

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

## Transformasi Kelembagaan Badan Kebijakan Transportasi dalam Mewujudkan Konektivitas yang Andal, Humanis dan Berkelanjutan

Budi Aji Purwoko<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Badan Kebijakan Transportasi  
e-mail : [budijipurwoko@gmail.com](mailto:budijipurwoko@gmail.com)

### Abstrak

Transformasi ini tidak hanya mencakup perbaikan pada infrastruktur dan teknologi, tetapi juga reformasi dalam pengelolaan kelembagaan, penguatan regulasi, dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia. Dalam konteks globalisasi dan urbanisasi yang pesat, sektor transportasi menghadapi tantangan seperti kemacetan, polusi, dan kebutuhan akan sistem transportasi yang lebih cerdas dan berkelanjutan. Oleh karena itu, transformasi kelembagaan menjadi kunci untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih responsif dan berdaya saing. Proses ini melibatkan perancangan kebijakan yang adaptif, integrasi teknologi canggih, serta peningkatan koordinasi antar lembaga terkait. Studi ini mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang mempengaruhi transformasi kelembagaan, seperti kebutuhan akan inovasi teknologi, partisipasi stakeholder, serta komitmen politik. Selain itu, analisis dilakukan terhadap model-model transformasi yang berhasil diterapkan di berbagai negara, dan bagaimana pelajaran dari model-model tersebut dapat diadaptasi untuk konteks lokal. Hasil dari studi ini menunjukkan bahwa keberhasilan transformasi kelembagaan sangat bergantung pada keterlibatan berbagai pihak, sinergi antara kebijakan, serta pelaksanaan strategi yang berbasis data dan evidence-based. Secara keseluruhan, transformasi kelembagaan sektor transportasi merupakan langkah penting untuk membangun sistem transportasi yang lebih modern, berkelanjutan, dan mampu memenuhi kebutuhan masyarakat di era global.

**Kata Kunci :** transformasi; kelembagaan; transportasi.

## *Institutional Transformation of the Transportation Policy Agency in Realizing Reliable, Humanistic and Sustainable Connectivity*

### Abstract

*This transformation includes not only improvements in infrastructure and technology, but also reforms in institutional management, strengthening regulations, and increasing the capacity of human resources. In the context of rapid globalization and urbanization, the transportation sector faces challenges such as congestion, pollution, and the need for smarter and more sustainable transportation systems. Therefore, institutional transformation is the key to creating a more responsive and competitive transportation system. This process involves designing adaptive policies, integrating advanced technology, and improving coordination between related institutions. The study identifies key factors influencing institutional transformation, such as the need for technological innovation, stakeholder participation, and political commitment. In addition, an analysis was carried out on transformation models that have been successfully implemented in different countries, and how lessons from these models can be adapted to local contexts. The results of this study show that the success of institutional transformation is highly dependent on the involvement of various parties, synergy between policies, and the implementation of data-based and evidence-based strategies. Overall, the institutional transformation of the transportation sector is an important step to build a transportation system that is more modern, sustainable, and able to meet the needs of society in the global era*

**Keywords:** transformation; Institutional; transportation.

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

## A. PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan teknologi, urbanisasi yang cepat, dan perubahan iklim, sektor transportasi di Indonesia akan menghadapi berbagai tantangan dan peluang. Menghadapi isu-isu ini memerlukan pendekatan yang holistik dan proaktif, dengan perencanaan yang matang dan pelaksanaan yang efektif. Dengan demikian, Indonesia dapat mengembangkan sistem transportasi yang berkelanjutan, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat di masa depan (Pahlupiningtyas & Pakpahan, 2018).

