



# LAPORAN KINERJA 2017

## Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

---



**BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat**

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2017**" dapat diselesaikan. Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam kaitannya dengan terselenggaranya *good governance*.



Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai bagian integral penunjang, berkewajiban menyusun laporan kinerja sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang penelitian dan pengembangan.

Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2017 berisikan program dan kegiatan bidang penelitian dan pengembangan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2017 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2015-2019. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai Badan Penelitian dan Pengembangan selama kurun waktu tahun 2017. Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan tahun 2017 disamping memuat program dan kegiatan bidang penelitian dan pengembangan juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan di masa yang akan datang.

Jakarta, Februari 2018

KEPALA  
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
PERHUBUNGAN



Ir. UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI, M.Sc

Pembina Utama (IV/e)

NIP. 19610323 198811 2 001

## RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran strategis yang telah ditetapkan. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan (selanjutnya disingkat Badan Litbang Perhubungan) merupakan unit kerja penunjang Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi. Keberhasilan pelaksanaan program penelitian dan pengembangan didukung oleh unit kerja Eselon II di lingkup Badan Litbang Perhubungan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan terdiri dari Sekretariat Badan Litbang Perhubungan, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, serta Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara.

Pada tahun 2017, Badan Litbang Perhubungan telah melakukan *review* Indikator Kinerja Utama (IKU) dengan menggunakan pendekatan metoda *Balanced Scorecard* (BSC) dalam rangka peningkatan kinerja organisasi. Metode ini menggunakan empat aspek/perspektif, yaitu *Stakeholder*, *Customer*, *Internal Process* dan *Learning and Growth*. Keberhasilan capaian kinerja diukur berdasarkan tingkat capaian atas IKU yang terdapat pada masing-masing perspektif. Hal ini sebagaimana diamanatkan dalam *Review* Renstra Kementerian Perhubungan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 873 Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

### A. Pencapaian Kinerja

Secara umum, capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 cukup baik dengan rata-rata capaian kinerja sebesar 112,36%. Dari sembilan belas IKU, sebanyak lima belas IKU telah memenuhi target sementara empat IKU lainnya memerlukan upaya perbaikan untuk pencapaian target pada tahun mendatang, yaitu IKU 4 (tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait), IKU 8: (Proporsi Tenaga Fungsional Peneliti Badan Litbang Terhadap Total Pegawai), IKU 13 (tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui *open journal system*, dan IKU 19 (tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan).

#### 1. *Stakeholder Perspective*

Pencapaian kinerja pada perspektif *Stakeholder* diwujudkan melalui satu indikator kinerja, yaitu persentase pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi. Sebanyak 115 rekomendasi kebijakan terealisasi dari total 145 penelitian yang dikerjakan Badan Litbang Perhubungan di tahun 2017 atau sekitar 79,31% melebihi target semula, yaitu 109 rekomendasi kebijakan atau 75%. Dengan demikian, capaian kinerja pada perspektif *Stakeholder* menunjukkan capaian kinerja cukup baik, dengan nilai sebesar 105,75%.

## 2. *Customer Perspective*

Ditinjau dari *customer perspective* secara umum menunjukkan capaian kinerja baik dengan rata-rata nilai kinerja sebesar 103,48% diwujudkan melalui tiga indikator kinerja:

- a. Target naskah urgensi bidang transportasi dalam bentuk usulan rekomendasi kebijakan yang disampaikan kepada *stakeholder* internal (Kementerian Perhubungan) sebesar 39% atau 57 usulan, terealisasi sebesar 51,72% atau 75 usulan, dengan capaian kinerja sebesar 132,62%.
- b. Target rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/*prototype* sebesar 10% atau empat belas design/*prototype*, terealisasi sebesar 10,34% atau lima belas design/*prototype*, sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 103,40%.
- c. Target rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait sebesar 51% atau 74 rekomendasi kebijakan hanya terealisasi sebesar 37,93% atau 55 rekomendasi kebijakan, sehingga diperoleh capaian kinerja hanya sebesar 74,37%.

## 3. *Internal Process Perspective*

Capaian kinerja pada perspektif *Internal Process* menunjukkan capaian kinerja juga cukup baik dengan nilai rata-rata sebesar 134,8%. Pencapaian kinerja diwujudkan melalui enam indikator kinerja sebagai berikut:

- a. Target jumlah jejaring kerjasama dengan lembaga penelitian/instansi terkait sebanyak dua perjanjian kerjasama dapat direalisasikan sebanyak enam perjanjian kerjasama, dengan capaian kinerja 300%. Jejaring kerjasama yang terbangun, yaitu antara Badan Litbang Perhubungan dengan tiga perguruan tinggi, satu LPNK dan dengan dua pemerintah kabupaten.
- b. Target jumlah penelitian kerjasama di bidang transportasi sebesar sepuluh penelitian dapat direalisasikan sebesar sepuluh penelitian, sehingga capaian kinerja sebesar 100%.
- c. Target persentase pelaksanaan *monitoring* tindak lanjut hasil penelitian sebesar 41% dapat direalisasikan sebesar 45,45%, sehingga capaian kinerja sebesar 110,85%.
- d. Target proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai sebesar 55% terealisasi sebesar 54,74%, sehingga capaian kinerja 99,53%.
- e. Target proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total kegiatan penelitian Badan Litbang Perhubungan sebesar 50%, terealisasi sebesar 51%, sehingga capaian kinerja sebesar 102%.
- f. Target rata-rata indeks pelaksanaan penelitian per peneliti dari target 1,5 terealisasi rata-rata indeks penelitian 1,55, sehingga capaian kinerja 103,33%.

#### 4. *Learning and Growth Perspective*

Berdasarkan capaian kinerja pada perspektif *Learning and Growth* secara umum juga menunjukkan nilai baik dengan rata-rata capaian kinerja sebesar 99%. Pencapaian kinerja diwujudkan melalui sembilan indikator kinerja sebagai berikut:

- a. Target jumlah pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang sebanyak sepuluh kegiatan diklat, terealisasi sebelas kegiatan, sehingga capaian kinerja 110%.
- b. Target jumlah kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian dalam bentuk seminar/FGD sebanyak 35 kegiatan, terealisasi sebanyak 35 kegiatan, sehingga capaian kinerja 100%.
- c. Target jumlah publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui *open journal system* (OJS) sebanyak 80 Karya Tulis Ilmiah (KTI), terealisasi sebanyak 78 KTI, sehingga capaian kinerja menjadi 97,50%.
- d. Target jumlah hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI sebanyak sepuluh judul, terealisasi sesuai target, dengan capaian kinerja 100%.
- e. Target jumlah buku *Knowledge Sharing Program* (KSP) sebanyak sebelas buku, terealisasi sesuai target, dengan capaian kinerja 100%.
- f. Target jumlah unit pelaksana manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel sebesar lima unit, terealisasi sesuai target, dengan capaian kinerja 100%.
- g. Target nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan A. Namun pelaksanaan evaluasi sistem AKIP di lingkungan Kementerian Perhubungan belum dilaksanakan oleh instansi terkait.
- h. Target rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total sebesar 89%, terealisasi sebesar 91,29%, dengan capaian kinerja 102,57%.
- i. Target persentase penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan sebesar 90%, terealisasi sebesar 83,6%, sehingga capaian kinerja menjadi 92,89%.

#### **B. Kinerja Anggaran**

Anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2017 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp124.163.000.000,00, dengan rencana daya serap akhir tahun sebesar 90%. Pada pertengahan tahun anggaran 2017, terjadi revisi anggaran yang disebabkan karena kegiatan Studi Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) Orang tidak dapat ditindaklanjuti secara optimal. Hal ini berimplikasi terhadap pengurangan jumlah pagu anggaran menjadi Rp116.194.498.000,00.

Anggaran Badan Litbang Perhubungan terealisasi sebesar Rp97.137.904.761,00 atau 83,6%. Anggaran yang tidak terserap sebesar Rp19.056.593.239,00 atau 16,4%. Kurang optimalnya realisasi serapan anggaran sebagian besar berasal dari belanja pegawai dikarenakan kelebihan gaji dan tunjangan kinerja, sementara itu belanja barang dan belanja modal relatif terserap baik.

# DAFTAR ISI

|  |            |
|--|------------|
| <b>KATA PENGANTAR .....</b>  | <b>i</b>   |
| <b>RINGKASANEKSEKUTIF.....</b>   | <b>ii</b>  |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>   | <b>v</b>   |
| <b>DAFTARTABEL.....</b>  | <b>vii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>  | <b>ix</b>  |
| <br>   |            |
| <b>BABI PENDAHULUAN .....</b>  | <b>1</b>   |
| 1.1 LatarBelakang.....   | 1          |
| 1.2 TugasdanFungsi.....  | 2          |
| 1.3 SumberDayaManusia.....   | 6          |
| 1.4 Potensi, Isu StrategisdanPermasalahan.....   | 10         |
| 1.5 SistematikaLaporan .....   | 13         |
| <br>   |            |
| <b>BABII PERENCANAANKINERJA .....</b>  | <b>15</b>  |
| 2.1 Rencana Strategis Badan LitbangPerhubungan2015-2019 .....  | 15         |
| 2.2 Rencana Kinerja Tahunan Badan Litbang PerhubunganTahun2017 .....   | 22         |
| 2.3 Perjanjian Kinerja Badan Litbang PerhubunganTahun2017.....   | 22         |
| <br>   |            |
| <b>BAB III AKUNTABILITASKINERJA .....</b>  | <b>24</b>  |
| 3.1 TahapanPengukuranKinerja .....   | 24         |
| 3.2 Pengukuran Capaian Kinerja BadanLitbangPerhubungan .....   | 24         |
| 3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 TerhadapPerjanjian<br>Kinerja RevisiTahun2017 .....  | 25         |
| 3.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017Terhadap<br>Target KinerjaTahun2015-2017 .....   | 48         |
| 3.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja<br>Pada Tahun 2017 dalam Dokumen Renstra Badan Litbang<br>Perhubungan2015-2019 ..... | 56         |
| 3.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan Atau Kegagalan SertaAlternatif<br>Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja UtamaTahun2017.....                      | 58         |
| 3.2.5 Analisis EfisiensiSumberDaya.....  | 70         |
| 3.2.6 Capaian Keberhasilan Badan LitbangPerhubunganLainnya .....   | 71         |
| 3.3 Realisasi AnggaranTahun2017.....   | 72         |
| 3.3.1 Alokasi Total AnggaranTahun2017 .....  | 73         |
| 3.3.2 Analisis Dana yang Tidak TerserapTahun2017.....  | 74         |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>BABIV PENUTUP .....</b>   | <b>77</b> |
| 4.1 Kesimpulan.....  | 77        |
| 4.1.1 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017..... | 77        |
| 4.1.2 Prestasi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017.....           | 79        |
| 4.2 Saran Tindak Lanjut.....                                       | 79        |
| 4.2.1 Perencanaan Kinerja .....                                    | 79        |
| 4.2.2 Pengukuran Kinerja.....                                      | 80        |
| 4.2.3 Pelaporan Kinerja.....                                       | 80        |
| 4.2.4 Evaluasi Kinerja.....  | 81        |
| 4.2.5 Capaian Kinerja .....  | 81        |

**Lampiran 1:** Capaian Kinerja Tahun 2017

**Lampiran 2:** Rekapitulasi Realisasi Daya Serap Per Triwulan Tahun 2017

**Lampiran 3:** *Review* Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2017

**Lampiran 4:** Perjanjian Kinerja Tahun 2017

**Lampiran 5:** Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2017

**Lampiran 6:** Rekomendasi Kebijakan Tahun 2017

**Lampiran 7:** Data Dukung IKU Tahun 2017

## DAFTAR TABEL

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Tabel1.1  | Perkembangan Jumlah Pegawai Berdasarkan Unit Kerja Eselon II .....  | 6  |
| Tabel1.2  | Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2017 .....  | 7  |
| Tabel1.3  | Perkembangan Jumlah Peneliti Tahun 2013–2017 .....  | 8  |
| Tabel1.4  | Komposisi Peneliti Berdasarkan Jabatan dan Bidang Penelitian .....  | 10 |
| Tabel2.1  | Target dan Indikator Kinerja dalam <i>Review Renstra</i> Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 .....                        | 19 |
| Tabel2.2  | Pagu Anggaran Berdasarkan Program Kegiatan Tahun 2017 .....   | 22 |
| Tabel3.1  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis I Tahun 2017 .....                          | 27 |
| Tabel3.2  | Rekapitulasi Rekomendasi Kebijakan Menurut Bidang Penelitian .....  | 28 |
| Tabel3.3  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis II Tahun 2017 .....                         | 29 |
| Tabel3.4  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis III Tahun 2017 .....                        | 33 |
| Tabel3.5  | <i>Monitoring</i> Tindak dan Lanjut Hasil Penelitian Studi Besar Tahun 2015-2016 .....  | 36 |
| Tabel3.6  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis IV Tahun 2017 .....                         | 37 |
| Tabel3.7  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis V Tahun 2017 .....                          | 37 |
| Tabel3.8  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VI Tahun 2017 .....                         | 40 |
| Tabel3.9  | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VII Tahun 2017 .....                        | 41 |
| Tabel3.10 | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VIII Tahun 2017 .....                       | 45 |
| Tabel3.11 | Nilai Capaian Evaluasi AKIP Badan Litbang Perhubungan Tahun 2016 .....  | 46 |
| Tabel3.12 | Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis IX Tahun 2017 .....                         | 47 |
| Tabel3.13 | Perbandingan Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2016 dan 2017 .....             | 48 |
| Tabel3.14 | Perbandingan Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2015-2017 .....  | 50 |
| Tabel3.15 | Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target <i>Review Renstra</i> Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 ..... | 56 |
| Tabel3.16 | Perkembangan Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan 2015-2017 .....  | 72 |
| Tabel3.17 | Nilai Implementasi dan Efisiensi Kinerja Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 .....                                    | 73 |
| Tabel3.18 | Pagu Anggaran Perjenis Belanja Tahun 2017 .....   | 73 |

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Tabel 3.19 | Pagu Anggaran Awal Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 .....  | 74 |
| Tabel 3.20 | Pagu Anggaran Revisi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017..... | 74 |
| Tabel 3.21 | Capaian Daya Serap Perjenis Belanja Tahun 2017 .....           | 75 |
| Tabel 3.22 | Capaian Daya Serap Perprogram Kegiatan Tahun 2017 .....        | 75 |
| Tabel 4.1  | Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017.....      | 77 |

## DAFTAR GAMBAR

|            |   |    |
|------------|---|----|
| Gambar1.1  | Struktur Organisasi BadanLitbangPerhubungan.....  | 3  |
| Gambar1.2  | Komposisi Jumlah Pegawai.....   | 6  |
| Gambar1.3  | Perkembangan Jumlah Peneliti Badan LitbangTahun2015-2017.....                           | 8  |
| Gambar1.4  | Perkembangan Peneliti Badan Litbang Berdasarkan Jenjang Jabatan<br>Tahun 2015-2017..... | 9  |
| Gambar1.5  | Komposisi Peneliti BerdasarkanBidangKepakaran.....                                      | 10 |
| Gambar2.1  | Peta Strategis KementerianPerhubungan2015-2019.....                                     | 18 |
| Gambar2.2  | Peta Strategis Badan LitbangPerhubungan2015-2019.....                                   | 18 |
| Gambar3.1  | Rekomendasi Kebijakan BerdasarkanBidangPenelitian.....                                  | 27 |
| Gambar3.2  | Komposisi <i>Stakeholder</i> PenerimaRekomendasiKebijakan.....                          | 28 |
| Gambar3.3  | Proporsi Realisasi Anggaran Belanja Program PenelitianTahun2017.....                    | 39 |
| Gambar3.4  | Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target KinerjaTahun<br>2015-2017.....     | 52 |
| Gambar3.5  | Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 6 Terhadap Target KinerjaTahun<br>2015-2017.....     | 53 |
| Gambar3.6  | Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 10 Terhadap Target KinerjaTahun<br>2015-2017.....    | 54 |
| Gambar3.7  | Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 13 Terhadap Target KinerjaTahun<br>2015-2017.....    | 54 |
| Gambar3.8  | Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 14 Terhadap Target KinerjaTahun<br>2015-2017.....    | 55 |
| Gambar3.9  | Perkembangan Pagu AnggaranTahun2013-2017.....   | 72 |
| Gambar3.10 | Perkembangan Daya SerapTahun2013-2017.....  | 72 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. LATARBELAKANG

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban setiap instansi pemerintah dalam mewujudkan *good governance* sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Penyusunan laporan akuntabilitas kinerja merupakan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

Pelaporan kinerja bertujuan memberikan informasi capaian kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas rencana kinerja yang telah diperjanjikan dengan target yang diinginkan untuk tercapai. Penyusunan laporan kinerja Badan Litbang Perhubungan berpedoman pada petunjuk teknis penyusunan laporan kinerja yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.

Badan Litbang Perhubungan telah melaksanakan program kerja dan anggaran berbasis kinerja sebagai bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kementerian Perhubungan. Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 pada dasarnya adalah bentuk pertanggungjawaban atas kewenangan instansi yang disertai dengan pemberdayaan sumber daya dalam pencapaian misi dan visi organisasi. Penyusunan laporan kinerja dalam hal ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Kementerian Perhubungan pada pertengahan tahun 2017 melakukan penajaman penyempurnaan dokumen Rencana Strategis 2015-2019 dalam rangka penyesuaian dengan berbagai perkembangan kebijakan tingkat nasional yang telah ditetapkan oleh Presiden RI di bidang pembangunan infrastruktur. Penyesuaian kebijakan tersebut dituangkan dalam dokumen *Review* Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019 yang telah disahkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 873 Tahun 2017. Penyempurnaan dokumen Rencana Strategis 2015-2019 diawali dengan penyusunan *review* indikator kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai tindak lanjut dari hasil evaluasi SAKIP Kementerian Perhubungan Tahun 2016 oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi.

Selanjutnya revisi indikator tersebut ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Perubahan indikator kinerja Kementerian Perhubungan berimplikasi terhadap kebutuhan revisi indikator kinerja pada unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan. Badan Litbang Perhubungan dalam hal ini telah menindaklanjuti perubahan indikator kinerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan melalui Keputusan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Nomor SK 97 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Lingkup penyusunan Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 adalah gambaran kondisi obyektif atas evaluasi pencapaian kinerja Badan Litbang Perhubungan berdasarkan realisasi capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dan/atau Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2017 yang telah ditetapkan. Berangkat dari kondisi adanya revisi indikator kinerja pada tengah tahun 2017, maka laporan kinerja ini mengacu pada *review* IKU dan PK Revisi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017.

## **1.2. TUGAS DAN FUNGSI**

### **A. Tugas**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Litbang Perhubungan memiliki tugas menyelenggarakan penelitian dan pengembangan dibidang transportasi.

### **B. Fungsi**

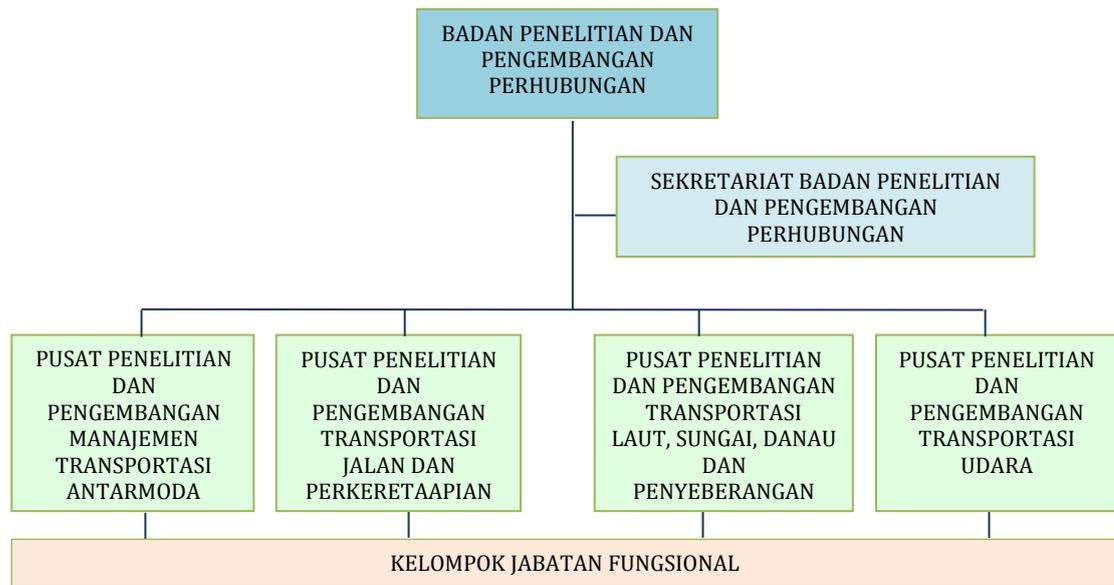
Dalam melaksanakan tugas dimaksud Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program penelitian dan pengembangan dibidang transportasi;
2. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan, harmonisasi dan kerja sama penelitian dan pengembangan, dukungan teknis penelitian dan pengembangan teknologi dan rekayasa serta pengkajian kebijakan dibidang transportasi;
3. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penelitian dan pengembangan bidang transportasi;
4. Pelaksanaan administrasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

### **C. Struktur Organisasi**

Organisasi Badan Litbang Perhubungan terdiri dari jajaran eselon II yang terdiri dari (1) Sekretariat Badan Litbang Perhubungan; (2) Pusat Litbang Transportasi Antarmoda; (3) Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian; (4) Pusat Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan (5) Pusat Litbang Transportasi Udara.

Apabila digambarkan maka struktur organisasi Badan Litbang Perhubungan:



**Gambar 1.1. Struktur Organisasi Badan Litbang Perhubungan**

Pada masing-masing Pusat Litbang, terdapat kelompok jabatan fungsional peneliti sesuai dengan bidang keahlian masing-masing, yaitu peneliti bidang manajemen transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi perkeretaapian, transportasi air, dan transportasi udara. Dalam pelaksanaan tugasnya, Kepala Badan Litbang Perhubungan dibantu oleh lima pejabat Eselon II yang masing-masing mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

#### **1. Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan**

Sekretariat Badan Litbang Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas pemberian pelayanan dukungan teknis dan administratif penelitian dan pengembangan kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. Unit kerja Sekretariat Badan Litbang Perhubungan terdiri dari: Bagian Perencanaan dan Kerja sama, Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha, Bagian Data, Hubungan Masyarakat dan Publikasi, dan Bagian Keuangan dan Perlengkapan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut, Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

- a. Koordinasi dan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program dan anggaran serta administrasi kerja sama dibidang penelitian dan pengembangan transportasi antarmoda, transportasi jalan dan perkeretaapian, transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan dan transportasi udara;
- b. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan kegiatan penelitian;
- c. Pelaksanaan urusan kepegawaian dan ketatausahaan serta organisasi dan tata laksana Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan;
- d. Pengelolaan data, hubungan masyarakat, hukum, serta publikasi hasil penelitian.

