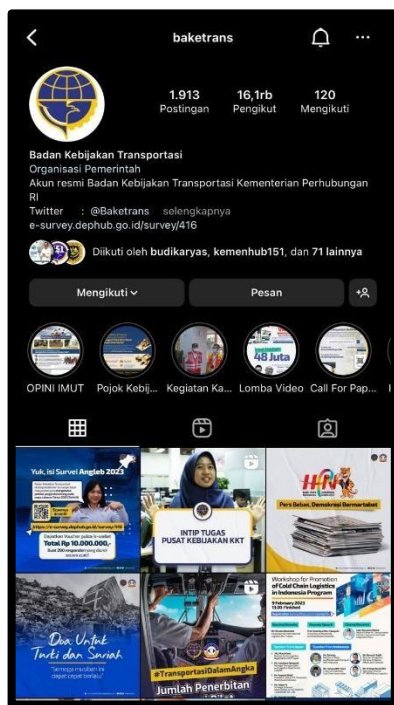
Pada tahun 2022, pengajuan sertifikasi Hak Kekayaan Intelektual (HKI) tidak dapat dilaksanakan karena output HKI berasal dari hasil penelitian, dikarenakan adanya perubahan organisasi Badan Litbang Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi yang memiliki output rekomendasi kebijakan maka tidak dapat diajukan sertifikasi Hak Kekayaan Intelektual (HKI), namun pada tahun 2022 terdapat pengajuan Hak Paten yang sedang dalam tahap proses pengajuan kepada instansi Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.

Hak paten yang masih dalam tahap pengajuan antara lain:

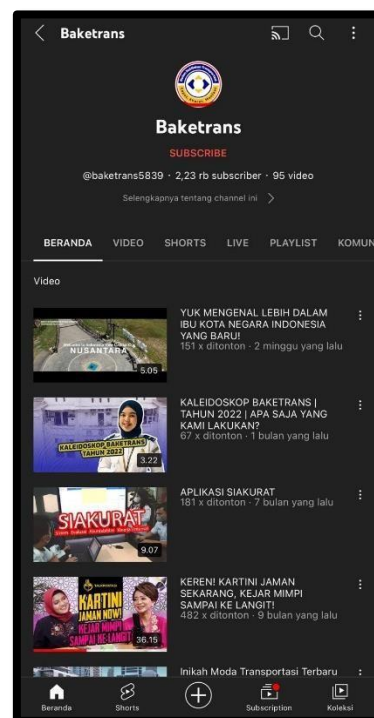
1. Sistem Deteksi Genangan Air pada Landasan Pacu Bandar Udara;
2. Metode untuk Mendeteksi Genangan Air pada Landasan Pacu Bandar Udara;
3. Kover Pelindung Detektor Genangan Air pada Landasan Pacu dengan menggunakan Material Baja;
4. Kover Pelindung Detektor Genangan Air pada Landasan Pacu dengan menggunakan Material Komposit.

D. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi

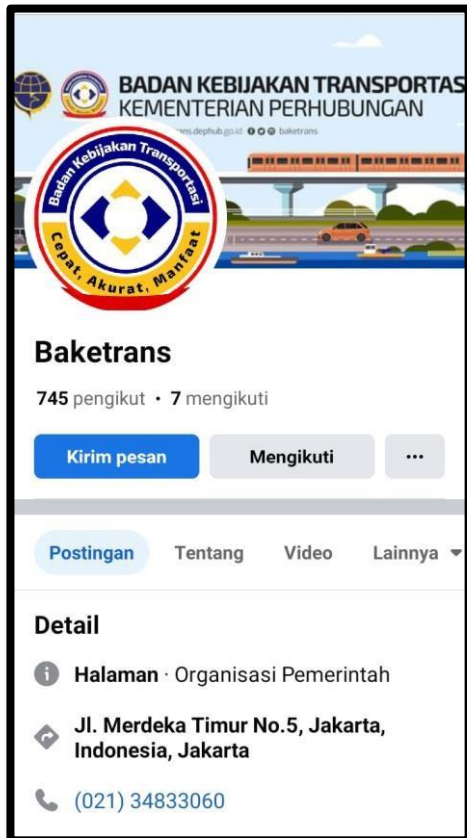
Badan Kebijakan Transportasi telah memanfaatkan media sosial untuk menjangkau masyarakat yang lebih luas dan cepat dalam mengimplementasikan keterbukaan informasi publik. Adapun akun media sosial Badan Kebijakan Transportasi yaitu:



Gambar 10. 11 Instagram Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 12 Youtube Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 13 Facebook Badan Kebijakan Transportasi