Kewenangan Kementerian Perhubungan yang tertuang pada 4 (Empat) Undang-Undang di Bidang Transportasi memiliki wewenang untuk melakukan Pembinaan yang meliputi Pengaturan, Pengendalian, dan Pengawasan. Wewenang Pengaturan tersebut adalah meliputi penetapan kebijakan umum dan kebijakan teknis, antara lain pentuan norma, standar, pedoman, kriteria, rencana dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan, serta perizinan. Selanjutnya penjabaran tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan ditemukan adanya tumpang tindih pelaksanaan kewenangan di internal Badan Kebijakan Transportasi dan di sektor eksternal (direktorat/badan), yaitu dalam pelaksanaan wewenang analisis perumusan kebijakan dan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria (NSPK) pada bidang transportasi. Adanya overlapping tugas dan fungsi tersebut disinyalir karena belum adanya peraturan terkait proses bisnis analisis kebijakan di Kementerian Perhubungan dan terkait pengaturan jabatan fungsional analisis kebijakan di bidang transportasi, sehingga batasan wewenang dalam perumusan kebijakan dan NSPK sektor transportasi antara Badan Kebijakan Transportasi dengan direktorat/badan lain di lingkungan Kementerian Perhubungan belum diatur secara jelas (Lai et al., 2020).

Kendala lain yang ditemukan dalam pelaksanaan organisasi bahwa berdasarkan hasil riset evaluasi organisasi Badan Kebijakan Transportasi yang dilakukan oleh UPKM Fakultas Psikologi UGM, diantaranya:

1. Perlu refocusing struktur organisasi bahwa struktur organisasi saat ini belum efektif karena tidak mungkin bagi satu individu dapat menguasai seluruh jenis moda dalam waktu singkat, terkait peran BKT sebagai leading sektor kebijakan.
2. Perlu organization structure redesign bahwa Penyesuaian struktur yang dapat memfasilitasi bentuk fungsi dan moda dapat dipertimbangkan. Hal ini terkait efektivitas komunikasi dan pemenuhan pekerjaan oleh pegawai BKT. Pegawai Eselon II akan berfokus pada ranah strategik, sementara pegawai Eselon III dan di bawahnya perlu dispesifikasikan penguasaan aspek teknis berdasarkan moda Selain hasil riset tersebut, saat ini dalam implementasinya untuk Jabatan Administrator di lingkungan Pusat Kebijakan Transportasi menangani urusan administrasi dan substansi secara bersamaan, sehingga organisasi yang berjalan saat ini belum optimal.

Dalam tata kelola kebijakan sektor transportasi, Badan Kebijakan Transportasi yang mempunyai tugas menyelenggarakan analisis dan pemberian rekomendasi kebijakan di bidang transportasi mempunyai andil besar dalam menghasilkan kualitas kebijakan bidang transportasi yang baik. Badan Kebijakan Transportasi bertindak sebagai dirigen dalam harmonisasi rumusan kebijakan sektor Transportasi yang akan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, dengan berkolaborasi dengan subsektor/stakeholder terkait. Dalam pelaksanaan kebijakan BKT turut mendampingi dan BKT kembali menjadi leader dalam proses evaluasi kebijakan untuk terbaikan secara terus menerus. Untuk itu diperlukan suatu dokumen perencanaan yang dapat mengukur kualitas kebijakan yang dihasilkan dan kemanfaatan produk kebijakan (Bappenas, 2015).

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

Peningkatan dukungan sumber daya manusia yang kompeten untuk melaksanakan kegiatan kajian dan analisis kebijakan dalam seluruh proses kebijakan yang dilakukan. Sumber daya manusia yang kompeten dapat berasal dari internal atau eksternal instansi pemerintahan. Penguatan Dokumentasi Proses Manajemen Kebijakan di Instansi (validasi penilaian pada prinsipnya lebih diarahka pada relevansi dokumentasi informasi dengan proses kebijakan sehingga pada prinsipnya tidak ada Batasan bukti khusus untuk bukti dukung). Dalam rangka perencanaan kebijakan yang dihasilkan di bidang transportasi maka perlu adanya mapping atau perencanaan berdasarkan tahapan waktu pelaksanaan yang terbagi kedalam perencanaan jangka pendek, menengah dan Panjang (Tini Utami, 2021).

## B. METODE

Kajian ini dilakukan dengan mencakup pengumpulan data primer yang mewakili kondisi moda (perkeretaapian, laut, udara, darat termasuk penyeberangan dan sungai) yang ada di Indonesia, pengumpulan data sekunder seperti identifikasi perundangan, review literatur dan benchmarking, isu transportasi serta potensi dan peluang pengembangan transportasi kedepan.