- e. Pelaksanaan urusan administrasi keuangan dan perlengkapan serta kerumahtanggaan; dan
- f. Evaluasi dan pelaporan kegiatan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

## **2. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda**

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda. Unit kerja Puslitbang Transportasi Antarmoda terdiri dari Bidang Program dan Evaluasi, Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian dan Subbagian Tata Usaha. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Litbang Transportasi Antarmoda menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda;
- b. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda;
- c. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda;
- d. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda;
- e. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan dibidang transportasi antarmoda; dan
- f. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

## **3. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian**

Pusat Penelitian dan Pengembangan transportasi jalan dan perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan dibidang transportasi jalan dan perkeretaapian. Unit kerja Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian terdiri dari Bidang Program dan Evaluasi, Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian dan Subbagian Tata Usaha. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran penelitian dan pengembangan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian;
- b. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian dan pengembangan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian;
- c. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian;
- d. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian;

- e. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian; dan
- f. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

#### **4. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan**

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan. Unit kerja Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan terdiri dari Bidang Program dan Evaluasi, Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian dan Subbagian Tata Usaha. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan;
- b. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan;
- c. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan;
- d. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan;
- e. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan; dan
- f. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

#### **5. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara**

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara. Unit kerja Puslitbang Transportasi Udara terdiri dari Bidang Program dan Evaluasi, Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian dan Subbagian Tata Usaha. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Litbang Udara menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara;
- b. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara;
- c. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara;

- d. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara;
- e. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standarisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang transportasi udara; dan
- f. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

### 1.3. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Litbang Perhubungan. Jumlah SDM Badan Litbang Perhubungan sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2017 tercatat sebanyak 190 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

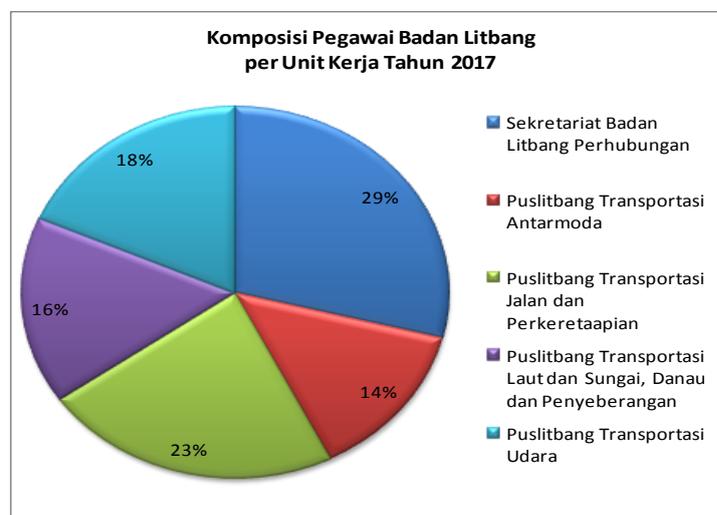
#### A. Komposisi Pegawai

Jumlah pegawai Badan Litbang Perhubungan tidak mengalami perubahan dibandingkan tahun sebelumnya. Secara rinci, perkembangan jumlah pegawai tiga tahun terakhir dan komposisi pegawai dapat dilihat pada Tabel 1.1 dan Gambar 1.2 di bawah ini:

**Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2015-2017**

| NO | UNIT KERJA   | TAHUN      |            |            |
|----|--|------------|------------|------------|
|    |  | 2015       | 2016       | 2017       |
| 1. | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan                            | 83         | 58         | 55         |
| 2. | Puslitbang Transportasi Antarmoda                                | 33         | 25         | 26         |
| 3. | Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian                 | 54         | 42         | 43         |
| 4. | Puslitbang Transportasi Laut dan Sungai, Danau dan Penyeberangan | 33         | 30         | 31         |
| 5. | Puslitbang Transportasi Udara                                    | 43         | 35         | 35         |
|    | <b>JUMLAH</b>  | <b>246</b> | <b>190</b> | <b>190</b> |

Sumber: Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2017



**Gambar 1.2 Komposisi Jumlah Pegawai Tahun 2017**

Berdasarkan data grafik di atas, terlihat jumlah pegawai terbanyak adalah pegawai pada Sekretariat Badan Litbang Perhubungan sebesar 29% atau sebanyak 55 pegawai sedangkan jumlah pegawai paling sedikit pada Puslitbang Transportasi Antarmoda, yaitu sebanyak 26 pegawai atau sekitar 14% dari total jumlah pegawai Badan Litbang Perhubungan. Sementara untuk unit kerja lainnya, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian berada di posisi kedua dengan jumlah pegawai terbanyak, yaitu 43 atau 23%, selanjutnya posisi ketiga adalah Puslitbang Transportasi Udara sebanyak 35 pegawai atau 18% dan Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan sebanyak 31 pegawai atau 16%.

**B. Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

Jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan, yaitu S3 sebanyak 9 orang, S2 sebanyak 92 orang, D IV/S1 sebanyak 51 orang, D III sebanyak 12 orang dan SLTA sebanyak 26 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan tingkat pendidikan menurut unit kerja masing-masing dapat dilihat pada Tabel 1.2 di bawah ini.

**Tabel 1.2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2017**

| NO | UNIT KERJA  | TINGKAT PENDIDIKAN |           |           |           |           | JUMLAH     |
|----|---|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
|    |   | S3                 | S2        | S1        | D III     | SLTA      |            |
| 1. | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan                         | 2                  | 23        | 12        | 5         | 13        | 55         |
| 2. | Puslitbang Transportasi Antarmoda                             | 2                  | 16        | 4         | 2         | 2         | 26         |
| 3. | Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian              | 0                  | 23        | 15        | 1         | 4         | 43         |
| 4. | Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3                  | 15        | 7         | 2         | 4         | 31         |
| 5. | Puslitbang Transportasi Udara                                 | 2                  | 15        | 13        | 2         | 3         | 35         |
|    | <b>JUMLAH</b>   | <b>9</b>           | <b>92</b> | <b>51</b> | <b>12</b> | <b>26</b> | <b>190</b> |

Sumber: Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2017

**C. Perkembangan Jumlah Tenaga Fungsional Peneliti**

Dalam melaksanakan tugasnya, yaitu melakukan kegiatan penelitian maka sebagian besar pegawai Badan Litbang Perhubungan memiliki jabatan fungsional peneliti. Pertumbuhan jumlah peneliti Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu tiga tahun dapat dilihat pada Gambar 1.3 di bawah ini:



**Gambar 1.3 Perkembangan Jumlah Peneliti Badan Litbang Tahun 2015-2017**

Berdasarkan Gambar 1.4 terlihat tren perkembangan jumlah peneliti cenderung mengalami penurunan selama tiga tahun terakhir. Penurunan jumlah peneliti tertinggi terjadi di tahun 2016, yaitu sebesar 20% dari semula berjumlah 128 orang berkurang menjadi 107 orang. Selanjutnya di tahun 2017 jumlah peneliti kembali berkurang sebesar 3% menjadi 104 orang.

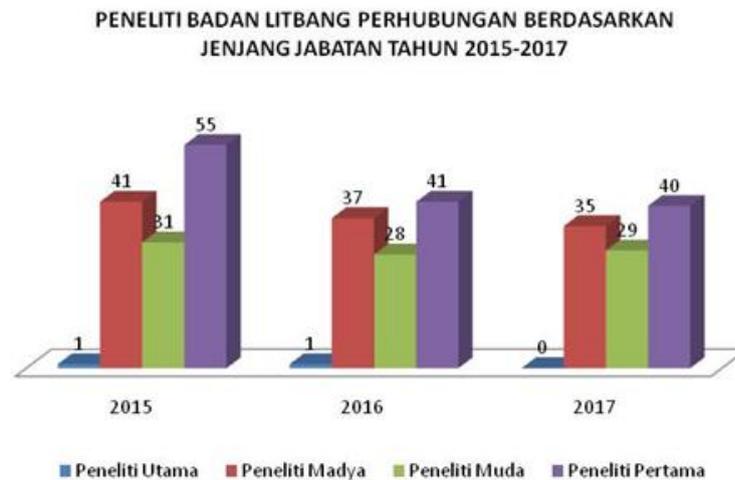
Peneliti Badan Litbang Perhubungan terdistribusi kedalam empat jenjang peneliti, yaitu Peneliti Utama, Peneliti Madya, Peneliti Muda dan Peneliti Pertama. Pada tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan tidak lagi memiliki Peneliti Utama dikarenakan telah memasuki masa pensiun. Perkembangan jumlah peneliti Badan Litbang Perhubungan berdasarkan jenjang jabatan selama kurun waktu tiga tahun terakhir disajikan pada Tabel 1.3 berikutini:

**Tabel 1.3 Perkembangan Jumlah Peneliti Tahun 2015 - 2017**

| NO            | JENJANG JABATAN  | 2015       | 2016       | 2017       |
|---------------|------------------|------------|------------|------------|
| 1.            | Peneliti Utama   | 1          | 1          | 0          |
| 2.            | Peneliti Madya   | 41         | 37         | 35         |
| 3.            | Peneliti Muda    | 31         | 28         | 29         |
| 4.            | Peneliti Pertama | 55         | 41         | 40         |
| <b>JUMLAH</b> |                  | <b>128</b> | <b>107</b> | <b>104</b> |

Sumber: Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2017

Secara lebih jelas kecenderungan menurunnya jumlah peneliti berdasarkan jenjang jabatan digambarkan pada grafik berikut ini:



**Gambar 1.4 Perkembangan Peneliti Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2015-2017**

Dalam rangka meningkatkan profesionalitas sumber daya manusia guna mewujudkan sistem pemerintahan yang baik, bersih, dan akuntabel, selain proses rekrutmen yang baik dan benar dan program pendidikan dan pelatihan (diklat) untuk pengembangan kapasitas pegawai, juga diperlukan sistem pemberian *reward and punishment* yang tepat dan efektif atas kinerja pegawai. Selama tahun 2017, *reward and punishment* yang telah dilaksanakan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha adalah sebagai berikut:

1. Pemberian *reward* di lingkungan Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 berupapenghargaan Satyalancana Karya Satya terhadap 7 pegawai.
2. Pemberian *punishment* di lingkungan Badan Litbang Perhubungan selama tahun 2017, terhadap 1 pegawai kategori pelanggaran disiplin sedang.

#### D. Berdasarkan Bidang Penelitian

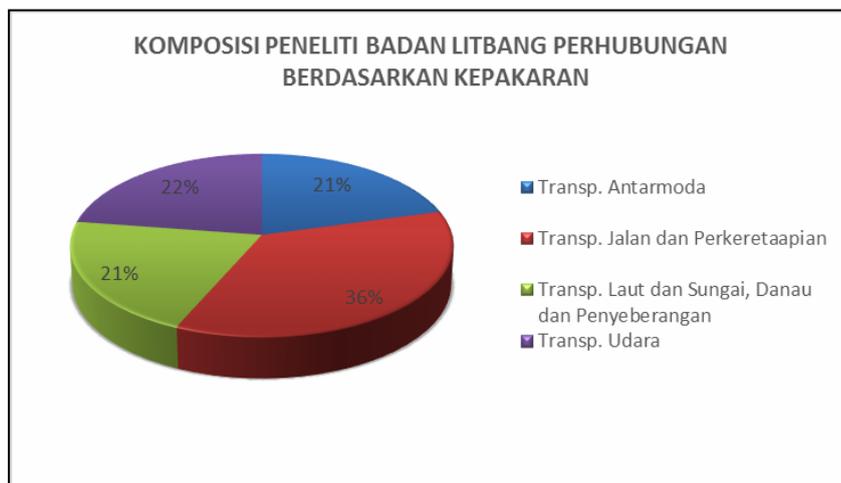
Para peneliti Badan Litbang Perhubungan terbagi kedalam lima bidang penelitian, yaitu penelitian transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasirel, transportasi air, dan transportasi udara. Secara rinci komposisi peneliti berdasarkan jabatan dan bidang penelitian pada Tabel 1.4 berikut ini.

**Tabel 1.4 Komposisi Peneliti Berdasarkan Jabatan dan Bidang Penelitian**

| NO | JABATAN          | BIDANG PENELITIAN |               |             |             |               | JUMLAH |
|----|------------------|-------------------|---------------|-------------|-------------|---------------|--------|
|    |                  | TRANSP. ANTARMODA | TRANSP. JALAN | TRANSP. REL | TRANSP. AIR | TRANSP. UDARA |        |
| 1. | Peneliti Utama   | 0                 | 0             | 0           | 0           | 0             | 0      |
| 2. | Peneliti Madya   | 7                 | 11            | 2           | 8           | 7             | 35     |
| 3. | Peneliti Muda    | 9                 | 8             | 0           | 4           | 8             | 29     |
| 4. | Peneliti Pertama | 6                 | 15            | 1           | 9           | 9             | 40     |
|    | <b>JUMLAH</b>    | 22                | 34            | 3           | 21          | 24            | 104    |

Sumber: Bagian Kepegawaian dan tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2017

Berdasarkan kepakaran para peneliti Badan Litbang Perhubungan juga terbagi ke dalam lima bidang kepakaran sebagaimana telah ditetapkan oleh LIPI, yaitu transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi rel, transportasi air dan transportasi udara. Komposisi peneliti berdasarkan bidang kepakaran dapat dilihat pada Gambar 1.5 di bawah ini:



**Gambar 1.5 Komposisi Peneliti Berdasarkan Bidang Kepakaran**

#### 1.4 POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN

##### A. Potensi

Tugas utama Badan Litbang Perhubungan adalah menyelenggarakan penelitian dan pengembangan transportasi sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam hal ini hasil penelitian sebagai bahan masukan penyempurnaan kebijakan transportasi dalam rangka menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, pelaksanaan kegiatan penelitian transportasi diarahkan untuk mendukung pembangunan transportasi dengan fokus pada tiga aspek sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019, yaitu:

1. Penelitian untuk peningkatan kualitas pelayanan transportasi;
2. Penelitian sebagai dasar peningkatan kapasitas infrastruktur; dan
3. Penelitian dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi.

Badan Litbang Perhubungan sebagai lembaga yang berfungsi sebagai *policy research* dibidang transportasi memiliki peran penting guna menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan tugas penelitian dan pengembangan diarahkan dalam rangka mewujudkan pelayanan jasa transportasi, yaitu melalui (1) penyusunan kebijakan teknis dan perencanaan transportasi, (2) pelaksanaan penelitian kolaborasi melalui kerja sama dengan perguruan tinggi dan instansi terkait; dan (3) pengembangan teknologi dan rekayasa dibidang transportasi.

Sebagai unit kerja yang ditunjuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan penelitian dan pengembangan transportasi, Badan Litbang Perhubungan sesungguhnya memiliki potensi cukup besar untuk mengkoordinasikan/mengkonsolidasikan kegiatan yang terkait dengan kebutuhan dukungan penelitian di lingkungan internal Kementerian Perhubungan. Peran sebagai lembaga penelitian bidang transportasi di tingkat pemerintahan pusat juga menjadikan Badan Litbang Perhubungan memiliki potensisekaligus tantangan untuk dapat mensinergikan kegiatan penelitian bidang transportasi khususnya dalam lingkup nasional dengan menggandeng perguruan tinggi dan instansi terkait di tingkat pusat maupun daerah. Terkait dengan daerah, peran Badan Litbang Perhubungan untuk dapat melayani masyarakat di tingkat lokal adalah melalui pelaksanaan penelitian pendampingan, berkoordinasi dengan pemerintah daerah sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Penelitian Nasional.

Dengan demikian, pemanfaatan hasil penelitian dapat bersifat ke dalam (internal Kementerian Perhubungan) dan institusi di luar Kementerian Perhubungan atau masyarakat (eksternal). Sebagai institusi penunjang di lingkungan Kementerian Perhubungan, maka pelayanan kepada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan menjadi prioritas kegiatan Badan Litbang Perhubungan. Para penerima manfaat hasil penelitian dan pengembangan Badan Litbang Perhubungan apabila dikelompokkan terdiri dari:

1. Unit kerja operasional di lingkungan Kementerian Perhubungan seperti Direktorat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Sekretariat Jenderal, Badan, KNKT dan seluruh satker di lingkungan Kementerian Perhubungan;
2. Masyarakat yang memanfaatkan hasil litbang, yaitu Pemerintah Daerah beserta jajarannya, kalangan akademisi, operator transportasi, institusi terkait, masyarakat profesional; dan
3. Peneliti itu sendiri untuk peningkatan kompetensi dirinya dan pengembangan penelitian transportasi.

Adapun bentuk pemanfaatan hasil penelitian dalam hal ini dapat dikelompokkan:

1. Sebagai bahan masukan dalam perumusan kebijakan perhubungan, yaitu berupa masukan dalam pengambilan keputusan tingkat kementerian maupun unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan serta instansi lain terkait;

2. Sebagai konsep masukan kebijakan yang disampaikan kepada Pemerintah Daerah atau Dinas Perhubungan terkait;
3. Dimuat dalam publikasi ilmiah untuk internal Kementerian Perhubungan, maupun publikasi eksternal yakni pada level publikasi nasional dan internasional.

Pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Badan Litbang Perhubungan meliputi kegiatan pokok penelitian dan pengembangan yang dibiayai anggaran pendapatan dan belanja negara. Bidang penelitian transportasi meliputi perencanaan kebijakan transportasi dalam lingkup Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi rel, transportasi air dan transportasi udara.

## B. Isu Strategis dan Permasalahan

Isu-isu strategis sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis dan kompleks pada lingkup global, nasional dan lokal membutuhkan kegiatan penelitian dan pengembangan (litbang) bidang perhubungan yang tepat, cepat dan akurat. Permasalahan dibidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan penelitian Badan Litbang Perhubungan didasarkan pada isu-isu strategis sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan kegiatan penelitian dan pengembangan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan dan usul daerah.

Beberapa isu strategis penelitian tahun 2017 antara lain:

1. Dukungan naskah kebijakan untuk peningkatan infrastruktur wilayah Indonesia timur, yaitu untuk wilayah Papua, Maluku dan wilayah perbatasan, terpinggir serta terisolir;
2. Dukungan konektivitas transportasi nasional terkait peningkatan layanan tol laut dan jembatan udara;
3. Dukungan naskah akademis untuk penyusunan *masterplan* pelabuhan, bandar udara, terminal dan integrasi *masterplan*;
4. Penyusunan kajian naskah akademis RUU Sistem Transportasi Nasional;
5. Evaluasi Angkutan Perintis Barang dan Penumpang;
6. Dukungan peningkatan dan pengembangan infrastruktur transportasi untuk pengembangan wilayah pariwisata prioritas tahun 2017;
7. Evaluasi Regulasi Angkutan Daring: *Review* PM Nomor 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Penumpang Tidak Dalam Trayek;
8. Pembangunan Kanal Cikarang Bekasi Laut;
9. Kajian teknis penerapan TOD;
10. Pemenuhan keselamatan dan keamanan pelayanan transportasi dibidang angkutan jalan, pelayaran dan penerbangan.

Tuntutan perkembangan zaman dan teknologi sekarang ini menghendaki penelitian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan tidak lagi hanya bersifat *policy research* juga diharapkan dapat berperan dalam hal *policy engineering* sehingga hasil penelitian dapat aplikatif dan tepat guna. Hal ini dimaksudkan agar penelitian menjadi dasar atas pengambilan keputusan khususnya dalam lingkup Kementerian Perhubungan.

Langkah awal transformasi Badan Litbang Perhubungan dari penelitian kebijakan menuju penelitian teknologi telah dimulai sejak tahun 2015 semenjak ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam struktur organisasi tersebut terdapat salah satu unit kerja Eselon III yang membidangi pengembangan teknologi dan penunjang penelitian di bawah lingkup unit kerja Eselon II Pusat Penelitian dan Pengembangan (Puslitbang)Transportasi.

Peneliti adalah modal utama Badan Litbang Perhubungan yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil litbang. Tingkat penguasaan seorang peneliti terhadap bidang keilmuan akan sangat mempengaruhi performa penelitian dan sampai dengan saat ini peneliti dengan penguasaan bidang teknis transportasi masih sangat terbatas, terlebih lagi untuk bidang keilmuan perekayasa teknologi transportasi, kompetensi peneliti Badan Litbang Perhubungan dapat dikatakan masih membutuhkan peningkatan kompetensi melalui pengadaandiklat.

Adanya tuntutan peran yang lebih besar untuk melaksanakan kegiatan penelitian terapan yang berorientasi ke arah pengembangan teknologi juga memberikan implikasi terhadap kebutuhan sarana prasarana pendukung.Salah satunya adalah melalui rencana pengadaan unit pelaksana teknis (balai penelitian/laboratorium) guna mendukung pelaksanaan kegiatan penelitian terapan disamping penyiapan rencana kebutuhan sumber daya manusia yang sesuai kebutuhan teknis.Namun demikian adanya moratorium pegawai dan penundaan pembangunan balai dikarenakan kebijakan penghematan anggaran menjadikan rencana tersebut belum dapatterealisasi.

Salah satu upaya untuk mengatasi keterbatasan tersebut antara lain melalui pelaksanaan kerja sama penelitian dengan lembaga penelitian baik dalam negeri maupun luar negeri. Kerja sama ini dimaksudkan untuk meningkatkan kompetensi baik secara kelembagaan maupun sumber daya manusia Badan Litbang Perhubungan khususnya terkait dengan kegiatan penelitian pengembangan teknologi.

## **1.5 SISTEMATIKALAPORAN**

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja Dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagaiberikut:

### **BAB I – Pendahuluan**

Bab ini menyajikan latar belakang, tugas dan fungsi Badan Litbang Perhubungan dengan penekanan kepada potensi, sumber daya manusia, aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issued*).

## **BAB II – Perencanaan Kinerja**

Bab ini menyajikan ringkasan/ikhtisar rencana strategis, rencana kinerja tahunan dan perjanjian kinerja tahun 2017.

## **BAB III – Akuntabilitas Kinerja**

Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2017, yaitu terdiri dari:

### **a. Analisis Capaian Kinerja**

Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada tahun 2017, pencapaian kinerja berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja serta efisiensi penggunaan sumber daya.

### **b. Realisasi Anggaran**

Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

## **BAB IV – Penutup**

Bab ini menyajikan simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan kinerjanya.

## **BAB II**

### **PERENCANAAN KINERJA**

#### **2.1 RENCANA STRATEGIS BADAN LITBANG PERHUBUNGAN 2015-2019**

Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015 - 2019 yang telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 228 Tahun 2015 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Litbang untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2019. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 - 2019 (RPJM Nasional 2015 - 2019), sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 Tahap Ketiga Tahun 2015 - 2019 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 -2019.

Dokumen Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan menjadi pedoman dan komitmen perencanaan jangka menengah dalam menjalankan kebijakan strategis serta menjadi landasan dan acuan pelaksanaan kegiatan di seluruh unit kerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan dalam kurun waktu 2015-2019. Rencana strategis dimaksud selanjutnya dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan.

Pada pertengahan tahun anggaran 2017, dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi sejalan dengan kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mendukung penguatan pelaksanaan reformasi birokrasi dan peningkatan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Badan Litbang Perhubungan melakukan beberapa upaya perbaikan pengelolaan kinerja organisasi dengan menyusun sasaran strategis dan indikator kinerja utama menggunakan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC). Hal ini dimaksudkan agar pengelolaan kinerja organisasi dapat dilakukan secara terukur dan terstruktur dengan penekanan pada empat perspektif (*Stakeholder Perspective, Customer Perspective, Internal Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective*) yang saling berimbang dan berjenjang yang diturunkan dari level 1 (Pejabat Eselon 1) hingga level 4 (Pejabat Eselon 4). Beberapa upaya perbaikan yang telah dilakukan antara lain:

1. Penyusunan *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sebagai turunan dari *Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019 yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 873 Tahun 2017;
2. Penyesuaian Perjanjian Kinerja Tahun 2017 sebagai perjanjian kinerja antara Menteri Perhubungan dengan Pejabat Eselon I dan secara berjenjang antara Eselon I dengan Eselon II dan Eselon III dengan Eselon IV berdasarkan Revisi Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan yang telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Nomor SK 97 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Sehubungan dengan penyesuaian kebijakan sebagaimana tercantum dalam dokumen *Review Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019*, visi dan misi Badan Litbang Perhubungan mengalami penyesuaian. Secara ringkas isi dokumen *Review Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019* disajikan sebagai berikut:

## **VISI**

*Review Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019* menyatakan bahwa perwujudan visi Presiden (Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong) dalam sektor transportasi, yaitu dengan “Terwujudnya Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah.” Berdasarkan Visi Kementerian Perhubungan tersebut, selanjutnya ditetapkan Visi Badan Litbang Perhubungan sebagaimana tercantum dalam *Review Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019*, yaitu:

**“Terwujudnya Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan sebagai pusat pengetahuan untuk penelitian, pengembangan dan teknologi transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.”**

Dukungan pencapaian Visi Kementerian Perhubungan oleh Badan Litbang Perhubungan adalah melalui perannya sebagai penyusun kebijakan bidang transportasi melalui pelaksanaan kegiatan penelitian dan pengembangan.

