

Optimalisasi Aplikasi Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) Badan Kebijakan Transportasi

Saktyawan Dwiki Pamungkas, S.Psi., Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr., Dr. Ir. Yuliarman Saragih, M.T.
Pemasaran, Inovasi dan Teknologi, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran

Abstrak

Transformasi kelembagaan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) membawa implikasi pada perubahan output organisasi menjadi rekomendasi dan analisis kebijakan. Mengiringi transformasi tersebut, pengembangan Aplikasi Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) telah dimulai sejak tahun 2020 sebagai repositori digital, dan terus berevolusi menjadi instrumen digitalisasi proses bisnis yang terintegrasi berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2023 dan Keputusan Kepala BKT Nomor 10 Tahun 2025. Meski didesain untuk mencegah hilangnya dokumen historis dan memonitor proses perumusan kebijakan, implementasi SIBIJAK di lapangan masih menghadapi kendala signifikan. Penelitian ini mengidentifikasi tiga tantangan utama: (1) masih tingginya toleransi pengabaian sistem tanpa adanya konsekuensi yang mengikat, (2) belum adanya integrasi atau interoperabilitas SIBIJAK dengan aplikasi pemerintahan lainnya (seperti persuratan, perencanaan, dan monitoring), serta (3) rendahnya kesadaran (awareness) SDM yang memicu disparitas data antara target riil unit kerja dengan data yang diinput ke sistem. Artikel ini mengusulkan strategi pengoptimalan melalui penegakan regulasi yang ketat, integrasi arsitektur sistem (API), dan manajemen perubahan (change management) SDM guna mewujudkan ekosistem kebijakan digital yang komprehensif.

Kata Kunci: *SIBIJAK, Kesiapan SDM, Interoperabilitas Sistem, Manajemen Pengetahuan, Kebijakan Transportasi.*

Abstract

The institutional transformation of the Transportation Research and Development Agency into the Transportation Policy Agency (BKT) has implications for shifting the organizational output toward policy recommendations and analysis. Accompanying this transformation, the development of the Policy Database System Application (SIBIJAK) began in 2020 as a digital repository and continues to evolve into an integrated business process digitization instrument based on the Minister of Transportation Decree Number KM 41 of 2023 and the Head of BKT Decree Number 10 of 2025. Although designed to prevent the loss of historical documents and to monitor the policy formulation process, the implementation of SIBIJAK in the field still faces significant obstacles. This research identifies three main challenges: (1) a high tolerance for system neglect without binding consequences, (2) a lack of integration or interoperability between SIBIJAK and other e-government applications (such as correspondence, planning, and monitoring), and (3) low human resources (HR) awareness, which triggers data disparity between the actual targets of the work units and the data inputted into the system. This article proposes optimization strategies through strict regulatory enforcement, system architecture integration (API), and HR change management to realize a comprehensive digital policy ecosystem,

Keyword: *SIBIJAK, HR Readiness, System Interoperability, Knowledge Management, Transportation Policy*

PENDAHULUAN

Transformasi kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan merupakan langkah strategis untuk merespons dinamika sektor transportasi. Berdasarkan Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan secara resmi bertransformasi menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT). Perubahan nomenklatur ini mengubah output utama organisasi dari murni hasil penelitian menjadi rekomendasi dan analisis kebijakan. Dalam proses perumusan kebijakan yang komprehensif, BKT menemukan permasalahan mendasar yakni hilangnya rekam jejak kajian terdahulu, sehingga berisiko memunculkan inefisiensi dan tumpang tindih (*overlap*) penyusunan kebijakan antar-unit kerja. Untuk menjembatani missing puzzle tersebut, BKT menginisiasi Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) pada tahun 2020, yang awalnya dirancang sebagai repositori digital penyimpan keluaran kebijakan.

Fenomena transformasi digital dan adopsi *Knowledge Management System* (KMS) dalam sektor publik telah banyak dieksplorasi dalam berbagai literatur ilmiah. Beberapa studi terdahulu mengenai tata kelola *Policy Information System* dan interoperabilitas sistem pemerintahan umumnya berfokus pada rancang bangun arsitektur teknologi, evaluasi kepuasan pengguna akhir (*user satisfaction*), atau tinjauan yuridis terhadap kebijakan *e-government*. Mayoritas studi memandang infrastruktur *Information Technology* (IT) dan kesiapan *Human Resources* (HR) sebagai variabel yang diukur efeknya secara terpisah. Di sinilah letak kesenjangan penelitian (*research gap*) yang hendak diisi. Masih sangat terbatas kajian komprehensif yang membedah fase transisi sebuah sistem informasi publik—yang berevolusi dari sekadar gudang arsip pasif menjadi instrumen kendali manajemen kebijakan yang interaktif—khususnya pada institusi yang sedang mengalami perubahan fungsi dari lembaga riset (R&D) menjadi lembaga perumus kebijakan (*policy agency*).