Tahap pengumpulan data ini dilakukan sebagai dasar untuk mendapatkan dampak positif dan negatif yang ada karena kebijakan transportasi selama ini.

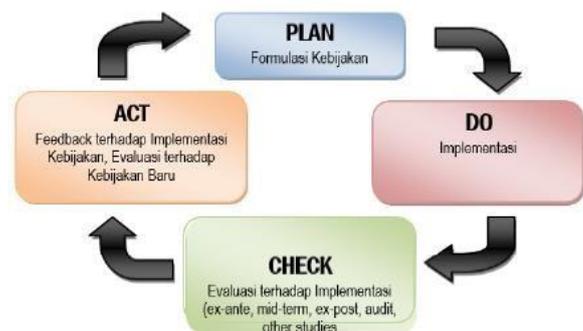
## C. PEMBAHASAN

### 1. Analisis Kinerja Badan Kebijakan Transportasi Saat ini

Perubahan cepat pada kondisi ekonomi, sosial dan politik di dalam dan luar negeri telah menghadapkan pemerintah pada tuntutan perbaikan dan perubahan dalam pengelolaan pemerintahan. Dalam siklus manajemen pembangunan, komponen perencanaan, penganggaran, pelaksanaan dan monitoring evaluasi harus saling terkait, berkesinambungan

dan dapat dijalankan dengan efisien dan efektif. Evaluasi pembangunan diperlukan untuk mengetahui kemajuan, pencapaian hasil dan kendala yang dijumpai dalam pelaksanaan pembangunan, sehingga dapat dijadikan untuk perbaikan rencana pembangunan pada masa mendatang (Pater et al., 2020).

Evaluasi menjadi satu mata rantai dari siklus perencanaan yang melibatkan empat tahapan pokok yaitu Formulasi kebijakan (Plan), Implementasi (Do), Evaluasi terhadap implementasi (Check), dan Umpan balik terhadap implementasi kebijakan dan evaluasi terhadap kebijakan baru (Act). Secara ringkas ditunjukkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 1. Siklus Perencanaan

Hasil evaluasi dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan, khususnya dalam penyusunan rencana pembangunan nasional, baik tahunan maupun periodik (Sulaiman & Wibowo, 2016).

Dampak (SDM, Sarana dan Prasarana, serta Penganggaran) hasil penataan organisasi akan menimbulkan implikasi baik pada aspek teknis maupun manajerial. Berikut disampaikan hasil analisa dampak yang berimplikasi pada aspek manajerial guna mendapat perhatian dan tindak lanjut, yang meliputi: (1) Aspek Sumber Daya

# KONFERENSI NASIONAL

## ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

Manusia, (2) Aspek Sarana dan Prasarana, (3) Aspek Penganggaran.

### 1. Implikasi Aspek Sumber Daya Manusia.

Pelaksanaan penataan organisasi yang diusulkan oleh Badan Kebijakan Transportasi dengan pemisahan fungsi administratif di lingkungan Pusat Kebijakan tidak berpengaruh terhadap penambahan jumlah kebutuhan pegawai saat ini yaitu sebanyak 610 pegawai, namun akan berimplikasi pada penataan kebutuhan kompetensi dengan keahlian yang mendukung tugas dan fungsi masing-masing bidang di lingkungan Pusat Kebijakan. Strategi pemenuhan kebutuhan Sumber Daya Manusia dapat dilaksanakan dengan cara penataan kembali penempatan SDM khususnya di lingkungan Pusat Kebijakan melalui rotasi, mutasi dan promosi, serta usulan pengadaan CPNS dan PPPK di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Pelaksanaan rotasi dilaksanakan dengan melaksanakan penataan pegawai eksisting yang ada di lingkungan Pusat Kebijakan menyesuaikan dengan pembagian tugas dan fungsi pada masing-masing bidang. Mutasi dilaksanakan untuk memenuhi kebutuhan dan menyetarakan kekuatan SDM diantara Pusat Kebijakan di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Strategi promosi dilakukan untuk memenuhi kebutuhan Pejabat Administrator di lingkungan Pusat Kebijakan. Sedangkan usulan pengadaan CPNS dan PPPK dilakukan untuk memenuhi kebutuhan SDM serta menjalankan arah kebijakan mengenai penyelesaian pegawai non ASN yang juga akan mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi tata kelola Badan Kebijakan Transportasi yang baru.