## **MISI**

Sebagai penjabaran visi tersebut maka dirumuskan misi Badan Litbang Perhubungan sebagai berikut:

1. Melakukan penelitian, pengembangan dan teknologi (litbangtek) bagi perumusan kebijakan strategistransportasi.
2. Melakukan kerja sama dengan lembaga IPTEK.
3. Melakukan pelayanan penelitian, pengembangan dan teknologitransportasi.
4. Penguatan databasetransport.
5. Mengkoordinasikan kegiatan penelitian, pengembangan dan teknologi dibidang transportasi.
6. Penguatan sarana prasarana, SDM, kelembagaan penelitian, pengembangan, dan teknologi.

## **TUJUAN**

Perumusan tujuan pembangunan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 mempertimbangkan tujuan yang telah ditetapkan dalam *Review Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019*, yaitu:

1. Meningkatkan konektivitas antarwilayah;
2. Meningkatkan keamanan dan keselamatan;
3. Meningkatkan pelayanan kinerja pelayanan sarana dan prasaranatransportasi;
4. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasaranatransportasi;
5. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil.

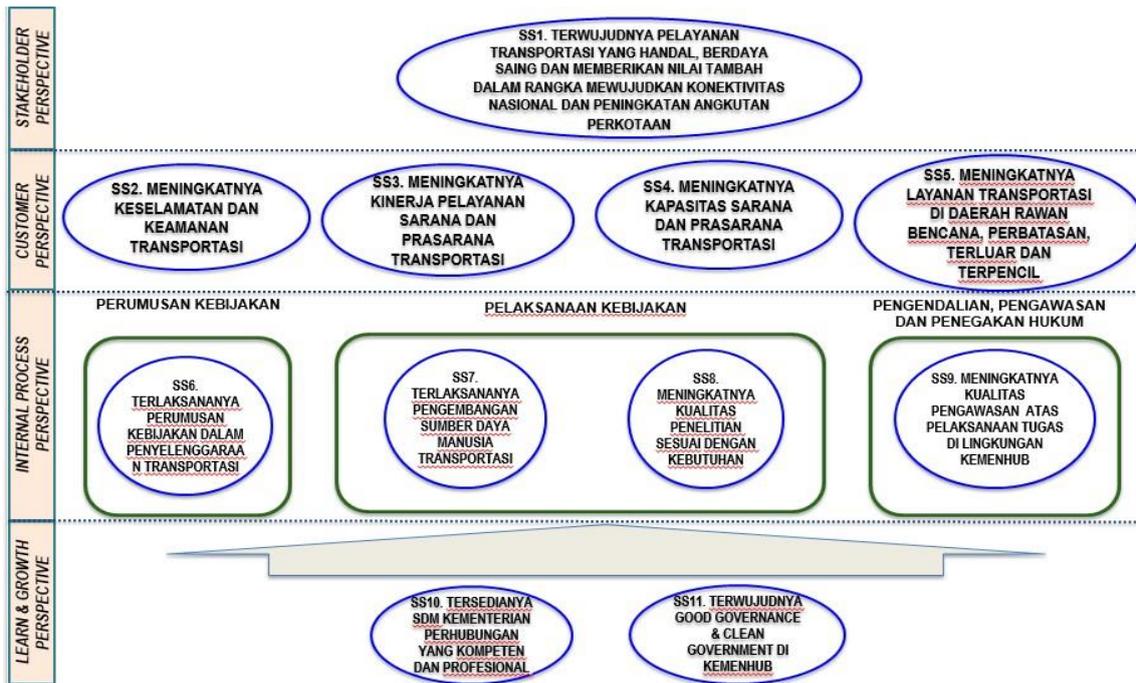
Pencapaian tujuan pembangunan Kementerian Perhubungan diwujudkan oleh Badan Litbang Perhubungan melalui pelaksanaan penelitian dan berbagai kegiatan kelitbangan dengan mengacu pada visi dan misi Badan Litbang Perhubungan. Dalam *Review Rencana Strategis* Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 selanjutnya ditetapkan beberapa tujuan pembangunan kelitbangan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut:

1. Peningkatan kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi;
2. Peningkatan kualitas kinerja penelitian dan pengembangan dibidang transportasi;
3. Peningkatan jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan;
4. Peningkatan hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan *monitoring*;
5. Peningkatan produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan;
6. Peningkatan kualitas SDM Badan Litbang yang kompeten dan profesional;
7. Peningkatan kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian;
8. Peningkatan akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan;
9. Peningkatan optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN, dan layanan perkantoran.

Sasaran strategis merupakan kondisi yang diinginkan untuk dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Indikator kinerja merupakan alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian hasil (*outcome/output*) dari suatu program/kegiatan. Sesuai dengan tupoksi Badan Litbang Perhubungan dan mengacu pada dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019, telah ditetapkan Program Badan Litbang Perhubungan adalah Penelitian dan Pengembangan Bidang Transportasi. Pencapaian program dilakukan dengan mengukur capaian kinerja menggunakan Indikator Kinerja Utama (IKU) sebagai tolak ukur kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015- 2019. Pencapaian program melalui indikator kinerja utama dalam hal ini dipengaruhi oleh distribusi capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai tolak ukur kinerja di tingkat unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

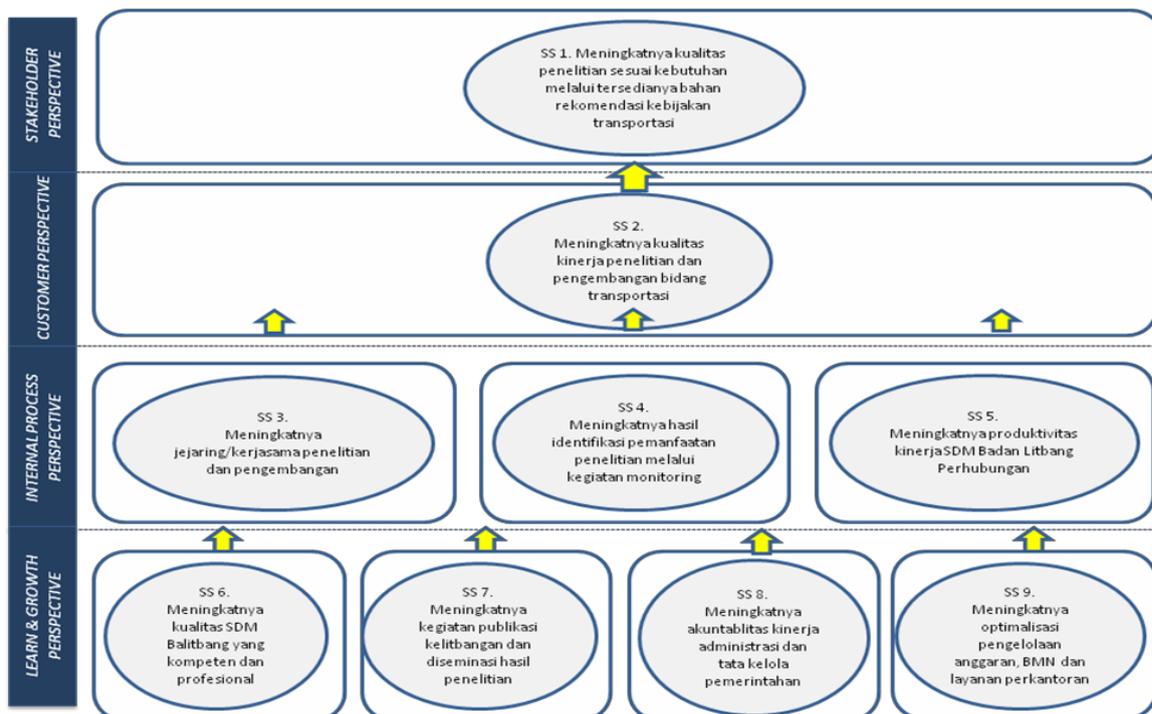
Pada tahun 2017 Kementerian Perhubungan menyusun sasaran strategis kementerian dalam bentuk Peta Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019 dengan menggunakan pendekatan metode *Balanced Scorecard* (BSC) yang terbagi dalam empat perspektif, yaitu *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective*.

Peta strategis tersebut menjadi dasar turunan penyusunan peta strategis di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Penerjemahan visi dan misi Badan Litbang Perhubungan menghasilkan sasaran strategis yang dikelompokkan dalam empat perspektif. Dengan harapan sasaran strategis tersebut dapat merepresentasikan kinerja organisasi Badan Litbang Perhubungan secara menyeluruh. Sehingga kinerja Badan Litbang Perhubungan tidak hanya dari keberhasilan pemenuhan kebutuhan *stakeholder* tetapi juga dalam pengembangan proses bisnis yang efektif dan efisien melalui peningkatan kinerja penelitian itu sendiri, kapasitas SDM, tata kelola dan manajemen organisasi serta anggaran.



**Gambar 2.1** Peta Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019

Pada Gambar 2.1 Peta Strategis Kementerian Pehubungan 2015-2019, sasaran strategis Badan Litbang Perhubungan berada pada kelompok *Internal Process Perspective*, yaitu pada Sasaran Strategis ke-8 (SS-8) yang dijabarkan melalui Indikator Kinerja Utama ke-15, yaitu persentase pemanfaatan penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan. Selanjutnya Badan Litbang Perhubungan menyusun peta strategis sebagai turunan dari Peta Strategis Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan berikut ini:



**Gambar 2.2** Peta Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019

Gambar 2.2 memperlihatkan untuk kelompok *stakeholder perspective*, Badan Litbang Perhubungan mengikuti strategi di tingkat Kementerian Perhubungan, yaitu meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi. Hal ini mengingat tugas dan fungsi organisasi, yaitu peran Badan Litbang Perhubungan sebagai unit kerja penunjang dalam mendukung pencapaian visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Dari sisi *customer perspective* untuk memenuhi kebutuhan *stakeholder* Badan Litbang Perhubungan baik dalam (*internal*) lingkungan Kementerian Perhubungan maupun pihak luar (*eksternal*) lainnya memiliki sasaran strategi meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi. Peningkatan kualitas kinerja penelitian dilihat berdasarkan pengguna yang akan memanfaatkan hasil penelitian tersebut serta jenis penelitian yang dihasilkan.

Sementara itu, dari sisi *Internal Process Perspective*, sebagai upaya untuk mendapatkan keluaran bagi pemenuhan kebutuhan stakeholders, dengan sasaran strategis berupa:

1. Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan;
2. Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan *monitoring*;
3. Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan.

Sedangkan dari aspek *Learning and Growth Perspective* memberikan masukan tentang upaya penguatan organisasi dalam pencapaian target sesuai tujuan yang ditetapkan melalui sasaran strategis berupa:

1. Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan profesional
2. Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbang dan diseminasi hasil penelitian
3. Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan
4. Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran

Selanjutnya penjabaran dari sasaran strategis di atas dituangkan dalam indikator sasaran dan indikator kinerja berikut targetnya sebagaimana diuraikan dalam tabel berikut ini:

**Tabel 2.1 Target dan Indikator Kinerja dalam Review Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019**

| NO                             | SASARAN STRATEGIS PROGRAM  | INDIKATOR SASARAN   | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN   | TARGET |      |      |    |
|--------------------------------|--|---|-------------------------------|--|--------|------|------|----|
|                                |  |   |                               |  | 2017   | 2018 | 2019 |    |
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b> |  |   |                               |  |        |      |      |    |
| 1.                             | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | Tersusunnya rekomendasi hasil penelitian dalam perumusan kebijakan strategis transportasi | 1.                            | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi | %      | 75   | 80   | 80 |

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS PROGRAM   | INDIKATOR SASARAN  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN  | TARGET            |      |      |     |
|--|---|--|-------------------------------|---|-------------------|------|------|-----|
|  |   |  |                               |   | 2017              | 2018 | 2019 |     |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>            |   |  |                               |   |                   |      |      |     |
| 2.                                     | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi             | Tersusunnya hasil penelitian kebijakan dan teknologi dibidang transportasi                 | 2.                            | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi                                      | %                 | 39   | 26   | 26  |
|  |   |  | 3.                            | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype   | %                 | 10   | 2,5  | 2,6 |
|  |   |  | 4.                            | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait | %                 | 51   | 64   | 63  |
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>    |   |  |                               |   |                   |      |      |     |
| 3                                      | Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan                              | Terwujudnya jejaring dan/atau kerja sama dengan lembaga penelitian atau instansi terkait   | 5.                            | Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait           | naskah kerja sama | 2    | 2    | 2   |
|  |   |  | 6.                            | Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi                                 | penelitian        | 10   | 4    | 4   |
| 4                                      | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i> | Terlaksananya kegiatan <i>monitoring</i> hasil penelitian                                  | 7.                            | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian       | %                 | 41   | 45   | 50  |
| 5                                      | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan                          | Terwujudnya produktivitas kinerja SDM melalui optimalisasi anggaran dan kapasitas peneliti | 8.                            | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai            | %                 | 55   | 55   | 55  |
|  |   |  | 9.                            | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan      | %                 | 50   | 52   | 54  |
|  |   |  | 10.                           | Pelaksanaan penelitian per peneliti   | Indeks rata-rata  | 1,5  | 1,5  | 1,7 |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |   |  |                               |   |                   |      |      |     |
| 6                                      | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional                        | Terwujudnya SDM litbang yang kompeten melalui  | 11.                           | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM             | kegiatan          | 10   | 13   | 13  |

| NO | SASARAN STRATEGIS PROGRAM   | INDIKATOR SASARAN  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) |  | SATUAN   | TARGET |        |        |
|----|---|--|-------------------------------|--|----------|--------|--------|--------|
|    |   |  |                               |  |          | 2017   | 2018   | 2019   |
|    |   | kegiatan pendidikan dan pelatihan  |                               | Litbang  |          |        |        |        |
| 7  | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                           | 12.                           | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                     | kegiatan | 35     | 34     | 34     |
|    |   |  | 13.                           | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system | artikel  | 80     | 80     | 80     |
|    |   |  | 14.                           | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI          | Laporan  | 10     | 20     | 20     |
|    |   |  | 15.                           | Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program   | buku     | 11     | 10     | 10     |
| 8  | Meningkatnya akuntabilitas kinerjaadministrasi dan tata kelola pemerintahan | Terwujudnya peningkatan akuntabilitas kinerja dan tata kelola pemerintahan Badan Litbang Perhubungan | 16.                           | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                             | unit     | 5      | 5      | 5      |
|    |   |  | 17.                           | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan   | nilai    | A (80) | A (80) | A (80) |
| 9  | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran | Terselenggaranya pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran yang optimal                      | 18.                           | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total                                   | %        | 89     | 92     | 92     |
|    |   |  | 19.                           | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan  | %        | 90     | 93     | 95     |

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

## 2.2 RENCANA KINERJA TAHUNAN BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2017

Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 merupakan penjabaran dari dokumen Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019, yang memuat tujuan dan sasaran yang akan dicapai dalam lima tahun ke depan. Rencana kinerja ini dimaksudkan untuk lebih merinci dan memperjelas target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun, guna mempermudah mengaitkannya dengan pengalokasian sumber daya, terutama anggaran.

Pada tahun 2017, Badan Litbang Perhubungan memperoleh pagu alokasi anggaran sebesar Rp124.163.000.000,00 yang terbagi ke dalam dua peruntukan, yaitu pelaksanaan kegiatan penelitian dan pengembangan serta dukungan teknis dan manajemen teknis lainnya. Dalam hal ini, dokumen Rencana Kinerja Tahunan 2017 menjadi dasar penggunaan alokasi anggaran tahun 2017. Adapun alokasi pagu anggaran berdasarkan program kegiatan penelitian dan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya tahun 2017 disajikan pada **Tabel 2.2** di bawah ini:

**Tabel 2.2. Pagu Anggaran Berdasarkan Program Kegiatan Tahun 2017**

| PROGRAM KEGIATAN  |  | ANGGARAN (Rp)     |
|---|--|-------------------|
| Program Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan |  | : 124.163.000.000 |
| 1.  | Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda                             | : 25.990.842.000  |
| 2.  | Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian              | : 16.768.940.000  |
| 3.  | Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | : 18.366.131.000  |
| 4.  | Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara                                 | : 17.738.742.000  |
| 5.  | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya                                 | : 45.298.345.000  |

Pada pertengahan tahun anggaran 2017, terjadi revisi anggaran yang disebabkan karena kegiatan Studi Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) Orang tidak dapat ditindaklanjuti secara optimal. Hal ini berimplikasi terhadap pengurangan jumlah pagu anggaran menjadi Rp116.194.498.000,00.

## 2.3 PERJANJIAN KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2017

Dokumen Perjanjian Kinerja (PK) berisikan ikhtisar rencana kerja yang diperjanjikan pada tahun 2017 dan merupakan dokumen kontrak kerja antara Kepala Badan Litbang Perhubungan dengan Menteri Perhubungan.

Pada tahun 2017, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM45 Tahun 2016 terkait kebutuhan revisi dokumen PK, Badan Litbang Perhubungan telah menyusun sebanyak tiga dokumen Perjanjian Kinerja, yaitu:

- (1) dokumen PK awal yang disusun pada bulan Januari 2017 dengan pagu anggaran sebesar Rp124.163.000.000,00;
- (2) dokumen PK revisi I yang disusun pada bulan Juni 2017 dikarenakan adanya pergantian/mutasi Pejabat Eselon I dan Eselon II di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan; dan
- (3) dokumen PK revisi II yang disusun pada bulan November 2017 dikarenakan perubahan kebijakan terkait *review* indikator kinerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan dan perubahan pagu anggaran menjadi sebesar Rp116.194.498.000,00.

Adanya perubahan anggaran dan kebijakan terkait penyusunan *review* indikator kinerja pada triwulan IV tahun anggaran 2017 berimplikasi terhadap indikator dan target yang telah ditetapkan pada perjanjian awal baik di tingkat Eselon I maupun tingkat Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Pada dokumen PK Awal Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 terdapat sembilan indikator utama yang diperjanjikan dan selanjutnya berkembang menjadi sembilan belas indikator pada dokumen PK Revisi Badan Litbang Perhubungan yang disusun pada bulan November tahun 2017.

Adapun target capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan dalam Perjanjian Kinerja Awal dan Revisi Tahun 2017 dapat dilihat pada **Lampiran 4 dan Lampiran 5**.

Operasional pencapaian sasaran strategis dan program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang dilaksanakan pada tahun 2017 dijabarkan ke dalam lima kegiatan yang terdiri dari:

1. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda;
2. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian;
3. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan;
4. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara;
5. Dukungan Manajemen dan Manajemen Teknis Lainnya.

## BAB III

# AKUNTABILITAS KINERJA

### 3.1. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Tahapan pengukuran kinerja Badan Litbang Perhubungan dilakukan menggunakan sistem aplikasi berbasis *web*, yaitu *e-performance* dengan alamat <http://eperformance.dephub.go.id>. Aplikasi ini disediakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai bentuk *monitoring* capaian kinerja yang dapat dimanfaatkan oleh setiap unit kerja Eselon I, II dan III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pemanfaatan aplikasi ini diharapkan dapat mempermudah proses evaluasi capaian target kinerja secara periodik setiapbulannya.

Sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan *monitoring* capaian realisasi target output kegiatan, Badan Litbang Perhubungan menyusun laporan Rencana Aksi Kinerja Triwulan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap triwulan. Data isian capaian kinerja perbulan dalam hal ini menjadi dasar pengerjaan laporan Rencana Aksi Kinerja Triwulan. Disamping Laporan Rencana Aksi Kinerja, Badan Litbang Perhubungan menyusun Laporan Evaluasi Program secara periodik setiap triwulan sebagai bentuk *monitoring* kinerja target dan realisasi anggaran.

*Monitoring* capaian kinerja output kegiatan dan anggaran dalam hal ini juga dilakukan oleh Kementerian Keuangan (Kemenkeu) dan Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas). Sementara, Kemenkeu melakukan *monitoring* capaian target dan proses output/kegiatan melalui pemanfaatan aplikasi Sistem *Monitoring* dan Evaluasi Kinerja Terpadu (SMART) dengan alamat <http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id>. Sedangkan, Bappenas sendiri melalui pemanfaatan aplikasi e-monev penerapan PP 39 Tahun 2006 dengan alamat <http://e-monev.bappenas.go.id> dalam bentuk *monitoring* realisasi target anggaran dan outputkegiatan.

### 3.2 PENGUKURAN CAPAIAN KINERJA

Capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan dilihat berdasarkan pencapaian sasaran strategis yang diukur dengan menggunakan indikator masing-masing sasaran sebagaimana telah ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 dan dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2017. Pengukuran tingkat capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja utama pada masing-masing perspektif.

Mengingat adanya perubahan pagu anggaran dalam perjalanan kegiatan tahun anggaran 2017 yang berimplikasi pada penyusunan dokumen Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2017, makapengukuran tingkat capaian kinerja Sekretariat Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian setiap sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2017 dengan realisasinya.

Perhitungan persentase capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan persentase kinerja untuk Badan Litbang Perhubungan adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2017;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2017 Terhadap Kinerja Tahun 2015-2017;
3. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2017 dalam Dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019;
4. Analisis Penyebab Keberhasilan Atau Kegagalan Serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2017;
5. Analisis Efisiensi Sumber Daya.

### **3.2.1 PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2017 TERHADAP PERJANJIAN KINERJA REVISI TAHUN 2017**

Berdasarkan Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019, telah ditetapkan Program Badan Litbang Perhubungan adalah Program Penelitian dan Pengembangan Bidang Transportasi. Pelaksanaan program tersebut diwujudkan melalui dua kegiatan, yaitu kegiatan penelitian dan pengembangan transportasi dan kegiatan layanan dukungan manajemen dan manajemen teknis.

Pada tahun 2017, dikarenakan adanya perubahan kebijakan terkait *review* indikator kinerja maka disusunlah dokumen PK Revisi Tahun 2017. Pencapaian kinerja program penelitian dan pengembangan perhubungan selanjutnya dijabarkan dalam sembilan sasaran strategis yang diwujudkan dalam sembilan belas Indikator Kinerja Utama (IKU) berdasarkan pengelompokan pada masing-masing perspektif.