Evolusi fungsional SIBIJAK sejatinya telah diperkuat dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2023 dan Keputusan Kepala BKT Nomor 10 Tahun 2025, yang menetapkan standar *workflow* dan target waktu secara spesifik. SIBIJAK diharapkan tidak hanya menjadi gudang arsip, tetapi juga instrumen kendali manajemen. Sayangnya, kondisi ideal yang diharapkan belum berbanding lurus dengan realitas di lapangan akibat berbagai kendala teknis dan non-teknis, seperti kebiasaan manual SDM, kurangnya integrasi sistem, dan absennya pengikat kinerja yang tegas.

Oleh karena itu, penelitian ini menawarkan kebaruan (*novelty*) melalui perumusan strategi pengoptimalan *Policy Information System* yang tidak hanya berbasis pada perbaikan infrastruktur teknis, tetapi mengintegrasikan tiga dimensi secara simultan: penyelesaian *silo* sistem melalui interoperabilitas (API), manajemen perubahan (*change management*) berbasis perilaku SDM, dan intervensi kepatuhan berbasis regulasi (*zero tolerance policy*) yang mengikat pada capaian kinerja. Kontribusi ilmiah dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kerangka kerja (*framework*) baru bagi institusi sektor publik mengenai cara menyinkronkan ekosistem digital tata kelola kebijakan agar tidak hanya maju secara arsitektur sistem, tetapi juga teradopsi penuh secara kultural dan organisasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif untuk mengeksplorasi fenomena implementasi operasional aplikasi SIBIJAK di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi (BKT). Pendekatan ini dipilih untuk mendapatkan pemahaman mendalam terkait hambatan arsitektur teknologi dan perilaku organisasi yang tidak dapat direpresentasikan semata-mata oleh angka.

A. Kriteria Pemilihan Objek dan Informan

Fokus penelitian ini adalah unit kerja di bawah BKT yang menjadi lokus implementasi penyusunan rekomendasi kebijakan. Penentuan informan dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*, dengan kriteria utama adalah pegawai yang bersinggungan langsung dengan pengelolaan kebijakan dan operasional aplikasi SIBIJAK. Informan berjumlah 5 orang, yang terdiri dari: 2 orang administrator sistem, 2 orang verifikator dan 1 orang pengguna (end-user).

B. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dan sekunder dilakukan melalui tiga teknik utama:

1. **Observasi Partisipatif:** Peneliti melakukan pengamatan langsung terhadap alur kerja (*workflow*) harian pengguna SIBIJAK di unit kerja BKT. Prosedur observasi difokuskan pada proses pengerjaan tahapan kebijakan, identifikasi beban administrasi ganda (*double entry*) akibat ketiadaan integrasi sistem, serta pencatatan tingkat kepatuhan *input* data secara *real-time*.
2. **Wawancara Mendalam (*In-depth Interview*):** Wawancara semi-terstruktur dilakukan kepada informan untuk menggali persepsi, resistensi, dan pemahaman mereka terhadap urgensi penggunaan aplikasi.
3. **Studi Literatur dan Dokumen:** Melakukan tinjauan terhadap regulasi yang menjadi landasan hukum dan tata kelola sistem, secara khusus berfokus pada instrumen penjaminan kesesuaian regulasi yakni Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2023 dan Keputusan Kepala BKT Nomor 10 Tahun 2025.