### 2. Implikasi Aspek Sarana dan Prasarana

Implikasi pada aspek sarana dan prasarana sebagai pendukung kinerja pegawai memerlukan perencanaan dan penataan yang matang mengingat keterbatasan ruang yang dimiliki oleh Badan Kebijakan Transportasi yang saat ini menempati salah satu gedung yang masuk menjadi salah satu cagar budaya. Perencanaan penataan sarana dan prasarana dilaksanakan dengan mempertimbangkan penempatan Sumber Daya Manusia, tugas dan fungsi pada masing-masing jabatan, serta pelaksanaan sistem kerja yang berlaku di lingkungan Kementerian Perhubungan.

### 3. Implikasi Aspek Penganggaran

Aspek penganggaran tidak dapat terlepas dari dampak penataan organisasi. Implementasi pada aspek penganggaran terkait dengan pelaksanaan tugas dan fungsi utama, dukungan manajemen maupun dukungan teknis. Disamping itu, dengan adanya penambahan kebutuhan Sumber Daya Manusia di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang semula sebanyak 610 pegawai menjadi 781 pegawai serta adanya penambahan kebutuhan Pejabat Administrator yang semula berjumlah 10 Pejabat menjadi 14 Pejabat, maka diperlukan juga dukungan pada aspek penganggaran. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan penganggaran di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi yang sistematis dan akuntabel.

Jumlah Analisis Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi menurut Eselon 2 Sebagai berikut:

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

**Tabel 1.** Jumlah Analisis Kebijakan di BKT

UNIT KERJA	PKST	PTIM	LLATP	KKT	TOTAL
ANJAK UTAMA	0	1	1	1	3
ANJAK MADYA	2	3	1	2	8
ANJAK MUDA	3	4	4	5	17
ANJAK PERTAMA	13	14	17	13	57
TOTAL	18	22	23	21	84

Sumber : Setbadan BKT (2024).

Hasil telaahan awal, bahwa perlu melakukan penguatan fungsi analisis dan pengembangan kebijakan dengan memperluas spektrum melalui kemitraan dan kolaborasi pentahelix (pemerintah, pendidikan, bisnis, komunitas, dan media). Selanjutnya, Badan Kebijakan Transportasi perlu melakukan manajemen informasi data makro dan mikro penunjang formulasi kebijakan dari unit eselon I serta memiliki informasi secara realtime, namun pada kenyataannya ditemukan bahwa pemanfaatan teknologi dan informasi dalam penunjang proses bisnis analisis kebijakan masih belum optimal. Peran sistem manajemen pengetahuan sangat perlu dikuatkan di lingkungan Kementerian Perhubungan terutama di Badan Kebijakan Transportasi.

Berdasarkan penjabaran kendala tersebut di atas, perlu dilakukan evaluasi penataan organisasi secara berkelanjutan guna terus berbenah untuk mencapai kondisi organisasi yang ideal (Pater et al., 2020). Beberapa usulan rekomendasi penataan organisasi Badan Kebijakan Transportasi, diantaranya Tugas Badan Kebijakan Transportasi untuk merumuskan Kebijakan Strategis sebagai konsekuensi dari pembagian ruang lingkup analisis dan

perumusan kebijakan transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Tugas terkait fungsi regulator yang dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi dan Direktorat/Badan lain di lingkungan Kementerian Perhubungan memerlukan adanya pola koordinasi yang baik termasuk pembagian ruang lingkup tugas tersebut. Badan Kebijakan Transportasi diberikan mandat oleh Menteri Perhubungan untuk dapat berperan sebagai:

- “Government Think Tank dalam mendukung Pimpinan untuk mengambil keputusan strategis bagi Pembangunan sektor transportasi”;
- “Internal Consultant dan Partner for Success bagi unit organisasi internal maupun eksternal”;
- “Badan Kebijakan Transportasi tidak hanya berperan sebagai Supporting Bodies, namun juga menjadi bagian dari proses bisnis pengambilan Keputusan di Kementerian Perhubungan”.