#### **A. STAKEHOLDER PERSPECTIVE**

Berdasarkan *Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019, peran Badan Litbang Perhubungan berada dalam kelompok *Internal Process Perspective* pada Sasaran Strategis ke-8, meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan yang diwujudkan melalui IKU 15, yaitu persentase pemanfaatan penelitian sebagai rekomendasi kebijakan. Pencapaian indikator kinerja tersebut dimaksudkan bahwa kegiatan penelitian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan menjadi usulan bahan rekomendasi kebijakan untuk pembangunan transportasi dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Sebagai turunan sasaran strategis dari tingkat kementerian, maka dalam Peta Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sasaran strategis delapan (SS-8) menjadi indikator *outcome* Badan Litbang Perhubungan dari sisi pemangku kepentingan atau *stakeholder perspective*. Capaian kinerja pada perspektif pemangku kepentingan (*stakeholder perspective*) Badan Litbang Perhubungan berasal dari satu sasaran strategis, yaitu:

**Sasaran Strategis 1 : Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi**

Pelaksanaan penelitian di lingkungan Badan Litbang Perhubungan diarahkan untuk memfasilitasi kebutuhan naskah akademis, menjawab permasalahan transportasi serta menanggapi isu-isu strategis dan aktual dibidang transportasi. Seluruh penelitian yang dilaksanakan sejak perencanaan hingga produk akhir diorientasikan pada kebutuhan *stakeholder/user*. Pemangku kepentingan (*stakeholder perspective*) Badan Litbang Perhubungan secara tugas dan fungsi adalah internal Kementerian Perhubungan. Namun, pemanfaatan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan tidak hanya tertutup untuk lingkup internal Kementerian Perhubungan tetapi juga eksternal kementerian seperti, BUMN, pemerintah daerah, industri atau masyarakat.

Dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-undang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian dijelaskan peran lembaga penelitian pemerintah untuk menumbuhkembangkan motivasi, memberikan stimulasi dan fasilitas serta menciptakan iklim yang kondusif bagi perkembangan Sistem Nasional Penelitian, pengembangan dan penerapan iptek di Indonesia. Lebih lanjut dijelaskan, salah satu peran lembaga penelitian pemerintah adalah dalam bentuk dukungan sumber daya, dukungan dana atau pemberian insentif dalam penyelenggaraan program penelitian pada pemerintah daerah. Oleh karena itu, pencapaian sasaran strategis pertama diukur dengan indikator pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi.

**1. Pemanfaatan Hasil Penelitian dalam Bentuk Bahan Rekomendasi Kebijakan Transportasi**

Seluruh hasil penelitian dalam bentuk naskah akademis atau hasil kajian/telaahan yang disampaikan oleh Kepala Badan Litbang Perhubungan atau Kepala Pusat Litbang di lingkungan Badan Litbang Perhubungan (dengan diketahui Kepala Badan) kepada *stakeholder* (internal dan eksternal) menjadi usulan rekomendasi kebijakan Badan Litbang Perhubungan.

Pemanfaatan rekomendasi kebijakan yang dimaksudkan dalam hal ini adalah apabila penelitian yang dikerjakan oleh Badan Litbang Perhubungan berangkat dari kebutuhan pengguna/*stakeholders* sampai dengan menyerahkan hasil penelitian tersebut (dalam bentuk rekomendasi kebijakan) kepada pengguna/*stakeholder*. Oleh karena itu, salah satu penguatan bahwa rekomendasi kebijakan yang dihasilkan akan dimanfaatkan oleh pengguna, yaitu melalui adanya berita acara serah terima/basto.

Meskipun demikian, jenis penelitian yang dilaksanakan harus memenuhi kriteria isu strategis dan aktual serta telah melalui hasil pembahasan bersama dengan tim panel ahli sejak mulai dari rencana penelitian sampai dengan hasil akhir penelitian tersebut diserahkan. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga mutu kualitas hasil penelitian sehingga berdaya guna dengan pemanfaatan yang jelas.

Pada tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan telah menyelesaikan sebanyak 145 judul penelitian dan telah menyerahkan hasil penelitian tersebut kepada pengguna. Dari total penelitian tersebut, tercatat 115 hasil penelitian diajukan sebagai rekomendasi kebijakan atau terealisasi sebesar 79,31%. Realisasi tersebut melebihi dari target rencana semula, yaitu 75% sebagaimana target yang diperjanjikan dalam dokumen PK Revisi Tahun 2017. Maka capaian kinerja pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan transportasi adalah sebesar 105,75%. Secara rinci capaian target per-triwulan untuk IKU 1 disajikan pada Tabel 3.1 berikut ini:

**Tabel 3.1 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis I Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |       | KINERJA (%) |
|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------------|
|   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL  |             |
| 1. Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi | %         | 75  | 13                         | 23    | 51     | 79,31 | 79,31 | 105,75      |

Rekomendasi kebijakan yang disampaikan oleh Badan Litbang Perhubungan dikelompokkan dalam lima bidang moda transportasi, yaitu rekomendasi kebijakan di bidang transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi rel, transportasi air, transportasi udara dan kebijakan perencanaan transportasi wilayah. Komposisi kontribusi realisasi kinerja rekomendasi kebijakan dari masing-masing bidang penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut ini:



**Gambar 3.1 Rekomendasi Kebijakan Berdasarkan Bidang Penelitian**

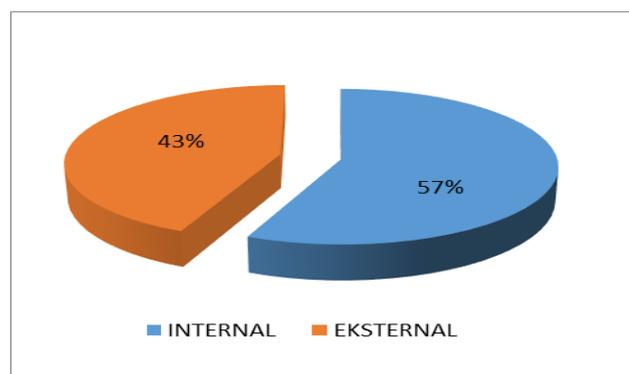
Berdasarkan data pada Gambar 3.1 di atas terlihat kontribusi terbesar pertama, yaitu 32% berasal dari penelitian bidang transportasi jalan dan perkeretaapian.

Hal ini dikarenakan bidang transportasi jalan termasuk yang paling diminati para pemimpin pemerintah daerah khususnya Dinas Perhubungan baik ditingkat provinsi, kabupaten/kota untuk mengajukan bantuan/pendampingan kegiatan penelitian. Selanjutnya kontribusi terbesar kedua, yaitu 30% berasal dari penelitian bidang transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan dengan banyaknya permintaan penyusunan *masterplan* pelabuhan, berikutnya berturut - turut penelitian bidang transportasi udara (21%), penelitian bidang transportasi antarmoda (15%) dan penelitian kebijakan perencanaan transportasi wilayah (2%). Secara rinci jumlah penelitian dan usulan rekomendasi kebijakan dari masing-masing moda dapat dilihat pada Tabel 3.4.

**Tabel 3.2 Rekapitulasi Rekomendasi Kebijakan Menurut Bidang Penelitian**

| NO    | BIDANG PENELITIAN                                  | JUMLAH PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN |
|-------|--|-------------------|-----------------------|
| 1.    | Transportasi Antarmoda                             | 23                | 17                    |
| 2.    | Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian              | 49                | 37                    |
| 3.    | Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 45                | 35                    |
| 4.    | Transportasi Udara                                 | 26                | 24                    |
| 5.    | Kebijakan Perencanaan Transportasi Wilayah         | 2                 | 2                     |
| Total |  | 145               | 115                   |

Berdasarkan data penerima manfaat (*user/stakeholder*) pada Gambar 3.2 di bawah ini, internal Kementerian Perhubungan menerima rekomendasi kebijakan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan sebanyak 57% (65 rekomendasi kebijakan) dan eksternal Kementerian Perhubungan sebanyak 43% (lima puluh rekomendasi kebijakan). Artinya, layanan pelaksanaan penelitian Badan Litbang Perhubungan telah diprioritaskan untuk kepentingan internal Kementerian Perhubungan.



**Gambar 3.2 Komposisi Stakeholder Penerima Rekomendasi Kebijakan**

Secara rinci, rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2017 berikut data *stakeholder* selaku penerima disajikan pada **Lampiran 6**.

## B. CUSTOMER PERSPECTIVE

Perspektif pelanggan (*customer perspective*) disini dimaksudkan untuk mengelompokkan kegiatan penelitian berdasarkan kepentingan si penerima hasil kegiatan dan ketegori jenis penelitian terapan. Capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan pada perspektif pelanggan berasal dari satu sasaran strategis, yaitu:

### Sasaran Strategis 2 : Meningkatnya Kualitas Kinerja Penelitian Dan Pengembangan Bidang transportasi

Pencapaian sasaran strategis dua diwujudkan melalui tiga indikator kinerja utama, yaitu (1) tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi, (2) tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype; dan (3) tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait. Secara rinci capaian indikator kinerja pada sasaran pertama disajikan pada Tabel 3.3 berikutini.

**Tabel 3.3 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis II Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |       | KINERJA (%) |
|-------------------------|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------------|
|                         |   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL  |             |
| 2.                      | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi                                    | %         | 39  | 9,81                       | 20    | 34,62  | 51,72 | 51,72 | 132,62      |
| 3.                      | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype | %         | 10  | 0,97                       | 1,93  | 3,93   | 10,34 | 10,34 | 103,40      |
| 4.                      | Tersedianya rekomendasi hasil penelitian usulan daerah/instansi Terkait           | %         | 51  | 3,31                       | 8,28  | 13,79  | 37,93 | 37,93 | 74,37       |

#### IKU 2: Tersusunnya Naskah Urgensi Bidang Transportasi

Pengertian naskah urgensi di sini adalah seluruh rekomendasi kebijakan hasil penelitian atau bahan telaahan/kajian yang merupakan tindak lanjut atas permintaan dari internal lingkungan Kementerian Perhubungan, seperti penugasan Menteri Perhubungan, permintaan pelaksanaan penelitian dari subsektor internal kementerian dan pimpinan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan menindaklanjuti arahan dan menanggapi isu strategis serta permasalahan aktual. Hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan yang diajukan oleh Kepala Badan Litbang Perhubungan kepada Menteri Perhubungan diterima sebagai masukan dan ditindaklanjuti oleh Menteri Perhubungan kepada jajaran unit eselon I atas diterimanya untuk dilakukan pembahasan dan ditetapkan dalam peraturan atau sebagai rancangan pedoman/peraturan.

Tercatat rekomendasi penelitian pada kelompok naskah urgensi yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan pada triwulan IV tahun 2017 adalah sebesar 51,72% atau sebanyak 75 naskah urgensi. Realisasi tersebut melebihi daripada target semula, yaitu 39% atau 57 naskah urgensi. Apabila dibandingkan antara realisasi dan target, maka kinerja capaian naskah urgensi pada tahun 2017 sebesar 132,63%. Meningkatnya capaian kinerja naskah urgensi menunjukkan kinerja dukungan pelaksanaan penelitian di lingkungan internal Kementerian Perhubungan semakin baik melebihi dari target yang ditetapkan.

Jenis rekomendasi yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan antara lain, naskah urgensi terkait penyusunan dan evaluasi peraturan/perundang-undangan, penyusunan rencana induk, penelitian evaluasi teknis telaahan atas isu dan permasalahan strategis di bidang transportasi. Beberapa rekomendasi kebijakan yang dihasilkan Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 dan berasal dari penugasan Menteri Perhubungan antara lain:

1. Rekomendasi kebijakan terkait subsidi angkutan kargo perintis dan komersial yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo;
2. Naskah kajian akademis RUU Sistem Transportasi Nasional;
3. *Review* peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Angkutan Penumpang Tidak Dalam Trayek;
4. Telaahan/kajian usulan pembangunan *Transit Oriented Development* (TOD) pada prasarana *Light Rail Transit* di Cibubur;
5. Optimalisasi program Tol Laut;
6. Rekomendasi kebijakan pengelolaan terminal khusus (tersus) dan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS); dan
7. Rekomendasi kebijakan terkait pembangunan kanal Cikarang Bekasi Laut.

Secara rinci ke 75 naskah urgensi tersebut dapat dilihat dalam **lampiran 7**.

### **IKU3: Tersedianya Rekomendasi Penelitian Dalam Bentuk Aplikasi, Model, Design/Prototype**

Tuntutan perkembangan zaman dan teknologi menghendaki penelitian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan tidak lagi hanya bersifat *policy research* tetapi juga telah didukung oleh penelitian terapan sehingga hasil penelitian dapat aplikatif dan tepat guna menjawab permasalahan transportasi dengan pendekatan pengembangan inovasi teknologi. Langkah awal transformasi Badan Litbang Perhubungan dari penelitian kebijakan menuju penelitian teknologi telah dimulai sejak tahun 2015 semenjak ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan penelitian teknologi menjadi salah satu domain bidang penelitian di setiap Pusat Penelitian dan Pengembangan (Puslitbang) Transportasi dibawah tanggung jawab Pejabat Eselon III yang membidangi pengembangan teknologi dan penunjang penelitian.

Kebutuhan untuk melakukan penelitian dan pengembangan teknologi transportasi merupakan tantangan tersendiri bagi Badan Litbang Perhubungan dengan segala keterbatasan sumber daya manusia serta sarana dan prasarana.

Namun demikian, pelaksanaan penelitian teknologi harus tetap diupayakan sebagai bagian kontribusi dari penelitian terapan bidang transportasi.

Formulasi perhitungan IKU 3 diperoleh dengan membandingkan antara jumlah realisasi aplikasi, desain/prototipe terhadap total pelaksanaan penelitian dalam setahun. Target kinerja IKU 3 sebesar 10% atau 14 *design/prototipe* dengan realisasi sebesar 10,34%. Sehingga capaian kinerja sebesar 103,45% atau 15 *design/prototype*.

Adapun lima belas desain/prototipe yang dihasilkan pada tahun 2017 berasal dari dua bidang transportasi, yaitu satu hasil penelitian bidang transportasi Laut dan Sungai, Danau dan Penyeberangan terkait desain kapal *feeder* dan empat belas hasil penelitian bidang penelitian antarmoda berupa desain integrasi moda transportasi dengan rincian sebagai berikut:

1. *Basic Design* dan *Keyplan* Kapal *Feeder*;
2. Integrasi Pelabuhan Lembar Dan Halte BRT (*Bus Rapid Transit*)/Angkutan Umum di Nusa Tenggara Barat (NTB) dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
3. Integrasi Stasiun Padang dan *Bus Rapid Transit* (BRT) dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
4. Integrasi Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar dan Halte Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
5. Integrasi Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
6. Integrasi Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
7. Integrasi Stasiun Tanjungkarang dan Halte *Bus Rapid Transit* (BRT) dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Perkotaan di Kota Bandar Lampung;
8. Integrasi Pelabuhan Kayangan NTB dan *Bus Rapid Transit* (BRT) dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
9. Integrasi Pelabuhan Gilimanuk dan *Shelter* Angkutan Umum dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi di Kabupaten Jembrana, Bali
10. Integrasi Pelabuhan Padangbai dan Halte Bus Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;
11. Studi Analisis Pelayanan Alih Moda di Pelabuhan Tenggayu di Tarakan;
12. Studi Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi di Lampung;
13. Studi Integrasi Transportasi Antarmoda dalam Mendukung Danau Toba sebagai Pariwisata Prioritas;
14. Studi Integrasi Transportasi dalam Mendukung Pariwisata di Tanjung Kelayang, Bangka Belitung;
15. Studi Integrasi Prasarana Transportasi di Pelabuhan Benoa dalam Mendukung Pengembangan Transportasi Antarmoda.

#### **IKU 4: Tersedianya Hasil Rekomendasi Penelitian Berdasarkan Usulan Daerah/Instansi Terkait**

Salah satu bentuk pelayanan publik Badan Litbang Perhubungan yang bersifat teknis terkait penelitian diberikan melalui kegiatan klinik transportasi. Pelaksanaan kegiatan klinik transportasi telah dimulai sejak tahun 2014, yaitu melalui kegiatan pendampingan pelaksanaan penelitian dan pengembangan serta informasi ilmiah disektor transportasi kepada pemerintah daerah dan instansi terkait yang membutuhkan. Permintaan melalui klinik transportasi dalam hal ini dilakukan melalui pengajuan surat kepada Menteri Perhubungan dan Kepala Badan Litbang Perhubungan.

Permasalahan transportasi di daerah terus meningkat, sementara dana penelitian dan sumber daya manusia di daerah terbatas mendorong Badan Litbang Perhubungan untuk lebih berperan dalam peningkatan pembangunan daerah guna mewujudkan transportasi nasional yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Hal ini sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Penelitian Nasional, dengan harapan sinergitas Badan Litbang Perhubungan dengan pemerintah daerah dapat mencari solusi dan pemecahan masalah transportasi, khususnya pada penyelesaian jangka pendek.

Usulan permintaan penelitian dari pemerintah daerah yang ditujukan kepada Badan Litbang Perhubungan cukup banyak namun Badan Litbang Perhubungan tidak dapat mengakomodir seluruh permintaan tersebut. Hal ini dikarenakan keterbatasan dana dan SDM peneliti.

Target penelitian berdasarkan usulan daerah sebesar 51% atau 74 penelitian dan terealisasi sebesar 37,93% atau sebanyak 55 penelitian, sehingga capaian kinerja sebesar 74,37%. Hal ini disebabkan keterbatasan SDM peneliti dan beban kerja sehingga hanya dapat menampung sebanyak 55 kegiatan dan seluruhnya dapat direalisasikan. Secara totalitas, capaian kinerja pada Sasaran Strategis 2, yang terdiri dari IKU 2, IKU 3, dan IKU 4 mencapai 103,48%.

#### ***C. INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE***

Pengelompokkan *internal process perspective* (kepentingan proses internal) dimaksudkan bahwa dalam rangka mewujudkan sasaran strategis 1 dan sasaran strategis 2 membutuhkan kegiatan pendukung dalam lingkup proses bisnis internal organisasi Badan Litbang Perhubungan. Kepentingan proses internal Badan Litbang Perhubungan dijabarkan dalam tiga sasaran strategis dengan pencapaian sasaran melalui enam indikator kinerja sebagai berikut:

#### **Sasaran Strategis 3 : Meningkatnya Jejaring/Kerja Sama Penelitian Dan Pengembangan**

Untuk menjadikan Badan Litbang Perhubungan sebagai lembaga riset yang berkompeten, terpercaya, dan kredibel maka Badan Litbang perlu mengambil langkah-langkah di depan dalam pembaruan dan reformasi penelitian dibidang transportasi.

Salah satunya adalah dengan membangun kolaborasi penelitian dengan lembaga-lembaga penelitian maupun perguruan tinggi tingkat nasional dan internasional dalam rangka pengembangan riset transportasi khususnya untuk mendukung penelitian teknologi transportasi dan menjawab permasalahan transportasi yang bersifat lintas sektor.

Pelaksanaan kerja sama penelitian sendiri berada di unit kerja Eselon II, yaitu Puslitbang Transportasi sesuai bidang penelitian transportasi dengan ruang lingkup berdasarkan kesepakatan. Oleh karena itu, pencapaian sasaran strategis tiga, meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan diukur dengan menggunakan dua IKU, yaitu tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/instansi dan terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi. Adapun capaian kinerja tahun 2017 untuk kedua indikator tersebut disajikan pada Tabel 3.4.

**Tabel 3.4 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis III Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |  | TARGET PK         |     | REALISASI KINERJA 2017 |       |        |       |      | KINERJA (%) |
|-------------------------|--|-------------------|-----|------------------------|-------|--------|-------|------|-------------|
|                         |  | SATUAN            | JML | TW I                   | TW II | TW III | TW IV | REAL |             |
| 5.                      | Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/instansi terkait | Naskah kerja sama | 2   | 2                      | 6     | 6      | 6     | 6    | 300         |
| 6.                      | Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi                      | Penelitian        | 10  | 1,4                    | 3,5   | 5,8    | 10    | 10   | 100         |

**IKU 5: Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/instansi terkait**

Dalam rangka mensinergikan pelaksanaan penelitian bidang transportasi dibutuhkan kerja sama penelitian dengan perguruan tinggi dan lembaga penelitian terkait. Strategi guna mewujudkan integrasi penelitian tersebut, yaitu melalui peningkatan jejaring kerja sama. Upaya membangun jejaring kerja sama diawali dengan penandatanganan naskah perjanjian kerja sama oleh pimpinan tertinggi lembaga. Oleh karena itu, salah satu indikator peningkatan jejaring kerja sama adalah tersusunnya naskah perjanjian kerja sama dengan lembaga penelitian/instansi. Tujuan utama indikator ini adalah sebagai upaya untuk peningkatan kapasitas dan kapabilitas sumber daya litbang dan layanan penelitian di bidang transportasi.

Mengingat perjanjian kerja sama memiliki batas waktu, maka diharapkan setiap tahunnya Badan Litbang Perhubungan dapat membangun jejaring baru atau memperbaharui perjanjian kerja sama yang telah memasuki masa tenggang. Hal ini dimaksudkan agar setiap tahunnya Badan Litbang Perhubungan dapat secara konsisten melaksanakan penelitian kerja sama dengan perguruan tinggi atau instansi terkait sebagai bentuk pertukaran informasi dan teknologi di bidang transportasi. Tidak menutup kemungkinan dalam satu naskah perjanjian kerja sama tersebut melibatkan beberapa instansi baik internal maupun eksternal kementerian.

Pada tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan telah berhasil meningkatkan jejaring kerja sama dengan enam lembaga penelitian/instansi terkait. Realisasi tersebut melebihi dari target awal sebelumnya sebagaimana diperjanjikan dalam PK Revisi 2017, yaitu dua naskah perjanjian kerja sama. Dengan demikian, capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 pada sasaran strategis tiga untuk IKU 5 adalah sebesar 300%.

Jejaring kerja sama yang terbentuk di tahun 2017 dengan enam lembaga terdiri dari tiga perguruan tinggi, satu lembaga pemerintah non-kementerian dan dua Pemerintah daerah kabupaten. Secara rinci keenam lembaga/instansi tersebut adalah:

1. Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada(UGM);
2. Fakultas Teknik Mesin dan Dirgantara Institut Teknologi Bandung(ITB);
3. Badan Pengembangan dan Pengelola Usaha (BPPU) Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS);
4. Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi(BPPT);
5. Pemerintah Kabupaten Boven Digoel;dan
6. Pemerintah Kabupaten MinahasaSelatan.

Beberapa tindak lanjut dari penandatanganan naskah kerja sama tersebut di antaranya untuk penelitian yang dilaksanakan di tahun 2017 antara lain:

1. Penelitian kerja sama dengan Institut Teknologi Bandung (ITB) dibidang transportasi jalan, yaitu Uji Simulasi *Crashworthiness* pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang diIndonesia;
2. Penelitian kerja sama dengan Universitas Gajah Mada (UGM) dibidang transportasi jalan, yaitu Pengembangan Jaringan Jalan untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN;
3. Penelitian Kebijakan Perencanaan Wilayah Lokal, yaitu Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Boven Digoel;dan
4. Penelitian Kebijakan Perencanaan Wilayah Lokal, yaitu Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten MinahasaSelatan.

#### **IKU 6: Terselenggaranya Kerja Sama Penelitian Transportasi**

Kerja sama penelitian litbang adalah penyelenggaraan kerja sama Badan Litbang Perhubungan dengan instansi/lembaga penelitian atau dengan perguruan tinggi pada tahun berjalan yang dituangkan dalam perjanjian kerja sama. Pada indikator ini yang terhitung menjadi capaian kinerja penelitian yang dikerjasamakan adalah penelitian yang merupakan tindak lanjut dari perjanjian kerja sama di tingkat kementerian dan Eselon I Badan Litbang Perhubungan dengan instansi/lembaga penelitian atau dengan perguruan tinggi.