C. Penerapan Konstruk *Technology Acceptance Model* (TAM)

Dalam menganalisis perilaku organisasi dan kesiapan SDM terkait rendahnya adopsi aplikasi SIBIJAK, penelitian ini mengadaptasi pendekatan *Technology Acceptance Model* (TAM) yang digagas oleh Davis (1989). Evaluasi tidak dilakukan secara kuantitatif-statistik, melainkan dianalisis secara kualitatif melalui dua konstruk utama TAM untuk memetakan akar masalah:

1. ***Perceived Ease of Use* (Persepsi Kemudahan Penggunaan):** Konstruk ini digunakan untuk menganalisis temuan observasi terkait ketiadaan interoperabilitas (*sistem silo*). Konsep ini membedah bagaimana kewajiban *input* manual secara berulang pada SIBIJAK dan aplikasi *e-government* lain (seperti aplikasi persuratan Srikandi) memengaruhi persepsi pegawai bahwa sistem ini rumit dan membebani.
2. ***Perceived Usefulness* (Persepsi Kebermanfaatan):** Konstruk ini diterapkan untuk menganalisis dimensi kesadaran (*awareness*) SDM. Analisis difokuskan pada bagaimana tingginya toleransi pengabaian sistem dan tidak adanya pengikat (konsekuensi) pada penilaian Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) membuat pengguna tidak merasakan nilai tambah atau kebermanfaatan langsung dari SIBIJAK bagi karir maupun efisiensi kerja mereka.

D. Mekanisme Analisis Data

Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif (Miles, Huberman, dan Saldaña), yang meliputi tiga alur kegiatan secara bersamaan. Pertama, Kondensasi Data (*Data Condensation*), yaitu merangkum temuan observasi terkait *missing puzzle* dokumentasi kajian dan hasil wawancara (konstruk TAM) ke dalam matriks masalah IT dan SDM. Kedua, Penyajian Data (*Data Display*), di mana data dipetakan ke dalam skema arsitektur pengoptimalan SIBIJAK yang menghubungkan penguatan infrastruktur (API) dan kultur SDM. Ketiga, Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*), yaitu merumuskan strategi pengoptimalan holistik yang memadukan manajemen perubahan, integrasi sistem, dan kebijakan *zero tolerance*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Evolusi SIBIJAK sebagai Ekosistem Tata Kelola Kebijakan: Tinjauan *Knowledge Management*

Dinamika transformasi dari Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menjadi Badan Kebijakan Transportasi (BKT) menuntut adanya repositori arsip yang memadai untuk mencegah hilangnya hasil rekomendasi kebijakan yang telah disusun sebelumnya. Ketidakmampuan mendokumentasikan hasil kajian terdahulu diidentifikasi sebagai *missing puzzle* yang memicu ketidakefisiensian serta tumpang tindih (*overlap*) dalam perumusan kebijakan baru. Merespons hal tersebut, BKT mengembangkan Aplikasi Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK).

Dalam perspektif *Knowledge Management* (Dalkir, 2011), *missing puzzle* tersebut merepresentasikan kegagalan organisasi dalam merawat *organizational memory*. Seiring dengan kompleksitas kebutuhan tata kelola yang lebih baik, fungsi SIBIJAK tidak hanya stagnan sebagai tempat penyimpanan, melainkan bertransformasi menjadi platform yang merekam seluruh tahapan proses penyusunan rekomendasi kebijakan secara *real-time*.

Tabel 1. Tahapan Evolusi Aplikasi SIBIJAK (Tahun 2020 - 2025)

Fase Transformasi	Tahun	Dasar Regulasi/ Kebijakan	Fungsi dan Karakteristik Utama
Fase Repositori	2020	Masa awal transisi Balitbanghub menjadi Badan Kebijakan Transportasi	Berfungsi relatif sederhana sebagai repositori digital untuk menyimpan dokumen hasil kajian dan keluaran kebijakan agar terdokumentasi dan mudah diakses kembali.
Fase Digitalisasi Proses Bisnis	2023	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2023	Penyesuaian struktur data dan alur proses agar mampu mengakomodasi tahapan penyusunan sesuai pedoman standar yang berlaku, bukan sekadar berorientasi pada hasil akhir.
Fase Instrumen Kendali Manajemen	2025	Keputusan Kepala BKT Nomor 10 Tahun 2025	Menjadi alat bantu manajemen yang mampu menyesuaikan alur kerja (<i>workflow</i>) otomatis berdasarkan jenis rekomendasi dan merekam waktu pelaksanaan (<i>time tracking</i>) untuk pemantauan target secara <i>real-time</i> .

Melalui tahapan evolusi pada Tabel 1, SIBIJAK sejalan dengan model maturitas *e-government*, di mana sistem bergerak dari sekadar katalogisasi informasi (fase repositori) menuju digitalisasi proses bisnis dan instrumen kendali manajemen dua arah. Melalui regulasi KM 41/2023 dan Kepka BKT 10/2025, SIBIJAK difungsikan sebagai instrumen transparansi, dasar penentuan indikator kinerja organisasi, serta penyedia akses kajian bagi pihak eksternal (*stakeholder*/tamu) yang membutuhkan rujukan kebijakan.