Ideal pembagian ruang lingkup rumusan kebijakan yang sifatnya strategis, yaitu kebijakan yang berdampak luas lintas sektoral baik secara direktif maupun korektif sebaiknya disusun oleh Badan Kebijakan Transportasi, sedangkan rumusan kebijakan yang sifatnya teknis (NSPK, FS, DED, dalam perencanaan teknis dan operasional sistem transportasi) dilakukan di Direktorat Jenderal teknis.

Selain itu, Badan Kebijakan Transportasi perlu memiliki wewenang sebagai clearing house dalam perumusan kebijakan transportasi. Istilah "clearing house" dalam konteks ini mengacu pada peran Badan Kebijakan Transportasi sebagai lembaga pengoordinasian dan penyalarsan berbagai kepentingan serta pendapat dari berbagai pemangku kepentingan, baik internal (direktorat/badan lain) maupun eksternal dalam perumusan kebijakan di bidang transportasi. Sebagai clearing house, BKT bertanggung jawab untuk mengumpulkan informasi, data, dan masukan dari berbagai pihak terkait, seperti pemerintah pusat baik

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

internal maupun eksternal Kementerian perhubungan, industri transportasi, akademisi, dan masyarakat umum. Tujuannya untuk melakukan analisis yang komprehensif dan menyeluruh terhadap isu-isu terkait transportasi (Ghufron, 2018). Dengan memiliki peran sebagai clearing house, BKT berfungsi sebagai pusat koordinasi dan penyalarsan untuk memastikan bahwa kebijakan transportasi yang dihasilkan dapat mengakomodasi berbagai kepentingan dan mendukung pengembangan sistem transportasi yang berkelanjutan dan efisien. sehingga dapat merumuskan kebijakan yang efektif dan berkelanjutan.

## 2. Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi Nasional Kedepan

Kebijakan transportasi Nasional saat ini berfokus pada pengembangan sistem yang berkelanjutan, efisien, inklusif, dan aman untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan perlindungan lingkungan (KLHK, 2020). Upaya ini melibatkan pengurangan emisi karbon melalui penggunaan kendaraan rendah emisi dan energi terbarukan, serta peningkatan infrastruktur modern seperti jalan raya, rel kereta, pelabuhan, dan bandara yang lebih canggih (Blythe, 2004). Keselamatan dan keamanan transportasi juga menjadi prioritas dengan penerapan teknologi canggih dan langkah-langkah keselamatan yang ketat (Oktaviani & Hertati, 2019). Selain itu, kebijakan ini bertujuan untuk memastikan aksesibilitas dan inklusivitas, sehingga semua lapisan masyarakat dapat menikmati manfaat dari sistem transportasi yang andal dan terjangkau (Raniasta et al., 2016). Kerjasama internasional dan integrasi kebijakan lintas sektor menjadi kunci untuk mencapai tujuan tersebut, menciptakan konektivitas global yang lebih baik dan mendukung perdagangan serta mobilitas

manusia secara lebih efektif (Irjayanti et al., 2021).

Visi RPJPN 2005-2025 adalah untuk mewujudkan Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur. Adapun penerjemahan visi pembangunan nasional jangka panjang tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Mandiri : mampu mewujudkan kehidupan sejajar dan sederajat dengan bangsa lain dengan mengandalkan pada kemampuan dan kekuatan sendiri.
- b. Maju : sumber daya manusia Indonesia telah mencapai kualitas yang tinggi dengan tingkat kemakmuran yang juga tinggi disertai dengan sistem dan kelembagaan politik dan hukum yang mantap.
- c. Adil : tidak ada pembatasan/diskriminasi dalam bentuk apapun, baik antarindividu, gender, maupun wilayah.
- d. Makmur : seluruh kebutuhan hidup masyarakat Indonesia telah terpenuhi sehingga dapat memberikan makna dan arti penting bagi bangsa-bangsa lain.