Realisasi penelitian yang dikerjasamakan sebanyak sepuluh penelitian sesuai dengan jumlah yang ditargetkan dalam dokumen PK Revisi. Dengan demikian, nilai capaian kinerja untuk indikator ini adalah sebesar 100%. Kesepuluh kegiatan penelitian kerja samatersebut meliputi:

1. Penelitian kerja sama dengan BPPT di bidang transportasi laut, yaitu Penelitian *Basic Design* dan *Keyplan Kapal Feeder* untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di wilayah Maluku Utara;
2. Penelitian kerja sama dengan Kementerian Perdagangan dan Direktorat Angkutan Udara, yaitu Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo di Provinsi Papua;
3. Penelitian kerja sama dengan ITB di bidang transportasi jalan, yaitu Uji Simulasi *Crashworthiness* pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang di Indonesia;
4. Penelitian kerja sama dengan UGM di bidang transportasi jalan, yaitu Pengembangan Jaringan Jalan untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN;
5. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau;
6. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara;
7. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Danau Sippingan, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara;
8. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat;
9. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, NTT;
10. Penelitian kerja sama dengan UNHAS di bidang transportasi laut, yaitu Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten Morowali Utara, Sulawesi Tengah.

#### **Sasaran Strategis 4 : Meningkatkan Hasil Identifikasi Pemanfaatan Penelitian Melalui Kegiatan *Monitoring***

Rekomendasi kebijakan hasil penelitian yang telah diserahkan kepada *stakeholder* Badan Litbang Perhubungan beberapa di antaranya ada yang bersifat pemanfaatan langsung pada tahun berjalan, namun beberapa bersifat tidak langsung terpakai. Berangkat dari kondisi tersebut, pada sasaran strategis empat diwujudkan melalui indikator terselenggaranya pelaksanaan *monitoring* tindak lanjut hasil penelitian.

## **IKU 7: Terselenggaranya Pelaksanaan *Monitoring* Tindak Lanjut Hasil Penelitian**

Berangkat dari jenis dan tujuan pelaksanaan penelitian, beberapa hasil penelitian ada yang bersifat dapat langsung terpakai (aplikatif) pada tahun berjalan dan ada pula yang tidak/belum dapat terpakai kecuali telah memenuhi beberapa kriteria atau persyaratan tertentu. Untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada pengguna, Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2017 melakukan identifikasi melalui *monitoring* pemanfaatan atau tindak lanjut hasil penelitian. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Badan Litbang Perhubungan terhadap pemanfaatan tindak lanjut hasil penelitian.

Pelaksanaan kegiatan *monitoring* di sini dibatasi pada penelitian yang telah dilaksanakan dua tahun sebelumnya. Kategori penelitian/rekomendasi kebijakan yang telah ditindaklanjuti oleh pengguna antara lain, rekomendasi kebijakan dalam bentuk rancangan peraturan/pedoman, dalam bentuk desain/*masterplan*, naskah akademis sebagai acuan atau referensi kebijakan, telaahan/kajian sebagai acuan atau referensi pimpinan di jajaran eselon 1 kementerian dan rekomendasi kebijakan yang masuk dalam kelompok strategis dan aktual.

IKU 7 yakni terselenggaranya pelaksanaan *monitoring* tindak lanjut hasil penelitian, merupakan indikator baru yang ditetapkan dan diukur pada triwulan IV.

Pelaksanaan *monitoring* dalam hal ini dilakukan oleh masing-masing unit kerja Eselon II berdasarkan bidang transportasi. *Monitoring* ini dilaksanakan dalam interval dua tahunan terhadap penelitian yang telah ditindaklanjuti oleh *stakeholder*. Tindak lanjut hasil penelitian yang di-*monitoring* tersebut dapat berupa konsep rancangan peraturan daerah, acuan pembangunan simpul transportasi. Perhitungan realisasi kinerja IKU 7 diperoleh dengan formula membandingkan jumlah penelitian yang telah di tindaklanjuti dengan jumlah penelitian yang di-*monitoring*.

**Tabel 3.5 *Monitoring* dan Tindak lanjut Hasil Penelitian Studi Besar Tahun 2015-2016**

| <b>NO</b>    | <b>Unit Kerja</b>                                  | <b>Penelitian Yang Dimonitoring</b> | <b>Penelitian Yang Ditindaklanjuti</b> |
|--------------|--|-------------------------------------|--|
| 1.           | Transportasi Antarmoda                             | 2                                   | 2                                      |
| 2.           | Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian              | 8                                   | 4                                      |
| 3.           | Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 15                                  | 6                                      |
| 4.           | Transportasi Udara                                 | 8                                   | 3                                      |
| <b>Total</b> |  | <b>33</b>                           | <b>15</b>                              |

Penelitian yang di-*monitoring* pada tahun 2015 dan 2016 secara detail dapat dilihat pada lampiran 7.

Dari target sebesar 41% atau 13 penelitian yang direncanakan untuk dimonitor terealisasi sebesar 45,45% atau 15 penelitian, maka capaian kinerja pelaksanaan *monitoring* tindak lanjut hasil penelitian tahun 2017 adalah sebesar 110,85%. Secara rinci capaian IKU 7 pertriwulan disajikan pada Tabel 3.6 di bawah ini.

**Tabel 3.6 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis IV Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |       | KINERJA (%) |
|-------------------------|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------------|
|                         |   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL  |             |
| 7.                      | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian | %         | 41  | 0                          | 0     | 0      | 45,45 | 45,45 | 110,85      |

**Sasaran Strategis 5: Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan**

Sasaran strategis kelima terkait dengan peningkatan produktivitas kinerja dalam hal ini lebih dikhususkan kepada komponen pendukung kinerja penelitian sebagai tugas utama Badan Litbang Perhubungan. Dukungan kegiatan penelitian meliputi anggaran penelitian, sumberdaya peneliti dan kinerja para peneliti sebagai tenaga penggerak utama yang dijabarkan dalam tiga indikator sebagai berikut:

**Tabel 3.7 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis V Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |  | TARGET PK        |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |       | KINERJA (%) |
|-------------------------|--|------------------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------------|
|                         |  | SATUAN           | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL  |             |
| 8.                      | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai       | %                | 55  | 55                         | 55    | 54,74  | 54,74 | 54,74 | 99,53       |
| 9.                      | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan | %                | 50  | 8,04                       | 15    | 32,8   | 51    | 51    | 102         |
| 10.                     | Pelaksanaan penelitian per peneliti  | Rata-rata indeks | 1,5 | 21,3                       | 43,4  | 60     | 103   | 1,55  | 103,33      |

## **IKU 8: Proporsi Tenaga Fungsional Peneliti Badan Litbang Terhadap Total Pegawai**

Seyogyanya, suatu lembaga penelitian memiliki jumlah peneliti tidak kurang dari 50% terhadap total pegawai yang ada. Kinerja produktivitas penelitian sangat bergantung terhadap para peneliti sebagai modal utama. Kondisi tersebut mempengaruhi kinerja pelaksanaan dan kualitas serta kuantitas penelitian karena beban kerja tetap ada sementara tenaga pelaksana berkurang. Oleh karena itu, pada dokumen Perjanjian Kinerja revisi 2017 indikator kinerja proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai dimunculkan. Hal ini dimaksudkan sebagai dasar untuk pengajuan kebutuhan tenaga peneliti di Badan Litbang Perhubungan.

Peneliti merupakan tenaga penggerak utama yang harus ada di setiap lembaga penelitian. Badan Litbang Perhubungan sepanjang tahun 2017 didukung 104 orang peneliti dari total 190 orang pegawai. Komposisi peneliti terbanyak berada pada jenjang peneliti pertama, yaitu sebanyak 40 orang atau 38,46%. Selanjutnya berturut-turut peneliti muda sebanyak 29 orang atau 27,88% dan peneliti madya sebanyak 35 orang atau 33,65%. Namun, di tahun 2017 saat ini Badan Litbang Perhubungan tidak lagi memiliki peneliti utama. Di satu sisi, keberadaan peneliti utama di suatu lembaga penelitian dapat menambah kepercayaan dari LIPI kepada lembaga penelitian tersebut khususnya terkait dengan pola pembinaan dan penilaian mandiri.

Pada triwulan IV tahun 2017, proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai adalah sebesar 54,74% atau 104 orang peneliti. Realisasi tersebut kurang dari yang ditargetkan pada Perjanjian Kinerja revisi 2017, yaitu 55% atau 105 orang peneliti pada tahun 2017. Dengan demikian, capaian kinerja pada IKU 8 hanya 99,53%.

## **IKU 9: Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan**

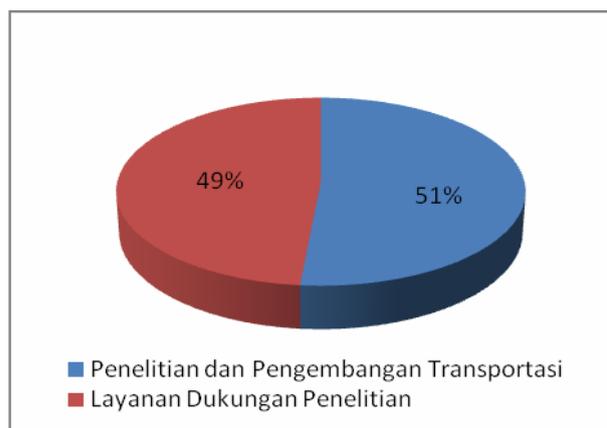
Pelaksanaan kegiatan kelitbangan terbagi menjadi dua, yaitu kegiatan utama adalah program penelitian dan pengembangan bidang transportasi dan kegiatan penunjang, yaitu layanan dukungan manajemen dan manajemen teknis lainnya. Program penelitian dan pengembangan bidang transportasi meliputi seluruh kegiatan penelitian di Badan Litbang Perhubungan di bawah pengelolaan unit kerja pusat penelitian dan pengembangan transportasi. Sedangkan kegiatan layanan dukungan manajemen dan manajemen teknis lainnya menjadi tanggung jawab Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.

Peningkatan tata kelola perencanaan dan pengelolaan anggaran secara efisien dan tepat sasaran terus diupayakan oleh Badan Litbang Perhubungan. Salah satunya, yaitu melihat dari proporsi penggunaan anggaran belanja untuk program penelitian dan pengembangan dari pagu total kegiatan penelitian. Pagu total kegiatan penelitian dalam hal ini adalah milik unit kerja eselon II yang bertugas melaksanakan kegiatan penelitian. Tujuannya adalah agar dapat diketahui berapa sesungguhnya alokasi anggaran kegiatan penelitian terhadap pagu total kegiatan di masing-masing puslitbang transportasi di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Sementara, anggaran kegiatan dukungan manajemen dan manajemen teknis lainnya tidak termasuk dalam hitungan karena diperuntukkan untuk gaji dan operasional kantor.

Formula realisasi IKU ini adalah dengan membandingkan antara anggaran kegiatan penelitian terhadap total anggaran kegiatan. Formulasi perhitungan anggaran kegiatan total dalam hal ini tidak termasuk anggaran dukungan manajemen dan manajemen teknis lainnya yang menjadi tanggung jawab dari unit kerja Sekretariat Badan Litbang Perhubungan. Pagu total kegiatan yang dimaksud di sini adalah pagu kegiatan unit kerja eselon II puslitbang transportasi. Dengan kata lain pencapaian kinerja IKU 9 dihitung dengan membandingkan antara jumlah anggaran yang diperuntukkan untuk kegiatan penelitian terhadap pagu total kegiatan di masing-masing puslitbang transportasi di Lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.

Pada akhir triwulan IV tahun 2017, realisasi belanja setelah revisi anggaran untuk dukungan program penelitian adalah sebesar Rp37.254.611.000,00 atau 51% dari pagu total setelah revisi, yaitu sebesar Rp72.390.567.000,00. Realisasi tersebut melebihi dari target dalam perjanjian kinerja revisi 2017, yaitu sebesar 50%. Dengan demikian capaian kinerja pada IKU 9 adalah sebesar 102%. Proporsi penggunaan anggaran belanja program penelitian dan layanan dukungan penelitian disajikan pada Gambar 3.3.



**Gambar 3.3 Proporsi Realisasi Anggaran Belanja Program Penelitian Tahun 2017**

#### **IKU 10: Pelaksanaan penelitian perpeneliti**

Tujuan dari IKU 10 adalah untuk melihat kinerja produktivitas peneliti litbang dan kontribusinya terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Badan Litbang. Kinerja IKU 10 selanjutnya dijadikan dasar penghitungan analisis beban kerja sehingga dapat diketahui kebutuhan peneliti kedepannya dan merupakan capaian kinerja peneliti itu sendiri, sesuai ketentuan penilaian LIPI diharuskan untuk mengumpulkan angka kredit berdasarkan jumlah penelitian yang telah dilaksanakan dan dipublikasikan melalui jurnal terakreditasi.

Pada tahun 2017, setiap peneliti ditargetkan dapat menyelesaikan 1-2 penelitian atau dengan indeks rata-rata 1,5 dalam setahun. Adapun realisasi rata-rata indeks pelaksanaan penelitian perpeneliti pada triwulan IV tahun 2017 diperoleh sebesar 1,55, capaian kinerja pada IKU 10 adalah sebesar 103%.

## B. LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE

Dalam rangka pencapaian sasaran strategis pada kelompok *Stakeholder Perspective* dan *Customer Perspective* dibutuhkan *input* sebagai dukungan guna menunjang proses yang menghasilkan *output* dan *outcome*. *Input* di sini masuk dalam kelompok *Learning And Growth Perspective* (perspektif pembelajaran dan pertumbuhan) yang akan dicapai melalui empat sasaran strategis sebagai berikut:

### Sasaran Strategis 6 : Meningkatnya Kualitas SDM Badan Litbang Perhubungan Yang Kompeten Dan Profesional

Peningkatan produktivitas kinerja sumber daya manusia Badan Litbang Perhubungan ditentukan dari kualitas serta kompetensi sumber daya manusia itu sendiri. Dalam rangka peningkatan kualitas SDM Badan Litbang Perhubungan agar berkompenten dan profesional dalam bekerja, diwujudkan melalui indikator terlaksananya kegiatan pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM.

#### IKU 11: Terlaksananya Pendidikan Dan Pelatihan Untuk Peningkatan Kompetensi SDM Litbang

Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan (diklat) yang dimaksud dalam kinerja ini adalah pendidikan teknis yang ditujukan kepada para peneliti Badan Litbang Perhubungan. Hal ini mengingat peneliti merupakan modal utama bagi Badan Litbang Perhubungan untuk melaksanakan tugas utamanya di bidang penelitian transportasi. Peningkatan kompetensi para peneliti litbang melalui pelaksanaan kegiatan diklat terbukti sangat membantu dalam pelaksanaan kegiatan penelitian. Disamping diklat, upaya peningkatan kompetensi peneliti litbang juga dilakukan melalui pelaksanaan kegiatan magang peneliti. Pada tahun 2017, kegiatan magang peneliti dilakukan dengan menempatkan peneliti bidang perkeretaapian di PT. INKA (persero) dan proyek pembangunan LRT Palembang.

Pada tahun 2017, tercatat sebelas pelatihan teknis telah diselenggarakan sampai dengan triwulan IV. Apabila dibandingkan dengan target pada perjanjian kinerja tahun 2017, yaitu sebanyak sepuluh kegiatan maka capaian kinerja pada IKU 11 adalah sebesar 110%. Secara rinci capaian kinerja per triwulan untuk IKU 11 disajikan pada Tabel 3.8.

**Tabel 3.8 Capaian Kinerja Per triwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VI Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       | KINERJA (%) |      |
|-------------------------|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------------|------|
|                         |   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV |             | REAL |
| 11.                     | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang | kegiatan  | 10  | 10                         | 20    | 70     | 110   | 110         | 110  |

Adapun sebelas pelatihan teknis yang telah diselenggarakan Badan Litbang Perhubungan dalam rangka peningkatan kompetensi sumber daya peneliti tahun 2017, yaitu:

1. Bimbingan Teknis *Masterplan* Pelabuhan, diikuti 15 peserta;
2. Pelatihan *Software* Mapinfo, diikuti 12 peserta;
3. Pelatihan Teknis *Presentasi*, diikuti 21 peserta;
4. Pelatihan *Software Vissim* dan *Vissum*, diikuti 28 peserta;
5. *Basic Aircraft Training*, diikuti 16 peserta;
6. *Basic Aviation Knowledge Training*, diikuti 16 peserta;
7. *Aviation Security and Dangerous Goods Training*, diikuti 12 peserta;
8. *Human Factors, Safety Assessment, Realibility and Maintainability Training*, diikuti 14 peserta;
9. *Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama*, diikuti 2 peserta;
10. *Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Lanjutan*, diikuti 5 peserta;
11. *Pelatihan Autocad dan Sketchup*, diikuti 10 peserta.

### Sasaran Strategis 7: Meningkatnya Kegiatan Publikasi Kelitbangan Dan Diseminasi Hasil Penelitian

Agar kegiatan Badan Litbang Perhubungan dikenal secara meluas maka publikasi hasil kelitbangan menjadi salah satu unsur penting yang terus ditingkatkan dan dikembangkan setiap tahunnya. Salah satu upaya penyebaran informasi hasil penelitian adalah melalui kegiatan diseminasi. Tujuan kegiatan diseminasi penelitian diantaranya berfungsi untuk menguji data dan fakta yang diperoleh proses penelitian, mengkomunikasikan rekomendasi kebijakan yang dirumuskan, dan penyebaran ilmu pengetahuan. Oleh karena itu, pencapaian sasaran strategis ketujuh, yaitu meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian diwujudkan melalui empat indikator kinerja sebagai berikut:

**Tabel 3.9 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VII Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       | REAL (JML) | KINERJA (%) |
|-------------------------|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|------------|-------------|
|                         |   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV |            |             |
| 12.                     | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                            | kegiatan  | 35  | 12,5                       | 37,5  | 75     | 100   | 35         | 100         |
| 13.                     | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui <i>Open Journal System</i> | artikel   | 80  | 6,25                       | 36,25 | 50     | 97,50 | 78         | 97,50       |

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       | REAL (JML) | KINERJA (%) |
|-------------------------|---|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|------------|-------------|
|                         |   | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV |            |             |
| 14.                     | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI | judul     | 10  | 50                         | 75    | 85     | 100   | 10         | 100         |
| 15.                     | Tersusunnya buku <i>KnowledgeSharing Program</i>                                      | buku      | 11  | 10                         | 20    | 50     | 100   | 11         | 100         |

### **IKU 12: Terwujudnya Kegiatan Publikasi Kelitbangan Dan Diseminasi Hasil Penelitian**

Kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian salah satunya diwujudkan melalui pelaksanaan kegiatan seminar dan *focus group discussion* (FGD). Kegiatan FGD menjadi salah satu bagian proses pelaksanaan penelitian, dilaksanakan setelah laporan rancangan akhir dengan mengundang seluruh pihak terkait untuk memberikan masukan atas rekomendasi kebijakan yang dirumuskan. Namun, dalam indikator ini yang terhitung sebagai diseminasi adalah kegiatan seminar atau FGD yang bersifat sosialisasi. Tema seminar dan FGD mengangkat isu strategis dan aktual dengan tujuan untuk memberikan pemahaman melalui penyampaian informasi secara rinci, meningkatkan kepedulian dan adopsi hasil penelitian kebijakan serta penyebaran informasi terkait kegiatan kelitbangan dan hasil penelitian.

Sesuai dokumen Perjanjian Kinerja revisi 2017 ditargetkan 35 kegiatan seminar/FGD dan terealisasi sebanyak 35 sampai dengan triwulan IV tahun 2017. Dengan demikian, capaian kinerja IKU 12 adalah sebesar 100%. Rincian seminar/FGD dalam Lampiran 7.

### **IKU 13: Tersusunnya Publikasi Nasional Terakreditasi Di Bidang Transportasi Melalui *Open Journal System***

Publikasi ilmiah adalah salah satu bentuk media diseminasi yang harus dimiliki oleh setiap lembaga penelitian. Badan Litbang Perhubungan memiliki lima jurnal penelitian sebagai wadah publikasi Karya Tulis Ilmiah (KTI) bagi para peneliti baik dari lingkungan Badan Litbang Perhubungan sendiri atau dari instansi di luar badan litbang selama bertemakan transportasi. Kelima jurnal tersebut adalah (1) Warta Penelitian; (2) Jurnal Penelitian Transportasi Jalan dan Perkeretaapian; (3) Jurnal Penelitian Transportasi Laut; (4) Jurnal Penelitian Transportasi Antarmoda dan (5) Jurnal Penelitian Transportasi Udara atau yang lebih dikenal dengan nama Warta Ardhia. Dari lima jurnal tersebut hanya Warta Penelitian yang memuat penelitian dengan tema dari berbagai moda transportasi dan yang bersifat lintas sektor.

Kinerja publikasi diperoleh dari seluruh penelitian yang dipublikasikan melalui jurnal yang terakreditasi dari LIPI. Sebagai pembina lembaga penelitian di Indonesia, LIPI selalu melakukan penilaian setiap jurnal penelitian secara berkala tiga tahun sekali untuk memastikan dan menjaga kualitas dari jurnal tersebut. Jurnal yang terakreditasi adalah jaminan bahwa jurnal

tersebut berkualitas dan KTI yang dipublikasikan melalui jurnal tersebut telah di-*review* dan diperiksa oleh editor terpercaya.

Status akreditasi jurnal penelitian sangat berpengaruh terhadap jumlah penelitian yang diterima dari para peneliti selaku kontributor. Hal ini dikarenakan angka kredit penelitian yang diperoleh dari sebuah jurnal yang tidak terakreditasi lebih rendah daripada yang terakreditasi.

Dalam rangka peningkatan kualitas keilmiah penerbitan hasil penelitian dan pengembangan melalui media publikasi, sejak tahun 2016 Badan Litbang Perhubungan mulai menerapkan penggunaan aplikasi *Open Journal System (OJS)*. Penerbitan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan di tahun 2017 selanjutnya tidak hanya dalam bentuk jurnal cetak tetapi juga sudah dapat diakses melalui <http://balitbanghub.dephub.go.id/ojs/>. Penggunaan aplikasi OJS memberikan keuntungan dengan memangkas biaya cetak jurnal, meningkatkan efisiensi kerja tim pengelola jurnal penelitian dan memperluas jangkauan publikasi hasil penelitian.

Sampai dengan pertengahan triwulan III tahun 2017, realisasi penelitian yang telah dipublikasi baru sekitar 50 artikel. Faktor ketidaktercapaian target di triwulan III disebabkan oleh terlambatnya para peneliti menyampaikan naskah hasil penelitian dalam bentuk format tulisan ilmiah kepada tim pengelola jurnal sehingga berimplikasi kepada keterlambatan tim editor dan mitra bestari untuk memeriksa dan me-*review* naskah dan berujung pada terlambatnya suatu jurnal dapat dicetak dan dipublikasikan secara meluas. Realisasinya sampai dengan akhir tahun 2017 sebanyak 78 artikel penelitian yang berhasil diterbitkan melalui OJS. Jumlah tersebut tidak sesuai dengan target awal, yaitu 80 artikel sehingga capaian kinerja yang diperoleh untuk IKU 13 adalah sebesar 97,50%.

#### **IKU 14: Tersedianya Hasil Kelitbangan Yang Diajukan Untuk Memperoleh Sertifikat Terdaftar HKI**

Salah satu bentuk perlindungan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan sekaligus alat untuk mengukur kualitas hasil penelitian adalah melalui perlindungan Hak Kekayaan Intelektual (HKI). Kekayaan intelektual adalah kekayaan yang timbul dari kemampuan intelektual manusia yang dapat berupa karya dibidang teknologi, ilmu pengetahuan, seni dan sastra. Karya ini dihasilkan atas kemampuan intelektual melalui pemikiran, daya cipta dan rasa yang memerlukan curahan tenaga, waktu dan biaya untuk memperoleh “produk” baru dengan landasan kegiatan penelitian atau yang sejenis. Kekayaan intelektual ini perlu ditindaklanjuti pengamanannya melalui suatu sistem perlindungan dalam bentuk HKI.