B. Realitas Implementasi: Hambatan Kritis IT dan Kesiapan SDM dalam Lensa TAM

Meskipun secara konseptual sistem ini didesain sangat matang, kondisi ideal tersebut tidak sepenuhnya tercermin di lapangan akibat belum optimalnya partisipasi Sumber Daya Manusia (SDM). Hambatan utama berakar dari persoalan infrastruktur teknologi dan perilaku organisasi, yang dapat dibedah melalui konstruk Technology Acceptance Model (TAM):

- 1) Ketidadaan Interoperabilitas (Sistem Silo): Dari segi arsitektur aplikasi, SIBIJAK masih kekurangan integrasi dengan aplikasi *e-government* lainnya, seperti aplikasi persuratan (E-Office/Srikandi) dan aplikasi perencanaan atau *monitoring* evaluasi yang berjalan secara terpisah. Ketidadaan integrasi (*Application Programming Interface*/API) ini menyebabkan pegawai dibebani oleh pekerjaan administratif ganda (*double entry*). Dalam teori TAM, hal ini secara drastis menurunkan *Perceived Ease of Use* (persepsi kemudahan penggunaan), karena sistem teknologi justru memperpanjang birokrasi teknis alih-alih menyederhanakannya.
- 2) Disparitas Data Akibat Rendahnya Awareness SDM: Sebagai implikasi dari sistem yang terpisah, kesadaran SDM untuk menginput data secara langsung sangat rendah, dan praktik pengerjaan proses kebijakan secara manual masih mendominasi. Berdasarkan studi-studi transformasi digital, resistensi ini wajar terjadi ketika *business process* lama (manual) belum sepenuhnya ditutup atau digantikan oleh sistem baru.
- 3) Tingginya Toleransi Pengabaian Sistem: Masih banyak pemakluman terhadap penggunaan sistem, di mana pegawai yang tidak menggunakan SIBIJAK tidak mendapatkan konsekuensi yang signifikan. Absennya sanksi atau keterikatan langsung dengan penilaian kinerja membuat SDM terus menunda *input* data (sehingga banyak data *backdate*) atau mengabaikannya sama sekali. Hal ini mengakibatkan rendahnya *Perceived Usefulness* dalam TAM; pegawai merasa tidak ada nilai tambah atau ancaman kinerja jika mereka tidak berpartisipasi.

C. Strategi Pengoptimalan Holistik dan Justifikasi Empiris

Guna menyelesaikan kesenjangan antara kemajuan teknologi SIBIJAK dengan kesiapan operasional SDM, diperlukan pendekatan manajemen perubahan yang komprehensif, mencakup intervensi kebijakan, perbaikan teknologi, dan pembinaan SDM. Untuk memastikan rekomendasi ini tidak hanya bersifat konseptual, setiap strategi didukung oleh justifikasi empiris dan indikator keberhasilan sebagai berikut:

Tabel 2. Matriks Identifikasi Hambatan dan Strategi Pengoptimalan SIBIJAK

Dimensi Masalah	Temuan Kendala di Lapangan	Strategi Pengoptimalan Holistik
Kesiapan SDM & Awareness	SDM masih terbiasa bekerja manual; data aktual dengan data di SIBIJAK sering tidak sinkron	Program <i>Change Management</i> : Pembinaan berkelanjutan untuk menanamkan <i>digital mindset</i> . Menekankan <i>value</i> bahwa <i>input</i> data di SIBIJAK melindungi pegawai dari risiko

Dimensi Masalah	Temuan Kendala di Lapangan	Strategi Pengoptimalan Holistik
		tumpang tindih beban kerja di masa depan
Infrastruktur IT (Teknologi)	Aplikasi bersifat <i>silo</i> ; tidak terintegrasi dengan ekosistem persuratan dan perencanaan instansi.	Interoperabilitas Sistem (API): Mengintegrasikan sistem secara otomatis agar input data dari aplikasi perencanaan dan persuratan dapat langsung masuk ke <i>workflow</i> SIBIJAK, meminimalisir kerja ganda.
Regulasi Internal	Banyak toleransi; penggunaan aplikasi tidak memiliki konsekuensi mengikat terhadap capaian kinerja pegawai.	Penerapan <i>Zero Tolerance Policy</i> : Mengikat penggunaan SIBIJAK secara mutlak dengan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP). Proses kebijakan tanpa jejak di SIBIJAK dianggap tidak valid dalam perhitungan IKU.