Upaya mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut ditempuh melalui delapan misi pembangunan nasional: (1) Mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya, dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila; (2) Mewujudkan bangsa yang berdaya saing; (3) Mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum; (4) Mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu; (5) Mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan; (6) Mewujudkan Indonesia asri dan lestari; (7) Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional; dan (8) Mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional.

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah (ITDP Indonesia, 2019). Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat (Tini Utami, 2021). Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek di atas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang (Tinggi & Kepolisian, 2019). Saat ini merupakan tahun terakhir dari Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan 2020-2024.

Perencanaan merupakan tahapan dimana banyak terjadi perubahan secara global dikarenakan adanya pandemi Covid-19 yang tentunya merubah berbagai kebijakan di level global (Purwoko & Yola, 2022). Berikut ini adalah isu transportasi yang menjadi permasalahan Kementerian Perhubungan selama ini dan mungkin masih belum diselesaikan secara tuntas hingga akhir Renstra ini, yaitu:

a. Konektivitas meliputi pelayanan angkutan perintis, kurangnya minat swasta untuk penyediaan infrastruktur transportasi yang kondisinya belum memadai, simpul transportasi yang belum terhubung serta aksesibilitas pada daerah tertinggal, perbatasan dan kepulauan terluar.

- b. Kinerja Pelayanan Meliputi peran angkutan umum, integrasi moda belum optimal, ketimpangan muatan kawasan timur dan barat pada angkutan barang, transportasi antarmoda belum terintegrasi.
- c. Keselamatan dan keamanan Meliputi tingkat kesadaran dan peran masyarakat belum optimal termasuk pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi, penanganan jalur sebidang KA, perlindungan lingkungan akibat transportasi.
- d. Dukungan kebutuhan percepatan pariwisata Meliputi kemudahan akses simpul menuju tujuan wisata, penyediaan layanan moda wisata belum tercukupi, standar SDM untuk mendukung layanan wisatawan.
- e. Dukungan kebutuhan percepatan logistik Meliputi biaya logistik tinggi terhadap PDB, nilai Logistic Performance Index masih rendah, kelembagaan dan operator transportasi multimoda masih bermasalah, standar SDM untuk mendukung layanan logistik.
- f. Perkembangan teknologi dan kebutuhan SDM Meliputi terbatasnya kualitas SDM yang sesuai kompetensi, pemanfaatan teknologi belum optimal, penggunaan BBM berbasis fosil masih tinggi.
- g. Pemindahan Ibu Kota Negara. Penduduk Indonesia 57% ada di Pulau Jawa perlu adanya distribusi, 58,49% PDB Nasional dikontribusikan di Pulau Jawa, perlu Hub Transportasi Antarmoda dan mendorong adopsi investasi penyediaan moda transportasi ramah lingkungan.

### 3. Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi Global

Setiap negara anggota PBB berkomitmen untuk mengintegrasikan SDGs ke dalam

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

kebijakan dan strategi nasional mereka. SDGs bersifat universal, artinya relevan untuk semua negara, baik negara berkembang maupun negara maju (Goh & Matthew, 2021). Implementasi SDGs melibatkan kerjasama internasional, peran aktif pemerintah, sektor swasta, masyarakat sipil, dan individu. Beberapa tujuan SDGs turut menjadi pertimbangan dalam penyusunan kebijakan transportasi di Indonesia (Blasi et al., 2022). Kebijakan Transportasi Nasional yang efektif sangat penting bagi Indonesia untuk mengatasi tantangan transportasi yang kompleks dan mendukung pembangunan ekonomi yang berkelanjutan seperti halnya tujuan SDGs (Anwar, 2019; Anomsari, 2020; Sufianti et al., 2020; Afandi et al., 2021; Ananda et al., 2024). Kebijakan sektor perhubungan di Indonesia bertujuan untuk mengembangkan sistem transportasi yang efisien, aman, terjangkau, dan berkelanjutan (Eremia et al., 2017). Implementasi kebijakan-kebijakan ini dilakukan melalui berbagai program dan proyek strategis, serta melibatkan koordinasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan sektor swasta. Pemerintah juga berupaya meningkatkan partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pengawasan pelaksanaan kebijakan sektor perhubungan. Kebijakan sektor perhubungan yang komprehensif dan berkelanjutan sangat penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, dan menjaga kelestarian lingkungan di Indonesia (Maryanti et al., 2019).