Hasil penelitian merupakan salah satu dari bentuk kekayaan intelektual yang perlu diapresiasi dan dilindungi. Penetapan jumlah penelitian yang didaftarkan untuk mendapatkan sertifikat HKI bertujuan untuk meningkatkan perolehan perlindungan terhadap hasil penelitian. Badan Litbang Perhubungan baru memulai mengajukan hasil penelitian untuk memperoleh HKI sejak tahun 2015.

Sebagaimana yang tertuang dalam PK Revisi tahun 2017, target judul HKI yang akan diajukan untuk memperoleh sertifikasi HKI sebanyak sepuluh dan terealisasi di akhir triwulan IV sebanyak sepuluh judul. Dengan demikian, capaian kinerja IKU 14 adalah sebesar 100%.

Adapun sepuluh judul buku yang diajukan untuk memperoleh sertifikasi HKI di tahun 2017 adalah:

1. Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor.
2. Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Indonesia.
3. Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah dan Perkembangannya.
4. Karakteristik Angkutan Umum Transportasi Jalan di Indonesia.
5. Profil dan Transportasi Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.
6. Pengembangan Sistem Akses Kontrol Untuk Bandar Udara.
7. Mitigasi Resiko Kecelakaan Penerbangan Akibat Tidak Terpenuhinya Standar Landas Pacu, STRIP dan RESA.
8. Desain Kapal *Feeder* untuk Mendukung Tol Laut dan Konektivitas Angkutan Laut.
9. Peningkatan Keterpaduan Moda Kereta Api dan Angkutan Jalan di Cirebon.
10. Desain Jalur Sepeda di Wilayah Wonosari Kabupaten Gunung Kidul.

#### **IKU 15: Tersusunnya Buku *Knowledge Sharing Program***

Salah satu bentuk publikasi Badan Litbang Perhubungan dalam bentuk tulisan ilmiah populer adalah melalui penyusunan buku *Knowledge Sharing Program* (KSP). Informasi dalam buku KSP berupa ringkasan hasil penelitian atau informasi pengetahuan terkait bidang transportasi yang disusun dalam bentuk tulisan ilmiah populer. Hal ini dimaksudkan agar masyarakat umum dapat lebih mudah memahami hasil penelitian dan sebagai informasi pengetahuan bagi masyarakat di bidang transportasi.

Pada tahun 2017, terealisasi sebanyak sebelas buku KSP telah disusun sesuai dengan target awal, sehingga capaian pada IKU 15 adalah sebesar 100%. Kesebelas produk buku KSP yang telah disusun Badan Litbang Perhubungan tahun 2017, yaitu:

1. Mengenal Simpul Transportasi Antarmoda;
2. Integrasi Pelayanan Pelabuhan Merak;
3. Analisis Dampak Lalu Lintas "Teori dan Aplikasi;"
4. Wajah Baru Stasiun Manggarai;
5. Potret Transportasi Perbatasan di Kalimantan;
6. Pelayanan Transportasi Enam Destinasi Wisata di Indonesia;
7. Profil Angkutan Barang di Indonesia;
8. Transportasi Air dan Destinasi Wisata (Sebuah Catatan dari P. Komodo dan P. Rinca);
9. Design Kapal Feeder Tol Laut;
10. *Approve Maintenance Organisation*;
11. Bandar Udara Sebagai Simpul Konektivitas Transportasi Udara.

### Sasaran Strategis 8: Meningkatkan Akuntabilitas Kinerja Administrasi dan Tata Kelola Pemerintahan

Sasaran strategis berikutnya yang ingin dicapai oleh Badan Litbang Perhubungan pada perspektif pembelajaran dan pertumbuhan adalah meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan. Pencapaian kinerja sasaran strategis delapan diwujudkan melalui indikator dua kinerja berikut ini:

**Tabel 3.10 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis VIII Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |  | TARGET PK |        | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |        | KINERJA (%) |
|-------------------------|--|-----------|--------|----------------------------|-------|--------|-------|--------|-------------|
|                         |  | SATUAN    | JML    | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL   |             |
| 16.                     | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel | Unit      | 5      | 25                         | 50    | 75     | 100   | 5      | 100         |
| 17.                     | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan                               | Nilai     | A (80) | -                          | -     | -      | -     | A (80) | 100         |

#### **IKU 16: Terselenggaranya Manajemen Administrasi Perkantoran Yang Akuntabel**

Peningkatan sistem pemerintahan yang lebih baik (*good governance*) diwujudkan melalui penyelenggaraan manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel atau dapat dipertanggungjawabkan. Badan Litbang Perhubungan sebagai lembaga penelitian memang memiliki tugas utama melakukan penelitian tetapi juga memiliki tanggung jawab atas pelaksanaan administrasi. Pelaksanaan administrasi Badan Litbang Perhubungan meliputi kegiatan perencanaan, penyusunan anggaran program sampai dengan evaluasi dan pelaporan dan menjadi tanggung jawab di setiap unit kerja eselon II. Pelaksanaan kegiatan manajemen administrasi perkantoran di Badan Litbang Perhubungan berada pada setiap unit kerja Eselon II, yaitu sebanyak lima unit. Sesuai dengan target, pada triwulan IV terealisasi lima unit melaksanakan kegiatan manajemen administrasi perkantoran, sehingga capaian kinerja IKU 16 adalah sebesar 100%.

#### **IKU 17: Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan**

Tahun 2017 nilai AKIP ditargetkan Badan Litbang Perhubungan memperoleh A atau sekitar 80. Nilai target capaian AKIP tersebut didasarkan dari hasil evaluasi AKIP pada bulan Juli 2017, dengan hasil penilaian Badan Litbang Perhubungan memperoleh nilai A atau 80,51. Secara rinci capaian nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan Tahun 2016 dapat dilihat pada Tabel 3.11 berikutini:

**Tabel 3.11 Nilai Capaian Evaluasi AKIP Badan Litbang Perhubungan Tahun 2016**

| KOMPONEN PENILAIAN      | NILAI EVALUASI |
|-------------------------|----------------|
| Perencanaan Kinerja     | 25,76          |
| Pengukuran Kinerja      | 19,79          |
| Pelaporan Kinerja       | 10,90          |
| Evaluasi Internal       | 7,50           |
| Capaian Kinerja         | 16,56          |
| <b>TOTAL NILAI AKIP</b> | <b>80,51</b>   |

Sumber: LKE Badan Litbang Perhubungan, Juli 2016

Evaluasi sistem AKIP 2017 belum dilaksanakan oleh instansi terkait. Kondisi ini menyebabkan capaian IKU 17 belum dapat dihitung. Namun demikian, beberapa upaya perbaikan telah dilakukan berdasarkan hasil evaluasi SAKIP tahun sebelumnya.

Beberapa upaya perbaikan yang telah dilakukan dalam rangka meningkatkan nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan antara lain:

1. Aspek perencanaan kinerja, pada evaluasi SAKIP sebelumnya indikator kinerja belum disusun secara SMART sehingga dianggap belum memenuhi proses kegiatan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Tahun 2017 indikator kinerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan telah direvisi menggunakan pendekatan metode BSC. Selanjutnya telah dilakukan penyusunan *review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 dengan indikator kinerja yang telah disempurnakan;
2. Aspek pengukuran kinerja, mengoptimalkan penggunaan aplikasi sebagai media *monitoring* capaian kinerja seperti aplikasi E-Performance Kementerian Perhubungan, aplikasi SMART yang dikeluarkan oleh DJA Kemenkeu dan aplikasi E-Monev PP 39 Tahun 2006 yang dikeluarkan oleh Bappenas;
3. Aspek pelaporan kinerja, pada laporan kinerja telah menguraikan hasil evaluasi dan analisis untuk pencapaian kinerja *outcome*, yaitu dalam bentuk analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja;
4. Aspek evaluasi internal, pelaksanaan rapat triwulan dalam rangka *monitoring* capaian kinerja telah dilakukan secara rutin, format laporan rencana aksi telah dilengkapi oleh kolom tindak lanjut dan telah menjadi dasar alternatif perbaikan.
5. Aspek evaluasi kinerja, pencapaian target kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 rata-rata sebesar 112%. Melalui revisi indikator dengan pendekatan BSC diharapkan informasi kinerja sudah dapat diandalkan karena telah memenuhi bisnis proses.

### **Sasaran Strategis 9: Meningkatnya Optimalisasi Pengelolaan Anggaran, BMN, dan Layanan Perkantoran**

Nilai sasaran strategis kesembilan, yaitu meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran diwujudkan melalui pencapaian indikator pemanfaatan BMN (Barang Milik Negara) dan tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan.

**Tabel 3.12 Capaian Kinerja Pertriwulan Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Sasaran Strategis IX Tahun 2017**

| INDIKATOR KINERJA UTAMA |  | TARGET PK |     | REALISASI KINERJA 2017 (%) |       |        |       |       | KINERJA (%) |
|-------------------------|--|-----------|-----|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------------|
|                         |  | SATUAN    | JML | TW I                       | TW II | TW III | TW IV | REAL  |             |
| 18.                     | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total | %         | 89  | 20                         | 50    | 70     | 91,29 | 91,29 | 102,57      |
| 19.                     | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan        | %         | 90  | 9,5                        | 23,4  | 45     | 83,6  | 83,6  | 92,89       |

**IKU 18: Rata-Rata Rasio Jumlah Pemanfaatan BMN Dari Jumlah BMN Total**

Dalam rangka mewujudkan pengelolaan BMN yang efektif, efisien dan akuntabel perlu dilakukan peningkatan kinerja dan pengembangan tata cara pengelolaan dengan mengacu pada aturan yang berlaku. Salah satu indikator kinerja pengelolaan BMN adalah dengan melihat rasio jumlah pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN). Pada tahun 2017 tercatat realisasi pemanfaatan BMN Badan Litbang Perhubungan di triwulan IV adalah sebesar 91,29% melebihi target semula, yaitu 89%. Dengan demikian capaian kinerja pada IKU 18 adalah sebesar 102,57%.

**IKU 19: Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan**

Nilai kinerja anggaran Badan Litbang Perhubungan salah satunya berasal dari tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan. Berdasarkan data aplikasi SMART (Sistem *Monitoring* dan Evaluasi Kinerja Terpadu) Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan, pencapaian kinerja Badan Litbang Perhubungan memperoleh nilai sebesar 90,39% (sangat baik) yang berasal dari beberapa aspek, antara lain aspek efisiensi sebesar 15,61%, aspek pencapaian keluaran sebesar 100,05%, aspek konsistensi atas RPD revisi sebesar 83,41%, aspek konsistensi atas RPD awal sebesar 73,07% dan aspek penyerapan sebesar 83,6%.

Tahun 2017 ditargetkan tingkat daya serap Badan Litbang Perhubungan adalah sebesar 90% namun pada akhir tahun 2017 setelah proses pengembalian selesai tingkat serapan anggaran kurang dari target yang ditetapkan, yaitu sebesar 83,6%. Dari hasil capaian indikator tersebut maka diperoleh capaian kinerja penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan sebesar 92,89%.

Berdasarkan pagu anggaran revisi tahun 2017 sebesar Rp116.194.498.000,00 terealisasi Rp97.137.904.761,00 atau 83,6% sehingga terdapat sisa anggaran sebesar Rp19.056.593.239,00 atau 16,4%. Sisa anggaran tersebut terdiri dari belanja pegawai,

yaitu sebesar Rp13.675.836.903,00 atau 72% dari total sisa anggaran, belanja barang sebesar Rp5.316.594.891,00 atau 28% dari total sisa anggaran dan belanja modal sebesar Rp64.161.445,00 atau 0,34% dari total sisa anggaran.

### 3.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 -2017

Pencapaian realisasi kinerja tahun 2015-2017 Badan Litbang Perhubungan untuk beberapa indikator kinerja tidak dapat disandingkan karena adanya penambahan indikator kinerja baru dan perubahan satuan target kinerja di tahun 2017. Sasaran Strategis (SS) dan IKU tahun 2015-2016 masih mengacu pada dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sedangkan sasaran dan indikator kinerja tahun 2017 mengacu pada penetapan revisi IKU oleh Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 97 Tahun 2017.

Apabila dibandingkan antara IKU tahun 2015-2016 dengan IKU revisi tahun 2017 terdapat perubahan yang cukup signifikan. Jumlah SS tahun 2015-2016 hanya sebanyak tiga buah yang diwujudkan dalam enam IKU. Sedangkan pada IKU revisi tahun 2017 jumlah sasaran strategis (SS) berkembang menjadi sembilan buah dengan sembilan belas IKU. Perubahan dan perbandingan sasaran strategis serta indikator kinerja Badan Litbang Perhubungan dapat dilihat pada Tabel 3.13 di bawah ini:

**Tabel 3.13 Perbandingan Sasaran Strategi dan Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2016 dan 2017**

| NO                             | TAHUN 2015-2016   |  | NO | TAHUN 2017   |  |
|--------------------------------|---|--|----|--|--|
|                                | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA  |    | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA  |
| <b>Stakeholder Perspective</b> |   |  |    |  |  |
| 1.                             | Meningkatnya kualitas dan kuantitas hasil penelitian dan pengembangan | 1. Penelitian yang dijadikan sebagai bahan rekomendasi kebijakan                 | 1. | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1. Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi        |
| <b>Customer Perspective</b>    |   |  |    |  |  |
|                                |   | 2. Penelitian naskah akademis/kebijakan (NSPK) yang diajukan kepada Kemenhub     | 2. | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2. Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi  |
|                                |   | 3. Rekomendasi atas kebutuhan perbaikan transportasi melalui klinik transportasi |    |  | 3. Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/ <i>prototype</i> |
|                                |   | 4. Jumlah aplikasi, model, design/ <i>prototype</i>                              |    |  | 4. Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait       |

| NO                                     | TAHUN 2015-2016  |                                       | NO  | TAHUN 2017  |   |  |
|--|--|---------------------------------------|---|---|---|--|
|  | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA               |   | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA   |  |
| <b>Internal Process Perspective</b>    |  |                                       |   |   |   |  |
| 2.                                     | Meningkatnya akses ke sumber informasi IPTEK perhubungan | 5. Jumlah penelitian per peneliti     | 3.  | Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan                              | 5. Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait      |  |
|  |  | 6. Penelitian yang dikerjakan samakan |   |   | 6. Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi                            |  |
|  |  |                                       | 4.  | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i> | 7. Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian  |  |
| <b>Learning and Growth Perspective</b> |  |                                       |   |   |   |  |
| 3.                                     | Meningkatnya informasi dan publikasi hasil litbang       | 7. Penelitian yang dipublikasikan     | 5.  | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan                          | 8. Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai       |  |
|  |  | 8. Penelitian yang mendapat HKI       |   |   | 9. Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan |  |
|  |  | 9. <i>Database</i> Transportasi       |   |   | 10. Pelaksanaan penelitian per peneliti   |  |
|  |  |                                       |   | 6.  | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional                | 11. Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                |
|  |  |                                       |   | 7.  | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian       | 12. Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                     |
|  |  |                                       |   |   |   | 13. Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system |
|  |  |                                       |   |   |   | 14. Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI          |
|  |  |                                       |   |   |   | 15. Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program   |
|  |  |                                       |   | 8.  | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan      | 16. Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                             |
|  |  |                                       |   | 17. Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan  |   |  |
|  |  | 9.                                    | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran | 18. Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total                          |   |  |
|  |  |                                       |   | 19. Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan                                 |   |  |

Berdasarkan tabel perbandingan di atas, terlihat bahwa sasaran strategis dan indikator kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2015-2016 tidak selengkap indikator kinerja revisi tahun 2017. Hal ini dikarenakan revisi IKU 2017 disusun dengan menggunakan pendekatan *business process* organisasi Badan Litbang Perhubungan sehingga memudahkan untuk menjabarkan ke dalam kegiatan di tingkat Eselon II sampai dengan Eselon IV.

Dari sembilan IKU lama yang digunakan pada tahun 2015-2016 sebanyak tujuh IKU masih digunakan, sementara indikator lainnya baru diwujudkan pada IKU revisi 2017. Namun, dikarenakan perbedaan satuan dan perhitungan dari tujuh IKU hanya lima IKU yang dapat disandingkan dengan IKU revisi yang diperjanjikan dalam dokumen perjanjian kinerja revisi 2017. Adapun kelima IKU tersebut adalah:

1. Indikator Kinerja Utama 1, yaitu Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi.
2. Indikator Kinerja Utama 6, yaitu Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi.
3. Indikator Kinerja Utama 10, yaitu Pelaksanaan penelitian perpeneliti.
4. Indikator Kinerja Utama 13, yaitu Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui *open journalsystem*.
5. Indikator Kinerja Utama 14, yaitu Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI.

Secara rinci realisasi kinerja tahun 2015-2017 terhadap target kinerja tahun 2015-2017 untuk seluruh indikator kinerja berdasarkan dokumen perjanjian kinerja revisi 2017 disajikan pada Tabel 3.14 di bawah ini.

**Tabel 3.14 Perbandingan Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2015-2017**

| NO | INDIKATOR KINERJA   | SATUAN | REALISASI CAPAIAN KINERJA TAHUN 2015 - 2017 |       |         |        |      |         |        |       |         |
|----|---|--------|---|-------|---------|--------|------|---------|--------|-------|---------|
|    |   |        | 2015  |       |         | 2016   |      |         | 2017   |       |         |
|    |   |        | TARGET                                      | REAL  | KINERJA | TARGET | REAL | KINERJA | TARGET | REAL  | KINERJA |
| 1. | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi  | %      | 70  | 70,95 | 101,4   | 75     | 77   | 102,67  | 75     | 79,31 | 105,75  |
| 2. | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi                                      | %      | N/A   | N/A   | N/A     | N/A    | N/A  | N/A     | 39     | 51,72 | 132,62  |
| 3. | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype   | %      | N/A   | N/A   | N/A     | N/A    | N/A  | N/A     | 10     | 10,34 | 103,4   |
| 4. | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait | %      | N/A   | N/A   | N/A     | N/A    | N/A  | N/A     | 51     | 37,93 | 74,37   |

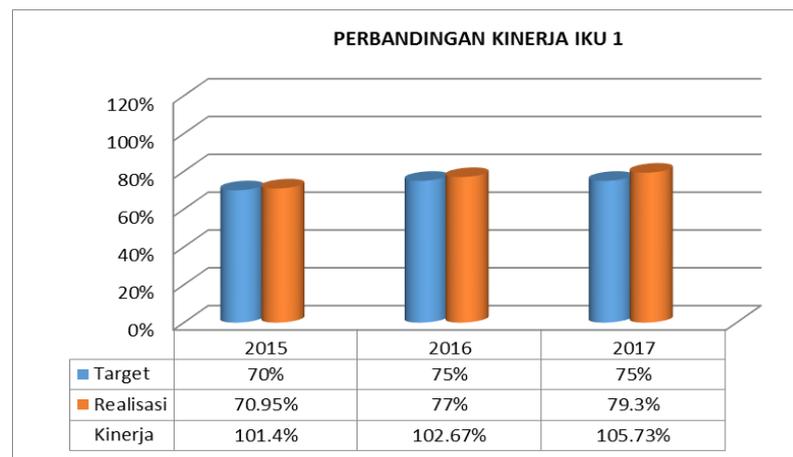
| NO  | INDIKATOR KINERJA  | SATUAN            | REALISASI CAPAIAN KINERJA TAHUN 2015 - 2017 |      |         |        |           |         |        |        |         |
|-----|--|-------------------|---|------|---------|--------|-----------|---------|--------|--------|---------|
|     |  |                   | 2015  |      |         | 2016   |           |         | 2017   |        |         |
|     |  |                   | TARGET                                      | REAL | KINERJA | TARGET | REAL      | KINERJA | TARGET | REAL   | KINERJA |
| 5.  | Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait                      | Naskah kerja sama | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 2      | 6      | 300     |
| 6.  | Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi  | Penelitian        | 7   | 7    | 100     | 4      | 5         | 125     | 10     | 10     | 100     |
| 7.  | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian                  | %                 | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 41     | 45,45  | 110,85  |
| 8.  | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai                       | %                 | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 55     | 55,8   | 101     |
| 9.  | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan                 | %                 | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 50     | 51     | 102     |
| 10. | Pelaksanaan penelitian per peneliti  | Rata-rata indeks  | 2   | 1,65 | 82,5    | 2      | 1,75      | 87,5    | 1,5    | 1,55   | 103,33  |
| 11. | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                | Kegiatan          | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 10     | 11     | 110,00  |
| 12. | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                     | Kegiatan          | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 35     | 35     | 100     |
| 13. | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system | Artikel           | 120   | 120  | 100     | 70     | 95        | 136     | 80     | 78     | 97.5    |
| 14. | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI          | Laporan           | 16  | 16   | 100     | 15     | 10        | 66,67   | 10     | 10     | 100     |
| 15. | Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program   | Buku              | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 11     | 11     | 100     |
| 16. | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                             | Unit              | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A       | N/A     | 5      | 5      | 100     |
| 17. | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan   | Nilai             | N/A   | N/A  | N/A     | A (80) | A (80,51) | 100,63  | A(80)  | A (80) | 100     |

| NO  | INDIKATOR KINERJA  | SATUAN | REALISASI CAPAIAN KINERJA TAHUN 2015 - 2017 |      |         |        |      |         |        |       |         |
|-----|--|--------|---|------|---------|--------|------|---------|--------|-------|---------|
|     |  |        | 2015  |      |         | 2016   |      |         | 2017   |       |         |
|     |  |        | TARGET                                      | REAL | KINERJA | TARGET | REAL | KINERJA | TARGET | REAL  | KINERJA |
| 18. | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total | %      | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A  | N/A     | 89     | 91,39 | 102,57  |
| 19. | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan        | %      | N/A   | N/A  | N/A     | N/A    | N/A  | N/A     | 90     | 83,6  | 92,89   |

Berdasarkan data perbandingan realisasi kinerja pada tabel di atas maka uraian perbandingan realisasi kinerja tahun 2015-2017 terhadap target kinerja tahun 2015-2017 berikut ini hanya akan menampilkan perbandingan realisasi kinerja pada lima indikator yang dapat disandingkan.

#### A. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 - 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 - 2017 Pada Indikator Kinerja Utama Pertama

Indikator kinerja utama pertama, yaitu pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi merupakan indikator *outcome* Badan Litbang Perhubungan sebagai turunan dari indikator kinerja pada pencapaian kinerja di tingkat kementerian, Oleh karena itu, indikator ini tidak mengalami revisi. Apabila dibandingkan antara capaian kinerja tahun 2015-2017, terlihat kinerja pemanfaatan rekomendasi kebijakan mengalami peningkatan. Pencapaian kinerja rata-rata IKU 1 selama kurun waktu 2015-2017 rata rata adalah sebesar 103,27%. Tercatat capaian kinerja pada tahun 2015 adalah 101,4%. Selanjutnya tahun 2016 capaian kinerja meningkat menjadi 102,67%. Tahun 2017 kembali mengalami peningkatan dengan capaian kinerja sebesar 105,75%. Secara rinci, disajikan pada Gambar 3.4.