Untuk merangkum seluruh kerangka penyelesaian di atas, Gambar 1 menunjukkan skema arsitektur pengoptimalan SIBIJAK yang menghubungkan antara pembaruan infrastruktur teknologi (IT) dan penguatan kultur Sumber Daya Manusia (SDM).

1. Pilar 1: Infrastruktur IT - Interoperabilitas Sistem (API)

- 1) *Strategi*: Mengintegrasikan sistem secara otomatis agar *input* data dari aplikasi perencanaan dan persuratan dapat langsung masuk ke *workflow* SIBIJAK, meminimalisir kerja ganda.
- 2) *Justifikasi Empiris & Best Practice*: Mengacu pada arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE) Nasional, interoperabilitas adalah syarat mutlak mencegah redundansi. Praktik terbaik pada aplikasi Srikandi (Sistem Informasi Kearsipan Dinamis Terintegrasi) membuktikan bahwa pemanfaatan API *Gateway* mampu menurunkan beban entri data manual hingga 40-50%.
- 3) *Indikator Keberhasilan*: Terwujudnya *Single Sign-On* (SSO) dan hilangnya keluhan *double entry* dari level operator hingga analis kebijakan.

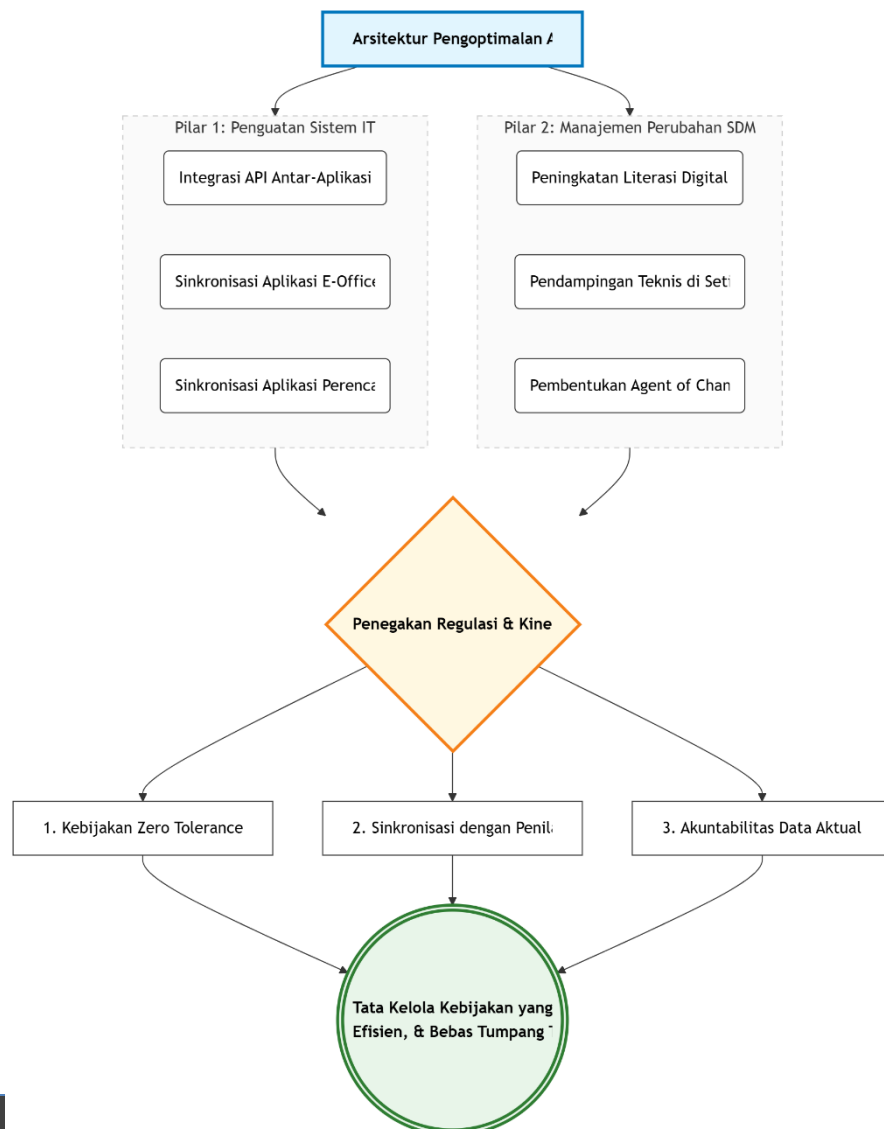
2. Pilar 2: Kesiapan SDM - Program *Change Management*