Gambar 2. Faktor Pendorong Transformasi Global

Sumber : Kemenhub (2024).

Transformasi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) Kementerian Perhubungan memiliki maksud untuk dapat meningkatkan kinerja pembangunan sektor transportasi, khususnya dalam melaksanakan mandat pembangunan sebagaimana telah ditetapkan dalam RPJMN 2025 – 2045. Kajian ini dapat diterima sebagai proses pengajuan penataan kelembagaan Kementerian Perhubungan, khususnya untuk penguatan unit organisasi yang berperan dalam perumusan dan pengembangan kebijakan transportasi.

Keberhasilan transformasi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) ditentukan oleh komitmen pimpinan yang sudah demikian kuat melalui leadership, engagement, serta rencana penempatan personil yang kompeten, dan sudah melalui proses benchmarking dengan lembaga sejenis. Pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana, penyiapan perangkat tata laksana, kelengkapan manajemen SDM, serta manajemen perubahan dan pengembangan budaya organisasi menjadi hal yang harus dilakukan tindaklanjut.

## REFERENSI

- Afandi, M.N., Anomsari, E.T., Novira, A. (2021). A Conceptual Model of Localizing the SDGs: Lesson Learned from the Local Development Plan and Practice in Indonesia. *Review of International Geographical Education Online*, 11 (8).
- Anomsari, E.A. (2020). The Impacts of International Migration on Development in Indonesia: a Literature Review. *Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan*, 20 (2), 74 – 84. <https://doi.org/10.20961/jiep.v20i2.42197>
- Ananda, W., Pradesa, H., & Wijayanti, R. (2023). Pelaksanaan Sustainability Report Berdasarkan GRI Standards Guidelines Pada Perusahaan Manufaktur di Indonesia. *Ekonomi, Keuangan, Investasi Dan Syariah (EKUITAS)*, 5(2), 531-543.