**Gambar 3.4 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2017**

**B. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 – 2017 Pada Indikator Kinerja Utama Keenam**

Pencapaian kinerja rata-rata IKU 6, yaitu terselenggaranya kerja sama penelitian bidang transportasi untuk periode tahun 2015-2017 rata-rata adalah sebesar 108,33%. Berdasarkan data perbandingan target dan realisasi pada Tabel 3.12 di atas, terlihat perkembangan jumlah penelitian kerja sama Badan Litbang Perhubungan cukup fluktuatif dan cenderung meningkat sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2017. Realisasi capaian jumlah selama periode 2015-2017 umumnya sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Capaian kinerja indikator untuk masing-masing tahun, yaitu tahun 2015 memiliki capaian kinerja sebesar 100%, tahun 2016 dengan capaian 125% dan tahun 2017 dengan capaian kinerja sebesar 100%. Secara rinci target dan realisasi IKU 6 tahun 2015-2017 disajikan pada Gambar 3.5.

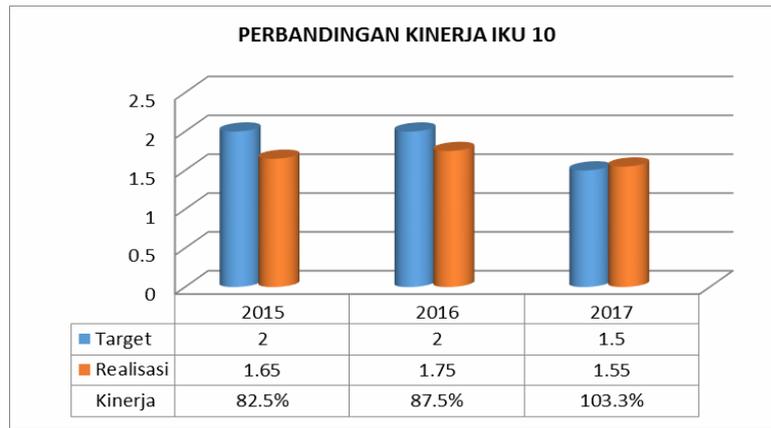
**Gambar 3.5 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 6 Terhadap**



**Target Kinerja Tahun 2015-2017**

**C. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 – 2017 Pada Indikator Kinerja Utama Kesepuluh**

Apabila dibandingkan sejak tahun 2015-2017, target kinerja indikator penelitian per peneliti terlihat adanya penyesuaian di tahun 2017. Hal ini didasarkan oleh realisasi capaian pada tahun 2015 (82,5%) dan tahun 2016 (87,5%) kurang dari 100%. Oleh karena itu, di tahun 2017 ditargetkan indikator pelaksanaan penelitian per peneliti rata-rata indeks sebesar 1,5. Sehingga perolehan capaian kinerja di tahun 2017 meningkat, yaitu rata-rata indeks sebesar 1,55 atau 103,33%. Dengan demikian rata-rata pencapaian kinerja IKU 10 selama tiga tahun 2015-2017 adalah sebesar 91,11%. Secara rinci target dan realisasi IKU 10 tahun 2015-2017 disajikan pada Gambar 3.6.

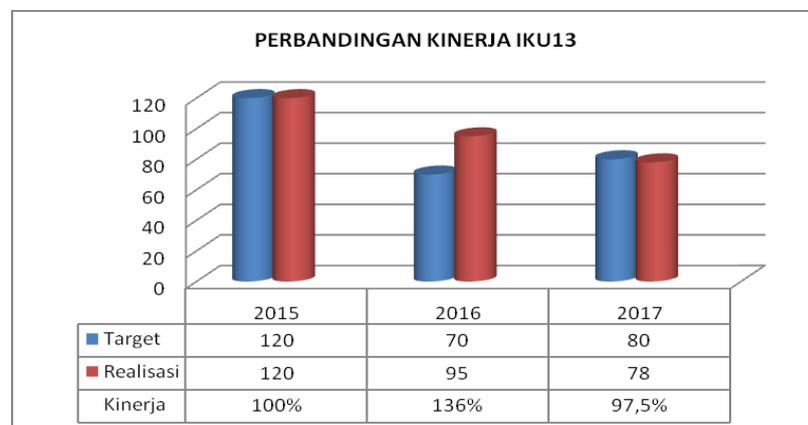


**Gambar 3.6 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 10 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2017**

**D. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 – 2017 Pada Indikator Kinerja Utama Ketigabelas**

Publikasi penelitian melalui jurnal terakreditasi merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja peneliti Badan Litbang Perhubungan. Indikator ini di tahun 2017 mengalami revisi namun masih dapat disandingkan dengan target tahun 2015 dan 2016. Pada tahun 2017 atas kebijakan LIPI selaku pembina lembaga penelitian di Indonesia, mewajibkan seluruh publikasi penelitian diproses dan disajikan melalui media *Open Journal System* (OJS). Pada prinsipnya antara publikasi jurnal cetak dengan OJS tidak jauh berbeda, yang membedakan hanya medianya. Publikasi OJS menggunakan sistem manajemen berbasis web sedangkan jurnal biasa dicetak secara konvensional. Selanjutnya mulai tahun 2017, publikasi penelitian Badan Litbang Perhubungan menggunakan kedua media tersebut, yaitu media cetak jurnal dan media *online* (OJS).

Perbandingan realisasi kinerja ketiga belas terhadap target untuk tahun 2015-2017 terlihat secara jumlah target dan realisasi terus mengalami penurunan sebagaimana digambarkan pada Gambar 3.7.



**Gambar 3.7 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 13 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2017**

Jumlah penelitian yang dipublikasikan sangat ditentukan oleh produktivitas para peneliti. Berkurangnya jumlah peneliti Badan Litbang Perhubungan secara tidak langsung mempengaruhi jumlah penelitian yang akan dipublikasikan. Tahun 2016 tercatat jumlah peneliti mengalami penurunan paling tinggi, yaitu 20% dari semula berjumlah 128 orang berkurang menjadi 107 orang. Kondisi tersebut tercermin dari meningkatnya capaian kinerja tahun 2016 sebesar 136 atau melampaui target. Namun di tahun 2017 hanya terrealisir 78 karya tulis ilmiah (KTI) kurang dari target awal sebanyak 80 KTI.

Capaian kinerja IKU 13 pada tahun 2015 mencapai 100% bahkan melebihi di tahun 2016, yaitu 136%. Namun, di tahun 2017 capaian kinerja IKU 13 mengalami penurunan hanya sebesar 97,50%. Penurunan capaian kinerja tahun 2017 disebabkan terlambatnya *upload* naskah hasil penelitian sehingga mengakibatkan enam tulisan yang tidak lolos penilaian oleh tim penilai jurnal, dalam hal ini adalah mitra bestari yang bertugas menjaga kualitas hasil tulisan ilmiah di lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

#### E. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 – 2017 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015 – 2017 Pada Indikator Kinerja Utama Keempatbelas

Sejak tahun 2015, Badan Litbang Perhubungan berupaya untuk meningkatkan kualitas publikasi hasil kelitbangannya melalui pengajuan rezim HKI, yaitu sertifikasi terdaftar HKI untuk buku yang berisikan hasil penelitian atau pengetahuan tentang transportasi. Oleh sebab itu, tahun 2015 dijadikan sebagai *baseline* untuk pengajuan sertifikasi HKI. Namun, pengajuan untuk memperoleh sertifikat HKI membutuhkan proses yang cukup lama baik di internal Badan Litbang Perhubungan maupun pada saat proses penilaian di Kementerian Hukum dan HAM. Kondisi ini mempengaruhi capaian kinerja IKU 14 selama kurun waktu 2015-2017 sebagaimana disajikan pada Gambar 3.8.



**Gambar 3.8 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 14 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2017**

Berdasarkan data target dan realisasi tahun 2015-2017, maka diperoleh rata-rata capaian kinerja IKU 14 sebesar 88,89%. Rendahnya capaian dikarenakan tahun 2016 hanya memperoleh capaian kinerja sebesar 66,67% sedangkan capaian kinerja IKU 14 tahun 2015 dan 2017 masing-masing mencapai 100%. Berangkat dari realisasi tahun 2016, karenanya tahun 2017 penentuan target mengikuti realisasi pada tahun sebelumnya.

### 3.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2017 dalam Dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019

Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 ditujukan sebagai kerangka kerja yang berisikan rencana dan capaian target kinerja dalam rangka mewujudkan pelaksanaan program penelitian dan pengembangan perhubungan selama periode lima tahun. Selanjutnya dokumen Renstra menjadi acuan dalam penyusunan perjanjian kinerja. Pada tahun 2017 menindaklanjuti kebijakan penyusunan Revisi indikator kinerja kementerian dan *Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019, Badan Litbang Perhubungan selanjutnya menyusun *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019. Dengan demikian, dokumen renstra yang digunakan sebagai pembanding adalah dokumen *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019.

Dasar penetapan target kinerja dalam dokumen perjanjian kinerja salah satunya adalah dengan mempertimbangkan alokasi pagu anggaran yang ditetapkan pada tahun yang akan berjalan serta hasil evaluasi capaian kinerja pada tahun sebelumnya. Pada tahun 2017 dokumen Perjanjian Kinerja Badan Litbang Perhubungan mengalami revisi di bulan Juni dan November sebagai implikasi adanya mutasi pejabat tinggi, perubahan pagu anggaran dan perubahan kebijakan terkait revisi indikator kinerja.

Adapun perbandingan realisasi kinerja tahun 2017 dengan target tahun 2017 sebagaimana tercantum dalam dokumen *review* renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 disajikan pada Tabel 3.15.

**Tabel 3.15 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017 Terhadap Target *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019**

| NO                             | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN   | TARGET REVIEW RENSTRA | TARGET PK REVISI | REALISASI |       |
|--------------------------------|--|-------------------------------|--|-----------------------|------------------|-----------|-------|
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b> |  |                               |  |                       |                  |           |       |
| 1.                             | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1.                            | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi | %                     | 75               | 75        | 79,3  |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>    |  |                               |  |                       |                  |           |       |
| 2.                             | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2.                            | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi                                     | %                     | 39               | 39        | 51,72 |
|                                |  | 3.                            | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype  | %                     | 10               | 10        | 10,34 |

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN   | TARGET REVIEW RENSTRA | TARGET PK REVISI | REALISASI |       |
|--|---|-------------------------------|--|-----------------------|------------------|-----------|-------|
|  |   | 4.                            | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait            | %                     | 51               | 51        | 37,93 |
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>    |   |                               |  |                       |                  |           |       |
| 3                                      | Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan                              | 5.                            | Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/instansi terkait                       | naskah kerja sama     | 2                | 2         | 6     |
|  |   | 6.                            | Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi  | penelitian            | 10               | 10        | 10    |
| 4                                      | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i> | 7.                            | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian                  | %                     | 41               | 41        | 45,45 |
| 5                                      | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan                          | 8.                            | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai                       | %                     | 55               | 55        | 54,74 |
|  |   | 9.                            | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan                 | %                     | 50               | 50        | 51    |
|  |   | 10.                           | Pelaksanaan penelitian per peneliti  | Indeks rata-rata      | 1,5              | 1,5       | 1,55  |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |   |                               |  |                       |                  |           |       |
| 6                                      | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional                        | 11.                           | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                | kegiatan              | 10               | 10        | 11    |
| 7                                      | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian               | 12.                           | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                     | kegiatan              | 35               | 35        | 35    |
|  |   | 13.                           | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system | artikel               | 80               | 80        | 78    |

| NO | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)   | SATUAN  | TARGET REVIEW RENSTRA | TARGET PK REVISI | REALISASI |
|----|--|---|---------|-----------------------|------------------|-----------|
|    |  | 14. Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI | Laporan | 10                    | 10               | 10        |
|    |  | 15. Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program  | buku    | 11                    | 11               | 11        |
| 8  | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan | 16. Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                    | unit    | 5                     | 5                | 5         |
|    |  | 17. Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan  | nilai   | A (80)                | A (80)           | 100       |
| 9  | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran  | 18. Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total                          | %       | 89                    | 89               | 91,29     |
|    |  | 19. Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan                                 | %       | 90                    | 90               | 83,60     |

Berdasarkan data perbandingan di atas, tidak terlihat adanya perbedaan antara target *Review* Renstra dengan target Perjanjian Kinerja revisi tahun 2017. Hal ini dikarenakan penyusunan *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 menggunakan IKU dan target revisi tahun 2017.

### 3.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2017

Berdasarkan data capaian kinerja tahun 2017 diketahui dari 19 IKU, rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan adalah sebesar 112,36%. Tercatat sebanyak enam belas indikator kinerja memiliki capaian  $\geq 100\%$  sementara empat indikator kinerja lainnya memiliki capaian kinerja  $< 100\%$ . Adapun analisis keberhasilan capaian kinerja dan kegagalan capaian kinerja untuk masing-masing sasaran berdasarkan capaian kinerja dari setiap indikator disajikan sebagai berikut:

#### A. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Pertama

Sasaran pertama, yaitu meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi diukur dengan satu IKU, yaitu:

## **IKU 1: Pemanfaatan Hasil Penelitian Dalam Bentuk Bahan Rekomendasi Kebijakan Transportasi**

Capaian realisasi IKU 1 tahun 2017 diperoleh sebesar 79,31% atau melebihi dari target yang ditetapkan, yaitu 75% sehingga diperoleh capaian kinerja sebesar 105,75%. Perolehan capaian tersebut dihitung menggunakan formulasi jumlah rekomendasi kebijakan yang ditetapkan terhadap jumlah total penelitian yang dilaksanakan.

Keberhasilan pencapaian kinerja IKU 1 disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut:

- 1) Adanya penugasan Menteri Perhubungan dan permintaan dukungan penelitian dari subsektor di internal Kementerian Perhubungan. Penugasan Menteri Perhubungan disampaikan melalui disposisi dan arahan langsung pada saat rapat pimpinan. Sementara, permintaan dari unit kerja eselon 1 lainnya berangkat dari hasil pembahasan isu strategis dan kebutuhan kajian ilmiah sesuai arahan kebijakan Menteri Perhubungan.
- 2) Fasilitasi Klinik Transportasi Badan Litbang Perhubungan telah dikenal meluas dan sangat diapresiasi oleh pimpinan pemerintah daerah dan dinas perhubungan (dishub) provinsi/kabupaten/kota khususnya. Permintaan terbanyak dari pemerintah daerah adalah untuk pelaksanaan penelitian transportasi jalan. Hal ini dapat dipahami mengingat sebagian kewenangan penyelenggaraan transportasi jalan di daerah menjadi tanggung jawab Dishub, sedangkan Dishub sendiri memiliki keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia.
- 3) Meningkatnya permintaan kajian berbasis ilmiah dari *stakeholder* sebagai dasar pengambil kebijakan dan proses perencanaan baik di lingkungan internal maupun eksternal kementerian.
- 4) Kegiatan penelitian di Badan Litbang Perhubungan sejak perencanaan, pelaksanaan penelitian sampai dengan penyusunan naskah rekomendasi selalu melibatkan tenaga ahli yang tergabung dalam Dewan Pakar dan Panel Ahli yang ditetapkan melalui SK Kepala Badan Litbang Perhubungan. Hal ini untuk memastikan pelaksanaan kegiatan penelitian terjaga kualitasnya sejak awal perencanaan sampai dengan hasilakhir.
- 5) Bertambahnya jumlah kerja sama di tahun 2017, meningkatkan kinerja dan rencana kinerja penelitian di tahun mendatang, diantaranya adalah melalui kerjasama dengan perguruan tinggi dan pemerintah daerah.
- 6) Kecukupan jumlah peneliti Badan Litbang Perhubungan. Produktivitas penelitian tidak bisa dilepaskan dari ketersediaan sumber daya peneliti. Pelaksanaan penelitian di lingkungan Badan Litbang Perhubungan terbagi menjadi beberapa jenis kelompok penelitian berdasarkan jumlah peneliti yangterlibat.
- 7) Peningkatan kompetensi SDM peneliti melalui pelatihan teknis sangat membantu pelaksanaan kegiatan penelitian. Beberapa penelitian teknis yang diselenggarakan pada tahun 2017 antara lain pelatihan penggunaan *software vissum* dan *vissim*, pelatihan *mapinfo*, bimbingan teknis penyusunan *masterplan* pelabuhan serta *basic training aviation* dan lain sebagainya.

Namun demikian, terdapat beberapa catatan untuk perbaikan di masa mendatang antara lain:

- 1) Perencanaan pelaksanaan kegiatan penelitian telah disusun/ditargetkan sejak awal tahun, namun dalam perjalanannya seringkali pelaksanaan kegiatan tidak sesuai dengan perencanaan atau adanya permintaan pelaksanaan di luar dari perencanaan awal sehingga membutuhkan penyesuaian kebutuhan anggaran;
- 2) Rekomendasi kebijakan atau telaahan/kajian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan seringkali digunakan oleh pihak lain dan dijadikan dasar kebijakan/pengambilan keputusan atau sumber data tanpa menyebutkan bahwa data tersebut berasal dari Badan Litbang Perhubungan sehingga berpotensi melemahkan daya guna pemanfaatan produk litbang;
- 3) Sebagai unit kerja dengan tugas dan fungsi melaksanakan penelitian, Badan Litbang Perhubungan tidak memiliki kewenangan untuk memaksa dan mengikat subsektor di lingkungan Kementerian Perhubungan agar mengkoordinasikan kegiatan penelitian yang mereka laksanakan dan membantu kebutuhan dukungan data untuk penelitian litbang;
- 4) Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan baru sebatas dimanfaatkan oleh *stakeholder* di internal kementerian, asosiasi, BUMN dan pemerintah daerah. *Stakeholder* industri dalam hal ini masih belum tersentuh. Hal ini dikarenakan Badan Litbang perhubungan belum memiliki balai penelitian yang ditujukan untuk penelitian lebih teknis khususnya untuk menjawab kebutuhan industri disektor transportasi.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan oleh Badan Litbang Perhubungan terkait dengan target indikator kinerja pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan, yaitu:

- 1) Terkait kebutuhan untuk penyesuaian anggaran penelitian, Badan Litbang Perhubungan telah mengkategorikan penelitian berdasarkan pengelompokan besaran anggaran, yaitu menjadi studi besar, sedang dan kecil. Studi besar dan sedang ditujukan untuk penelitian dengan tema strategis yang telah ditetapkan pada awal tahun dan ditargetkan menghasilkan rekomendasi kebijakan prioritas dengan ruang lingkup luas. Studi kecil dalam hal ini ditujukan untuk pelaksanaan kajian perorangan dengan ruang lingkup terbatas. Pemenuhan permintaan penelitian di luar dari rencana yang awal dapat dilaksanakan menggunakan mekanisme studi kecil sehingga tetap dapat menyokong kebutuhan permintaan penelitian strategis sesuai permintaan dan arahan pimpinan tertinggi;
- 2) Sosialisasi hasil penelitian telah dilakukan melalui laman situs jejaring Badan Litbang Perhubungan dengan harapan pengetahuan akan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan dapat diketahui lebih luas. Upaya penyebaran informasi hasil penelitian juga telah dilakukan melalui media cetak dan kegiatan simposium/seminar. Pengajuan sertifikasi terdaftar HKI juga terus diupayakan dalam rangka melindungi hak kepemilikan.

- 3) Setiap tahun Badan Litbang Perhubungan melaksanakan kegiatan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) dalam rangka sinkronisasi kegiatan penelitian bidang transportasi di tingkat internal kementerian dan di lingkup nasional dengan turut mengundang pemerintah daerah;
- 4) Dalam rangka mengatasi keterbatasan pelaksanaan penelitian terapan, maka salah satu upaya yang telah dilakukan adalah melalui penelitian kolaborasi, yaitu dengan menggandeng insitusi atau lembaga penelitian atau perguruan tinggi untuk melaksanakan penelitian bersama. Pelaksanaan penelitian transportasi yang dikerjasamakan di tahun 2017 sangat membantu keberhasilan penelitian. Uji simulasi *crashworthiness* pada rancang bangun kendaraan, hasil kerjasama Badan Litbang Perhubungan dengan ITB diharapkan dapat menjadi titik awal pemenuhan atas kebutuhan industri;
- 5) Badan Litbang Perhubungan telah menyampaikan kebutuhan pegawai untuk masing-masing jabatan fungsional berdasarkan analisis bebankerja.

## **B. Analisis Capaian Kinerja Pada Sasaran Kedua**

Sasaran kedua, yaitu meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 103,48%. Pencapaian kinerja SS-2 diperoleh dari tiga indikator kinerja utama, yaitu IKU 2: tersusunnya naskah urgensi; IKU 3: tersedianya rekomendasi dalam bentuk aplikasi, desain/prototipe dan IKU 4: tersedianya rekomendasi penelitian usulan daerah/instansi terkait.

Pada prinsipnya capaian kinerja SS-2 berkontribusi langsung terhadap capaian kinerja SS-1. Oleh karena itu, catatan keberhasilan pada SS-1 juga menjadi faktor keberhasilan untuk SS-2. Namun demikian, dari 3 IKU yang menjadi indikator pencapaian SS-2 tercatat satu indikator memiliki capaian nilai kinerja yang tidak sesuai target, yaitu IKU 4. Adapun keberhasilan dan kegagalan capaian realisasi masing-masing IKU adalah sebagai berikut:

### **IKU 2: Tersusunnya Naskah Urgensi Bidang Transportasi**

Realisasi capaian IKU 2 adalah sebesar 51,72% melebihi dari target semula, yaitu 39% maka nilai kinerja IKU 2 menjadi 132,63%. Capaian realisasi IKU 2 diperoleh dengan membandingkan antara jumlah realisasi penelitian yang masuk kelompok naskah urgensi terhadap total pelaksanaan penelitian dalam setahun. Beberapa faktor keberhasilan capaian IKU 2 antara lain:

- 1) Semakin meningkatnya kepercayaan Menteri Perhubungan dan subsektor di lingkungan internal Kementerian Perhubungan terhadap Badan Litbang Perhubungan melalui penugasan dan permintaan dukungan penelitian untuk pelaksanaan kegiatan pembangunan infrastruktur dan permintaan kajian/telaahan sebagai dasar pengambilan kebijakan;
- 2) Indikasi kebutuhan kajian ilmiah sebagai elemen penting dalam proses perencanaan dan sebagai dasar pengambilan kebijakan serta evaluasi sudah semakin membaik,

yaitu terlihat dari permintaan pada tahun 2017, diantaranya penyusunan *masterplan* pelabuhan, penyusunan *masterplan* bandar udara di wilayah Papua, kajian uji simulasi rancang bangun karoseri kendaraan, standardisasi kinerja sekolah penerbangan, evaluasi kriteria *aging aircraft*, pembangunan TOD, dan lain sebagainya;

- 3) Peningkatan kompetensi peneliti Badan Litbang Perhubungan melalui pelatihan penyusunan *masterplan*, pelatihan *softwarevissum* dan *vissim*, *map info* dan lain-lain sangat membantu para peneliti dalam mengerjakan penelitian mereka;
- 4) Keterlibatan narasumber/panel ahli dalam proses pelaksanaan penelitian meningkatkan mutu kualitas hasil penelitian melalui validitas data dan uji metodologi sehingga menghasilkan *output* optimal.

### **IKU 3: Tersedianya Rekomendasi Penelitian Dalam Bentuk Aplikasi, Model, Design/ Prototype;**

Target IKU 3 sebesar 10% dengan realisasi sebesar 10,34% atau melebihi target dengan capaian kinerja sebesar 103,45%.