Gambar 10. 14 Twitter Badan Kebijakan Transportasi

BAB XI

PENUTUP

- A. Badan Kebijakan Transportasi mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Badan Kebijakan Transportasi mempunyai 5 (lima) unit kerja eselon 2, yaitu Sekretariat Badan Kebijakan Transportasi, Pusat Kebijakan Sarana Transportasi, Pusat Kebijakan Prasarana dan Integrasi Moda, Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, dan Pusat Kebijakan Keselamatan dan Kebijakan Transportasi. Adapun jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 257 pegawai;
- B. Pada tahun 2022, program dan kegiatan yang berkaitan dengan penelitian dan pengembangan tidak dapat dilaksanakan, dikarenakan adanya pengalihan kegiatan dan anggaran yang terkait dengan program penelitian dan pengembangan kepada BRIN. Meskipun demikian, selama tahun 2022 selama masa transisi, Badan Kebijakan Transportasi telah dilaksanakan analisis kebijakan dan telah disusun serta disampaikan kepada Menteri Perhubungan sebanyak 44 rekomendasi kebijakan;
- C. Jumlah SDM Badan Kebijakan Transportasi sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2022 tercatat sebanyak 257 pegawai, yang terdiri dari berbagai tingkatan pangkat/golongan dan pendidikan. Untuk peningkatan kualitas SDM ditempuh upaya yang sinergis antara berbagai pihak dan juga memfasilitasi pelatihan dan pendidikan yang memadai seperti beasiswa pendidikan, kenaikan pangkat, pendidikan dan pelatihan baik teknis maupun manajerial;
- D. Kegiatan strategis Badan Kebijakan Transportasi selama tahun 2022 adalah sebagai berikut:
 - 1. Analisa dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2022, Analisis dan Evaluasi Pengaturan dan Pengendalian Transportasi Pada Masa Natal 2022 dan Tahun Baru 2023, Penghapusan Syarat Tes PCR/Antigen untuk Perjalanan Transportasi Udara;
 - 2. Dukungan Sektor Transportasi Udara terhadap Ekspor Hasil Perikanan Tangkap;
 - 3. Pemenuhan Kebutuhan Armada Pesawat Udara Pasca Pandemi *Covid-19*;
 - 4. Penyesuaian Harga Tiket Angkutan Udara Akibat Pandemi dan Konflik Geopolitik;
 - 5. Penataan Terminal Khusus (Tersus)/ Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS);
 - 6. Penataan Terminal Khusus (Tersus)/ Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS);
 - 7. Strategi Skema Kebijakan dalam mendukung Implementasi *Green Logistic*;

8. Analisis Kebijakan Penanganan Terminal Bayangan;
 9. Analisis Kebijakan Penerapan Marka Zona Berbahay;
 10. Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan *Buy The Service* pada Angkutan Perkotaan;
 11. Pembangunan infrastruktur Kereta Api Makassar - Parepare;
 12. Integrasi Dan Utilisasi Kapal Ferry Ro-Ro Untuk Mendukung Tol Laut;
 13. *Seamless Connectivity* dan *Land Value Capture* dalam mendukung Pengoperasian Kereta Cepat Manfaat untuk Negeri;
 14. Pembangunan dan Rencana Pengoperasian KA Makassar - Parepare dengan studi “Akselerasi Pembangunan dan Pengoperasian Kereta Api Makassar - Parepare melalui Sinergitas dan Konektivitas”.
- E. Badan Kebijakan Transportasi memiliki sarana untuk menunjang kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan seperti Perpustakaan, Aplikasi *Open Journal System* (OJS), Aplikasi e-Survey, dan *Whistle Blowing System*;
- F. Badan Kebijakan Transportasi memiliki sarana untuk menunjang kegiatan penyusunan rekomendasi kebijakan seperti Gedung dan Perpustakaan Badan Kebijakan Transportasi;
- G. Badan Kebijakan Transportasi sebagai penyelenggara analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan transportasi melakukan kerja sama dengan pihak lain sebagai upaya untuk memberikan solusi yang cepat dan tepat dengan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang berkualitas dan mudah diaplikasikan. Kerjasama Badan Kebijakan Transportasi selama tahun 2022 yaitu:
1. Kerja Sama dengan Perum LPPNPI tentang Analisis Kebijakan Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan yang telah dilaksanakan penandatanganan nota kesepahaman pada tanggal 19 Agustus 2022 dengan nomor HK.201/1/21/BLT/2022 yang berlaku tahun 2022 s.d. 2027;
 2. Kerja Sama dengan PT PAL Indonesia tentang Analisis Teknis Bidang Pelayaran yang telah dilaksanakan penandatanganan nota kesepahaman pada tanggal 4 Oktober 2022 dengan nomor KL.002/01/01/BKT/2022 yang berlaku tahun 2022 s.d. 2024.
- H. Sebagai unit kerja yang ditunjuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan analisis kebijakan transportasi, Badan Kebijakan Transportasi sesungguhnya memiliki potensi cukup besar untuk mengkoordinasikan/ mengkonsolidasikan kegiatan yang terkait dengan kebutuhan dukungan analisis kebijakan di lingkungan internal Kementerian Perhubungan. Peran sebagai lembaga analisis kebijakan bidang transportasi di tingkat pemerintahan pusat juga menjadikan Badan Kebijakan Transportasi memiliki potensi sekaligus tantangan untuk dapat mensinergikan kegiatan analisis kebijakan bidang transportasi khususnya dalam lingkup nasional dengan menggandeng

perguruan tinggi dan instansi, serta stakeholder terkait di tingkat pusat maupun daerah;

- I. Anggaran Badan Kebijakan Transportasi pada tahun 2022 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp174.302.325.000,00, dengan rencana awal daya serap akhir tahun sebesar 98,75%. Sedangkan berdasarkan Surat Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Nomor S-438/AG/AG.3/2022 tanggal 03 Agustus 2022 tentang Pengesahan Revisi Anggaran Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Kementerian Perhubungan TA. 2022 (Revisi IV), terdapat pengalihan anggaran kelitbangan ke Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) sehingga pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi sebesar Rp107.085.450.000,00 dengan target daya serap akhir tahun sebesar 98,99%. Pada akhir tahun anggaran 2022, pagu Badan Kebijakan Transportasi menjadi Rp.97.299.623.000,00 dengan realisasi Rp.97.096.874.442 atau **99,792%**;
- J. Selama tahun 2022, Badan Kebijakan Transportasi telah mengadakan webinar dan FGD (*Forum Group Discussion*) untuk menggali informasi sebagai bahan dalam penyusunan rekomendasi kebijakan di bidang transportasi, yaitu sebagai berikut:
 1. Webinar dan FGD;
 2. Jurnal Transportasi;
 3. Hak Paten;
 4. Publikasi melalui Media Sosial Badan Kebijakan Transportasi.