## D. PENUTUP DAN REKOMENDASI

# KONFERENSI NASIONAL

## ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

- <https://doi.org/10.47065/ekuitas.v5i2.4299>
- Anwar, S. (2019). Peran Komite Sekolah Dalam Pemenuhan Hak Pendidikan Untuk Mencapai Tujuan Sustainable Development Goals di Indonesia. *Konferensi Nasional Ilmu Administrasi*, 3 (1).
- Bappenas. (2015). Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (rpjmn) 2015-2019.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2015–2019. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Blasi, S., Ganzaroli, A., & De Noni, I. (2022). Smartening sustainable development in cities: Strengthening the theoretical linkage between smart cities and SDGs. *Sustainable Cities and Society*, 80(July 2021), 103793. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2022.103793>
- Blythe, P. T. (2004). Improving public transport ticketing through smart cards. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Municipal Engineer*, 157(1), 47–54. <https://doi.org/10.1680/muen.2004.157.1.47>
- Eremia, M., Toma, L., & Sanduleac, M. (2017). The Smart City Concept in the 21st Century. *Procedia Engineering*, 181, 12–19. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.02.357>
- Ghufron, M. . (2018). Revolusi Industri 4.0: Tantangan, Peluang, Dan Solusi Bagi Dunia Pendidikan. Seminar Nasional Dan Diskusi Panel Multidisiplin Hasil Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat 2018, 1(1), 332–337.
- Goh, I. Z., & Matthew, N. K. (2021). Residents' willingness to pay for a carbon tax. *Sustainability (Switzerland)*, 13(18), 1–25. <https://doi.org/10.3390/su13181018>
- Iriyanti, A. D., Sari, D. W., & Rosida, I. (2021). Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 21(2), 125–147. <https://doi.org/10.21002/jepi.v21i2.1340>
- ITDP Indonesia. (2019). *Pedoman Integrasi Antarmoda. Institute for Transportation and Policy Development*, 1–38.
- KLHK. (2020). Roadmap Nationally Determined Contribution (NDC) Adaptasi Perubahan Iklim. 4, 763–773. [http://ditjenppi.menlhk.go.id/reddplus/imag/es/adminppi/adaptasi/dokumen/Roadmap\\_NDC\\_API\\_opt.pdf](http://ditjenppi.menlhk.go.id/reddplus/imag/es/adminppi/adaptasi/dokumen/Roadmap_NDC_API_opt.pdf)
- Lai, C. S., Jia, Y., Dong, Z., Wang, D., Tao, Y., Lai, Q. H., Wong, R. T. K., Zobia, A. F., Wu, R., & Lai, L. L. (2020). A Review of Technical Standards for Smart Cities. *Clean Technologies*, 2(3), 290–310. <https://doi.org/10.3390/cleantechnol2030019>
- Maryanti, S., Netrawati, I. O., & Faezal, F. (2019). Menggerakkan Perekonomian Melalui Pemulihan Usaha Dan Industri Mikro Kecil Menengah Pasca Bencana Gempa Bumi Di Nusa Tenggara Barat. *Media Bina Ilmiah*, 14(4), 2321. <https://doi.org/10.33758/mbi.v14i4.342>
- Oktaviani, E., & Hertati, D. (2019). Kualitas Pelayanan Transportasi Perkotaan dalam Meningkatkan Kepuasan Masyarakat di Surabaya (Studi Kasus Pada Angkutan Suroboyo Bus). *Public Administration Journal*, 53(9), 1689–1699.
- Pahlupiningtyas, S. E., & Pakpahan, D. (2018). Analisis Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Sekolah Di Kota Bandung. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(2), 104. <https://doi.org/10.25104/warlit.v28i2.693>
- Pater, I. M., Yudana, I. M., & Natajaya, N. (2020). Studi Evaluasi Implementasi

# KONFERENSI NASIONAL ILMU ADMINISTRASI 8.0

“Penguatan Kebijakan dan Kelembagaan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan di Era Transformasi Nasional”

8 AGUSTUS 2024 POLITEKNIK STIA LAN BANDUNG

- Sistem Penjaminan Mutu Internal (SPMI) dalam Rangka Mewujudkan Budaya Mutu. *Jurnal Pedagogi Dan Pembelajaran*, 3(1), 95-103.
- Purwoko, B. A., & Yola, L. (2022). Strategi Integrasi Layanan Transportasi di Stasiun Kereta Api Bekasi Pasca Pandemic Covid-19. 20. <https://planningmalaysia.org/index.php/pmj/article/view/1089/779>
- Raniasta, Y. S., Ikaputra, & Widyastuti, D. T. (2016). Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta Berbasis Transit Dengan Pendekatan Aksesibilitas. *Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 14/No. 01/, 41-54.
- Sufianti, E., Jubaedah, E., Abdullah, S. (2020). Building Sustainability of Public Service Innovation in Bandung City, West Java, Indonesia. *Proceedings of the 2nd International Conference on Administration Science 2020 (ICAS 2020)*, pp. 19 - 24. 10.2991/assehr.k.210629.005
- Sulaiman, A., & Wibowo, U. B. (2016). Implementasi Sistem Penjaminan Mutu Internal Sebagai Upaya Meningkatkan Mutu Pendidikan Di Universitas Gadjah Mada. *Jurnal Akuntabilitas Manajemen Pendidikan*, 4(1), 17. <https://doi.org/10.21831/amp.v4i1.8197>
- Tinggi, S., & Kepolisian, I. (2019). Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem e-Tilang Agung Asmara A Wahyurudhanto Sutrisno. *Jurnal Ilmu Kepolisian*, 13, 187-202.
- Tini Utami. (2021). Kesiapan Sumber Daya Manusia (Sdm) Dalam Menunjang Transportasi Laut Di Era Digital. *Logistik*, 3(1), 120-122.