- 1) *Strategi*: Pembinaan berkelanjutan untuk menanamkan *digital mindset*, menekankan *value* bahwa *input* data di SIBIJAK melindungi pegawai dari risiko tumpang tindih beban kerja di masa depan.
- 2) *Justifikasi Empiris & Best Practice*: Berdasarkan model 8 langkah Kotter (1996), perubahan tidak bisa hanya didorong oleh instruksi sistem, melainkan harus menciptakan "iklim keterdesakan" (*sense of urgency*). Keberhasilan manajemen perubahan pada instansi publik umumnya dimotori oleh penunjukan *Agent of Change* di tiap direktorat untuk melakukan pendampingan teknis sejawat (*peer-to-peer mentoring*).
- 3) *Indikator Keberhasilan*: Sinkronnya antara target riil operasional unit kerja dengan data *workflow* yang terekam pada *dashboard* administrator SIBIJAK secara *real-time*.

3. Pilar 3: Regulasi Internal - Penerapan *Zero Tolerance Policy*

- 1) *Strategi*: Mengikat penggunaan SIBIJAK secara mutlak dengan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP), di mana proses kebijakan tanpa jejak di SIBIJAK dianggap tidak valid dalam perhitungan Indikator Kinerja Utama (IKU).
- 2) *Justifikasi Empiris & Best Practice*: Pembeding dengan penerapan aplikasi e-Kinerja di Badan Kepegawaian Negara (BKN) menunjukkan bahwa tingkat adopsi sistem melonjak drastis hingga mendekati 100% ketika kepatuhan *input* sistem diintegrasikan secara langsung dengan pencairan Tunjangan Kinerja (Tukin). Model pemaksaan berbasis sistem (*system-forced compliance*) merupakan katalisator paling efektif dalam budaya birokrasi.
- 3) *Indikator Keberhasilan*: Berkurangnya persentase data *backdate* menjadi di bawah 5%, dan terekamnya seluruh aktivitas perumusan kebijakan sesuai target *Service Level Agreement* (SLA) waktu operasional.

Gambar 1. Skema Ekosistem Pengoptimalan Tata Kelola SIBIJAK



Melalui skema arsitektur pengoptimalan SIBIJAK (Gambar 1), kombinasi integrasi teknis (IT) dan penegakan regulasi kepatuhan (*reward and punishment*) akan merombak kultur SDM. Pengoptimalan SIBIJAK tidak lagi dipandang sebagai beban administratif, sehingga BKT dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan transportasi yang bermutu tinggi, transparan, dan dapat dievaluasi secara presisi.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai implementasi Aplikasi Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi (BKT), kesimpulan dari penelitian ini dapat diuraikan secara sistematis sebagai berikut:

1. Simpulan Utama

Sistem Database Kebijakan (SIBIJAK) merepresentasikan komitmen BKT dalam mendigitalisasi manajemen pengetahuan, yang telah berevolusi dari tahap penyimpanan arsip pasif di tahun 2020 menjadi platform *monitoring workflow* yang komprehensif di tahun 2025. SIBIJAK menawarkan manfaat sentral terkait akuntabilitas, penjaminan kesesuaian regulasi (KM 41/2023 dan Kepka 10/2025), serta meminimalisir duplikasi kajian. Namun, potensi aplikasi ini mengalami kemacetan di tingkat operasional akibat ketiadaan interoperabilitas dengan aplikasi *e-government* lain, tingginya toleransi organisasi terhadap ketidakdisiplinan pengguna, serta lemahnya kesadaran SDM dalam meninggalkan pola kerja manual.

2. Kontribusi Penelitian

Penelitian ini memberikan kontribusi ilmiah dengan menawarkan kerangka evaluasi *Policy Information System* secara holistik yang menjembatani kesenjangan antara infrastruktur teknologi (*tools*) dan kesiapan sumber daya manusia (*brainware*). Artikel ini memperluas literatur *digital government* dengan tidak hanya memotret kegagalan adopsi dari sisi teknis, melainkan membuktikan bahwa di masa transisi kelembagaan, keberhasilan sistem sangat bergantung pada sinergi arsitektur IT dan manajemen perilaku organisasi (kultur).

3. Implikasi Praktis

Secara manajerial, penelitian ini mengimplikasikan bahwa BKT mutlak perlu segera merealisasikan integrasi sistem (API) secara teknis untuk menghapus beban administratif ganda. Di saat yang bersamaan, institusi harus merombak budaya organisasi melalui intervensi *Change Management* dan penerapan *Zero Tolerance Policy*. Penggunaan SIBIJAK harus dijadikan kebiasaan wajib tanpa toleransi pemakluman, yang diikat langsung dengan instrumen penilaian Sasaran Kinerja Pegawai (SKP).

4. Keterbatasan Penelitian

Penelitian kualitatif ini berfokus pada dinamika internal di unit kerja operasional BKT, sehingga generalisasi temuan secara statistik pada kementerian atau lembaga publik lain mungkin terbatas. Selain itu, evaluasi saat ini masih difokuskan pada fungsionalitas proses internal pembuat kebijakan (*end-user internal*), belum secara mendalam menyentuh pengalaman pengguna dari sisi pemangku kepentingan eksternal (*external stakeholders*) yang memanfaatkan luaran rekomendasi SIBIJAK.

5. Rekomendasi Penelitian Selanjutnya

Untuk pengembangan ke depan, disarankan agar penelitian selanjutnya mengkaji arsitektur integrasi SIBIJAK secara lebih luas ke dalam ekosistem *e-Government* berskala nasional (seperti Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik/SPBE). Peluang pengembangan sistem dapat dieksplorasi dengan memanfaatkan *Big Data Analytics* untuk memetakan tren isu kebijakan transportasi lintas instansi. Lebih jauh, implementasi *Artificial Intelligence* (AI) dapat diteliti potensinya dalam mentransformasi SIBIJAK dari sekadar repositori dan *monitoring* menjadi *Intelligent Decision Support System* yang mampu memberikan prediksi atau *insight* perumusan kebijakan di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

- AL-Mudimigh, A. S., & Al-Zahrani, A. A. (2023). Evaluating Enterprise Information Systems in the Public Sector: Success Factors and Challenges. *Journal of Enterprise Information Management*, 36(1), 88-106.
- Badan Kebijakan Transportasi. (2025). Keputusan Kepala Badan Kebijakan Transportasi Nomor 10 Tahun 2025 tentang Pedoman Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi di Lingkungan Badan Kebijakan Transportasi. Jakarta.
- Braunisch, D., Corallo, A., & Jovičić, E. (2023). Interorganizational Interoperability Maturity in e-Government: A Systematic Review. *Public Administration and Information Technology*, 14(2), 112-128.
- Dalkir, K. (2011). *Knowledge Management in Theory and Practice*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Davis, F. D. (1989). "Perceived Usefulness, Perceived Ease of Use, and User Acceptance of Information Technology". *MIS Quarterly*, 13(3), 319-340.
- Davis, F. D. (1989). Perceived Usefulness, Perceived Ease of Use, and User Acceptance of Information Technology. *MIS Quarterly*, 13(3), 319-340.
- Eom, S.-J., & Lee, J. (2022). Digital Government Transformation in Turbulent Times: Responses, Challenges, and Future Direction. *Government Information Quarterly*, 39(2), 101614.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2023 tentang Pedoman Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Kotter, J. P. (1996). *Leading Change*. Boston: Harvard Business School Press.
- Massaro, M., Dumay, J., & Garlatti, A. (2022). Knowledge Management in the Public Sector: A Systematic Literature Review. *Journal of Knowledge Management*, 26(8), 2056-2079.
- Mensah, I. K., & Mi, J. (2021). Analysis of the Actual Use of e-Government Services: The Perspective of the Technology Acceptance Model (TAM). *Information Development*, 37(4), 589-605.
- Mergel, I., Edelmann, N., & Haug, N. (2023). Defining Digital Transformation in the Public Sector. *Government Information Quarterly*, 36(4), 101385.
- Schiama, G., Santarsiero, F., Carlucci, D., & Jarrar, Y. (2024). Transformative Leadership Competencies for Organizational Digital Transformation. *Business Horizons*, 67(4), 425-437.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.