Beberapa catatan faktor keberhasilan capaian IKU 3 antara lain:

- 1) Penelitian yang berkelanjutan. Penelitian kebutuhan desain kapal telah direncanakan secara bertahap melalui pembahasan berkelanjutan antara Puslitbang Transportasi Laut, Sungai Danau dan Penyeberangan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan BPPT.
- 2) Meningkatnya pemahaman dan kesadaran kebutuhan integrasi transportasi publik untuk mengatur setiap komponen dalam sistem pergerakan transportasi melalui penggabungan antara dua atau lebih simpul transportasi dan pengaturan proses perpindahan penumpang sehingga diperoleh pelayanan transportasi publik yang optimal;
- 3) Penyelenggaraan FGD yang terarah dan mengundang seluruh *stakeholder* terkait dan para narasumber terpercaya yang sehingga diperoleh masukan yang komprehensif dalam rangka menyamakan persepsi.

### **IKU 4: Tersedianya Hasil Rekomendasi Penelitian Berdasarkan Usulan Daerah/Instansi Terkait.**

Target IKU 4 sebesar 51% dengan realisasi sebesar 37,93% atau kurang dari target, sehingga capaian kinerja hanya sebesar 74,37%

Tidak tercapainya capaian target kinerja disebabkan beberapa faktor antaralain:

- 1) Terbatasnya anggaran penelitian dan sumber daya manusia. Pada awal tahun 2017 diperkirakan jumlah pelaksanaan penelitian menindaklanjuti permintaan pemerintah daerah lebih banyak dibandingkan permintaan dari internal kementerian. Namun seiring waktu berjalan penugasan menteri dan permintaan subsektor masuk di

pertengahan tahun. Badan Litbang Perhubungan dalam hal ini seyogyanya tentu mengedepankan kebutuhan internalkementerian;

- 2) Beberapa permintaan daerah seringkali dalam bentuk permohonan bantuan anggaran dan pembangunan fisik yang tidak dapat dipenuhi oleh Badan Litbang Perhubungan. Tidak jarang permintaan penelitian lebih dari satu untuk setiap pemerintah daerah yang mengajukan. Oleh karena itu, seluruh permintaan/usulan daerah perlu diidentifikasi lagi secara cermat dengan melihat skala kebutuhan daerah tersebut, dan apakah termasuk isu strategis serta komitmen pemerintah daerah selama pelaksanaan dan yang paling utama adalah tindak lanjut pemanfaatan hasil penelitian.

Meskipun tidak mencapai target, namun terdapat beberapa catatan yang menjadi faktor keberhasilan dari IKU 4, antara lain:

- 1) Sebagaimana disebutkan pada salah satu faktor keberhasilan SS-1, fasilitasi klinik transportasi sangat diapresiasi dan disambut baik oleh pemerintah daerah khususnya pihak Dinas Perhubungan. Setiap tahun Badan Litbang Perhubungan selalu mendapatkan banyak permintaan bantuan pelaksanaan/pendampingan kegiatan penelitian di daerah.
- 2) Permintaan untuk pelaksanaan penelitian bidang transportasi dari pemerintah daerah terus meningkat dan pada tahun 2017 terdapat 28 permintaan pendampingan penelitian dari pemerintah daerah dengan rata-rata permintaan sebanyak lima penelitian.
- 3) Adanya transfer *knowledge* pada saat pelaksanaan penelitian di daerah dengan melibatkan tenaga *surveyor* lokal dan pemerintah daerah setempat.

### C. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Ketiga

Sasaran ketiga, yaitu meningkatnya jejaring/kerjasama penelitian dan pengembangan memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 200%. Pencapaian kinerja SS-2 diperoleh dari dua indikator kinerja utama, yaitu IKU 5: tersusunnya naskah kerjasama dengan lembaga penelitian/instansi terkait dan IKU 6: terselenggaranya kerjasama penelitian. Beberapa faktor keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja IKU 5 dan 6 adalah sebagai berikut:

#### **IKU 5: Tersusunnya Naskah Kerja Sama Dengan Lembaga Penelitian/ Instansi Terkait**

Realisasi capaian IKU 5, yaitu sebanyak enam naskah kerjasama telah disusun di tahun 2017 melampaui target yang telah ditetapkan sebelumnya, yaitu dua naskah. Dengan demikian capaian kinerja IKU 5 adalah sebesar 300%. Terdapat empat faktor keberhasilan pencapaian kinerja IKU 5, yaitu:

- 1) Meningkatnya permintaan kerjasama dari *stakeholder* daerah untuk dapat memanfaatkan hasil penelitian litbang, yaitu Pemerintah Kabupaten Minahasa

Selatan dan Pemerintah Kabupaten Boven Digoel terkait pemanfaatan hasil kajian studi tataran transportasi lokal sebagai dasar penentuan kebijakan perencanaan wilayah;

- 2) Bertambahnya jumlah jejaring kerja sama dengan perguruan tinggi dalam rangka peningkatan kualitas hasil penelitian sesuai dengan arahan Menteri Perhubungan agar Badan Litbang Perhubungan melakukan kolaborasi dengan perguruan tinggi dan lembaga kelitbang dalam rangka pengembangan riset transportasi.

#### **IKU 6: Terselenggaranya Kerja Sama Penelitian Transportasi**

Realisasi capaian IKU 6 adalah sebanyak sepuluh penelitian sesuai dengan target dengan capaian kinerja sebesar 100%.

Faktor keberhasilan capaian kinerja IKU 6 adalah Badan Litbang Perhubungan telah menjalin hubungan baik dan kemitraan dengan lembaga penelitian dan perguruan tinggi. Pelaksanaan kerjasama penelitian dapat meningkatkan kompetensi dan pengalaman para peneliti Badan Litbang

#### **D. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Keempat**

Sasaran keempat, yaitu meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan *monitoring* diperoleh dari satu indikator, yaitu:

#### **IKU 7: Terselenggaranya pelaksanaan *monitoring* tindak lanjut hasil penelitian.**

Dari target sebesar 41% penelitian yang direncanakan untuk dimonitor terelisasi sebesar 45,45% sehingga capaian kinerja IKU 7 adalah 110,85%.

Salah satu faktor keberhasilan dari IKU 7 adalah hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan dalam bentuk rekomendasi kebijakan berangkat dari kebutuhan pengguna dan telah diserahkan kepada pengguna. Penelitian yang akan dilakukan *monitoring* terbatas pada hasil penelitian yang telah diserahkan dua tahun sebelumnya. Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk perbaikan kedepan dari indikator ini, yaitu:

- 1) Perlu mekanisme yang jelas terkait pelaksanaan *monitoring*;
- 2) Kegiatan *monitoring* baru sebatas pada identifikasi kepada penerima (pengguna) melalui sarana media komunikasi untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian yang telah diserahkan oleh Badan Litbang Perhubungan. Indikator ini baru diwujudkan pada triwulan 4 sehingga belum tersedianya anggaran untuk pelaksanaan kegiatan *monitoring* terhadap studi sebelumnya.

#### **E. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Kelima**

SS-5, yaitu meningkatnya produktivitas kinerja sumber daya manusia Badan Litbang Perhubungan memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 101,62%. Pencapaian kinerja SS-5 diperoleh dari tiga indikator kinerja utama, yaitu IKU 8:

proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai; IKU 9: proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan dan IKU 10: pelaksanaan penelitian per-peneliti. Beberapa faktor keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja SS-5 pada masing-masing indikator adalah sebagai berikut:

#### **IKU 8: Proporsi Tenaga Fungsional Peneliti Badan Litbang Terhadap Total Pegawai**

Realisasi capaian IKU 8, yaitu sebesar 54,74% atau sebanyak 104 peneliti kurang dari target semula 55% atau 105 peneliti dari total pegawai 190. Dengan demikian, capaian kinerja IKU 3 hanya sebesar 99,53%. Capaian realisasi diperoleh dengan melihat proporsi jumlah peneliti terhadap jumlah pegawai Badan Litbang Perhubungan secara keseluruhan.

Tidak tercapainya target IKU 8 disebabkan terdapat beberapa peneliti yang telah purna bakti. Beberapa hal yang perlu dilakukan untuk mengantisipasi jumlah peneliti yang cenderung berkurang, yaitu:

- 1) Mengikutsertakan calon pegawai (CPNS) dan staf dalam diklat peneliti.
- 2) Mengajukan permohonan kebutuhan PNS untuk jabatan peneliti berdasarkan perhitungan analisis beban kerja disamping membuka kesempatan menerima mutasi pegawai yang ingin beralih fungsi sebagai peneliti.

#### **IKU 9: Proporsi Anggaran Penelitian Terhadap Anggaran Total Badan Litbang Perhubungan**

Realisasi IKU 9 adalah sebesar 51% melebihi target awal, yaitu 50% sehingga capaian kinerja IKU 9 menjadi sebesar 102%. Faktor keberhasilan dari IKU 9 ini salah satunya adalah kebutuhan penelitian yang semakin meningkat.

#### **IKU10: Pelaksanaan Penelitian PerPeneliti**

Tahun 2017 ditargetkan peneliti Badan Litbang Perhubungan dapat menghasilkan 1-2 penelitian dalam setahun atau rata-rata indeks output sebesar 1,5. Pada triwulan IV tahun 2017 terealisasi rata-

rata indeks output penelitian perpeneliti sebesar 1,55% sehingga capaian kinerja IKU 10 menjadi 103,33%. Formula capaian IKU 10 adalah dengan menghitung rata-rata indeks penelitian per-peneliti dari masing-masing bidang penelitian.

Beberapa faktor penyebab meningkatnya rata-rata indeks pelaksanaan penelitian perpeneliti tahun 2017 antaralain:

- 1) Meningkatnya permintaan pelaksanaan penelitian dari internal Kementerian Perhubungan dan pimpinan pemerintah daerah khususnya untuk bidang transportasi jalan dan perkeretaapian. Sehingga diperoleh rata-rata indeks pelaksanaan penelitian bidang transportasi darat adalah dua penelitian untuk setiap penelitiannya;

- 2) Revisi kegiatan pelaksanaan Studi Asal Tujuan Transportasi Nasional Penumpang menjadikan pengalihan sebagian anggaran untuk pelaksanaan penelitian di bidang transportasi antarmoda;
- 3) Dukungan pimpinan menentukan besaran kinerja capaian penelitian dari penelitiannya.

#### **F. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Keenam**

Sasaran keenam, yaitu meningkatnya kualitas SDM Badan Litbang Perhubungan yang kompeten dan professional.

##### **IKU 11: Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang**

Realisasi IKU 11 adalah sebanyak sebelas kegiatan diklat telah diselenggarakan untuk peningkatan SDM peneliti litbang sesuai dengan jumlah target kegiatan di awal, yaitu 10. Dengan demikian capaian kinerja IKU 11 adalah sebesar 110%. Formula perhitungan adalah jumlah penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan yang diperuntukkan untuk peningkatan kompetensi peneliti bidang transportasi dalam satu tahun anggaran.

Salah satu faktor keberhasilan capaian kinerja IKU 11 adalah konsistensi antara rencana kegiatan dengan realisasi pelaksanaan. Beberapa pelatihan teknis dan pelatihan penunjang telah dilaksanakan pada tahun 2017, namun untuk langkah perbaikan kedepannya, optimalisasi penyelenggaraan pelatihan perlu dilakukan melalui analisis kebutuhan pelatihan yang tepat guna.

#### **G. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Ketujuh**

Sasaran ketujuh, yaitu meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 99,38%. Pencapaian kinerja SS-7 diperoleh dari empat indikator kinerja utama. Tercatat dua indikator memperoleh capaian kinerja sebesar 100%, satu indikator memperoleh capaian kinerja 110% dan satu indikator memperoleh capaian kinerja sebesar 97,50%.

##### **IKU 12: Terwujudnya Kegiatan Publikasi Kelitbangan Dan Diseminasi Hasil Penelitian**

Realisasi IKU 12 pada triwulan IV tahun 2017 tercatat sebanyak 35 kegiatan kegiatan seminar/FGD telah diselenggarakan sesuai dengan rencana target semula, sehingga capaian kinerja IKU 12 adalah 100%. Formula perhitungan IKU 12 adalah jumlah seluruh kegiatan seminar/FGD yang menghadiri undangan Kepala Badan Litbang Perhubungan. Faktor keberhasilan capaian kinerja ini adalah komitmen dan kejelian dari masing-masing penanggung jawab dalam mengangkat tema aktual.

### **IKU 13: Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui *Open Journal System***

Capaian IKU 13 terealisasi sebanyak 78 artikel KTI yang telah dipublikasikan melalui OJS kurang daripada target semula, yaitu delapan puluh artikel sehingga capaian kinerja hanya sebesar 97,50%. Tidak terpenuhinya delapan puluh artikel untuk dipublikasikan di tahun 2017 disebabkan oleh ketidaktercapaian realisasi publikasi melalui Warta Penelitian karena sampai dengan akhir Desember 2017 jumlah KTI yang telah dilakukan *review* dan siap publikasi hanya 24 dari tiga puluh KTI yang ditargetkan. Sementara itu realisasi capaian Jurnal Penelitian Antarmoda dan Warta Ardhia melebihi dari target semula sedangkan jumlah publikasi KTI Jurnal Jalan dan Jurnal Laut sesuai target.

Beberapa catatan penyebab tidak tercapainya target publikasi KTI secara umum dapat disebabkan oleh beberapa hal, antara lain:

1. Keterlambatan para peneliti dalam mendaftarkan KTI mereka sehingga berimplikasi terhadap keterlambatan tim editor dan mitra bestari jurnal untuk *me-review* KTI yang akan dipublikasikan.
2. Tugas para peneliti tidak hanya melaksanakan tugas penelitian tetapi juga pelaksanaan penugasan lainnya. Seringkali hal ini menjadi alasan keterlambatan para peneliti untuk dapat menyampaikan KTI-nya atau memperbaiki dengan segera KTI yang telah dilakukan *review*.
3. Jurnal yang tidak terakreditasi cenderung sulit mendapatkan bahan KTI karena peneliti akan lebih memilih jurnal yang terakreditasi dengan harapan angka kredit yang diperoleh tinggi.
4. Tidak adanya keterlibatan Ahli Peneliti Utama (APU) untuk penilaian akreditasi jurnal dan penilaian KTI dalam lingkup lembaga penelitian itu sendiri. Suatu lembaga penelitian yang memiliki Ahli Peneliti Utama akan menjadi pertimbangan bagi LIPI untuk lembaga penelitian tersebut dapat melakukan penilaian mandiri. Sedangkan bagi lembaga penelitian yang tidak memiliki APU maka para penilai isi jurnal harus berasal dari LIPI atau di luar lembaga penelitian itu sendiri.

Adapun beberapa strategi yang dapat dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk perbaikan kinerja indikator ini di tahun mendatang, antara lain:

1. Mengoptimalkan pemanfaatan aplikasi OJS untuk publikasi penelitian Badan Litbang Perhubungan;
2. Mendorong para peneliti untuk memanfaatkan OJS dengan mendaftarkan karya tulisilmiah;
3. Mendorong para peneliti madya untuk mencapai gelar Ahli Peneliti Utama sehingga penilaian KTI dapat dilakukan secara mandiri tidak bergantung kepada penilai dari LIPI.

### **IKU 14: Tersedianya Hasil Kelitbangan Yang Diajukan Untuk Memperoleh Sertifikat Terdaftar HKI**

Realisasi IKU 14 di tahun 2017 adalah sebanyak sepuluh judul telah diusulkan HKI sesuai dengan target semula sehingga capaian kinerja IKU 14 adalah 100%. Apabila dibandingkan dengan target sebelumnya di tahun 2015-2016 terlihat kecenderungan jumlah HKI yang ditargetkan cenderung menurun. Salah satu penyebab menurunnya

jumlah usulan HKI adalah semakin sedikitnya jumlah usulan HKI yang disampaikan kepada Sekretariat Badan Litbang Perhubungan untuk dilakukan proses pengajuan kepada Kementerian Hukum dan HAM.

Oleh karena terdapat beberapa catatan untuk peningkatan kinerja dari IKU 14, yaitu:

1. Melakukan sosialisasi kepada seluruh peneliti dan pimpinan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan tentang pentingnya HKI;
2. Melakukan identifikasi hasil kelitbangan yang siap untuk diusulkan HKI;
3. Mendorong para peneliti untuk mengusulkan KTI-nya agar memperoleh sertifikasi terdaftar HKI.

#### **IKU 15: Tersusunnya buku *knowledge sharing program (KSP)***

Realisasi IKU 15 di tahun 2017 adalah sebanyak sebelas buku sesuai dengan target semula sehingga capaian kinerja IKU 15 sebesar 100%. Tercapainya target tersebut disebabkan antara lain pelaksanaan kegiatan telah direncanakan secara baik dan pelaksanaannya oleh tim dan sesuai jadwal.

### **H. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Kedelapan**

Sasaran kedelapan, yaitu meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 100%. Pencapaian kinerja SS-8 diperoleh dari dua indikator kinerja utama, yaitu IKU 16: Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel dan IKU 17: Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan.

#### **IKU 16: Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel**

Pada tahun 2017, Badan Litbang Perhubungan telah melaksanakan manajemen administrasi sebanyak lima unit sesuai dengan yang ditargetkan sehingga pencapaian kinerja yang diperoleh adalah sebesar 100%.

Faktor keberhasilan dari penyelenggaraan administrasi perkantoran yang akuntabel adalah komitmen dari para penanggung jawab kegiatan untuk melaksanakan kegiatan secara tepat waktu, transparan, efektif dan efisien. Bentuk transparansi, efektivitas dan efisiensi kegiatan diwujudkan melalui modernisasi penyelenggaraan administrasi, yaitu di antaranya dengan memanfaatkan penggunaan aplikasi seperti e-surat, aplikasi omspan, *e-planning*, aplikasi KRISNA, *e-performance*, aplikasi SMART dan lain-lain.

#### **IKU 17: Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan**

Kinerja evaluasi AKIP Badan Litbang Perhubungan diasumsikan memperoleh nilai A sesuai dengan realisasi nilai di tahun 2016. Sehingga capaian kinerja indikator ini diharapkan dapat dicapai 100%. Beberapa upaya perbaikan dalam hal ini telah dilakukan dengan mengacu pada hasil penilaian evaluasi AKIP tahun 2016.

Apabila dibandingkan dengan nilai evaluasi AKIP Badan Litbang Perhubungan tahun 2015, yaitu 78,11 (nilai BB), terdapat perbaikan dan peningkatan di tahun 2016 dengan perolehan nilai 80,51 (nilai A). Penilaian AKIP Badan Litbang Perhubungan dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan dan pada tahun 2016 sistem penilaian telah dilakukan secara lebih ketat menggunakan pedoman dari KemenpanRB. Perolehan nilai AKIP 2016 meningkat 103,07% dibandingkan nilai AKIP tahun 2015.

Berdasarkan hasil penilaian AKIP tahun 2016, terdapat beberapa catatan antara lain:

1. Aspek perencanaan kinerja, penilaian di tahun 2016 lebih rendah dikarenakan penilaian lebih ketat untuk indikator dengan kriteria SMART. Sasaran strategis belum ada perubahan dari tahun sebelumnya, yaitu belum berorientasi *outcome* dan indikator kinerja belum disusun memenuhi bisnis proses di lingkungan Badan Litbang Perhubungan;
2. Aspek pengukuran kinerja tahun 2016 mengalami peningkatan dikarenakan Badan Litbang Perhubungan telah menyusun dokumen perjanjian kinerja secara berjenjang dari Eselon I hingga Eselon IV;
3. Aspek pelaporan kinerja tahun 2016 memperoleh nilai lebih rendah dikarenakan laporan kinerja yang disusun dianggap belum menguraikan analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kerjanya. Hasil pengukuran kinerja belum menjadi dasar pemberian *reward and punishment*. Bukti *punishment* telah disampaikan namun bukti *reward* dianggap masih kurang karena tidak terkait langsung dengan kinerja indikator
4. Aspek evaluasi internal mengalami peningkatan di tahun 2016 karena Badan Litbang Perhubungan telah menyampaikan laporan rencana aksi dan evaluasi program sebagai bentuk implementasi pelaksanaan pengukuran kinerja di tahun 2016.
5. Aspek evaluasi kinerja mengalami peningkatan di tahun 2016 karena laporan pencapaian kinerja telah disusun secara lebih lengkap beserta uraian masing-masing kinerja dibandingkan tahun sebelumnya.

## I. Analisis Capaian Kinerja pada Sasaran Kesembilan

Sasaran kesembilan, yaitu meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran memperoleh nilai rata-rata capaian kinerja sebesar 97,73%. Pencapaian kinerja SS-9 diperoleh dari dua indikator kinerja utama, yaitu IKU 18: Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total dan IKU 19: Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan.

### **IKU 18: Rata-Rata Rasio Jumlah Pemanfaatan BMN Dari Jumlah BMN Total**

Realisasi IKU 18 adalah sebesar 91,29% melebihi dari target awal, yaitu 89% sehingga capaian kinerja diperoleh sebesar 102,57%. Faktor penyebab keberhasilan salah satunya adalah telah dilakukannya identifikasi melalui pencatatan BMN secara rutin. Namun, untuk peningkatan di tahun mendatang beberapa upaya yang dapat dilakukan Badan Litbang Perhubungan, yaitu melakukan pendataan secara intensif untuk seluruh aset

Badan Litbang Perhubungan serta tindak lanjut pengelolaan aset-aset tersebut.

### **IKU 19: Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan**

Tingkat penyerapan Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 terealisasi sebesar 83,60% kurang dari target awal yang diperjanjikan, yaitu 90% sehingga capaian kinerja IKU 19 hanya 92,89%.

Penyebab utama tidak tercapainya capaian kinerja IKU 19 adalah terlalu besarnya pengalokasian belanja pegawai, akibat kesalahan perhitungan terhadap perkiraan kenaikan gaji dan tunjangan kinerja pegawai yang ternyata tidak mengalami kenaikan, kelebihan tunjangan kinerja peneliti madya yang akan naik pangkat dan ternyata proses kenaikan pangkat belum selesai sampai dengan akhir tahun 2017 serta adanya mutasi pegawai, disamping itu terdapat pengembalian sisa kontrak, perjalanan dinas dan efisiensi beberapa kegiatan.

Beberapa upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja penyerapan anggaran di tahun mendatang, yaitu:

1. Mempercepat proses revisi DIPA (apabila terdapat blokir atau kebijakan untuk merevisi kegiatan) sehingga pelaksanaan anggaran dapat optimal dan efisien;
2. Mempercepat proses pengelolaan anggaran (setiap kegiatan yang telah selesai agar dapat segera dilengkapi pertanggungjawabannya untuk diproses lanjut oleh pengelola anggaran);
3. Mempercepat revisi POK untuk meningkatkan pelaksanaan kegiatan agar penggunaan anggaran lebih efektif;
4. Segera melakukan proses pengadaan barang dan jasa di awaltahun.

#### **3.2.5 Analisis Efisiensi Sumber Daya**

Upaya efisiensi penggunaan anggaran antara lain dilakukan dengan memaksimalkan pemanfaatan ruang rapat utama Badan Litbang Perhubungan. Pelaksanaan kegiatan *Focus Group Discussion* dan forum sosialisasi sepanjang tahun 2017 sebagian dilaksanakan dengan memanfaatkan Ruang Rapat Garuda dan Auditorium Badan Litbang Perhubungan serta Ruang Mataram di Kantor Kementerian Perhubungan. Sementara untuk beberapa kegiatan dengan jumlah peserta melebihi kapasitas ruangan tersedia diselenggarakan dengan menggunakan fasilitas hotel. Efisiensi operasional layanan perkantoran kelitbangan dalam hal ini juga dilakukan melalui pembatasan penggunaan listrik, dan telepon.

Implementasi *Open Journal System* (OJS) untuk penerbitan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2017 juga berkontribusi terhadap efisiensi anggaran dengan memangkas biaya cetak jurnal untuk didistribusikan ke seluruh dinas perhubungan dan instansi terkait, melalui OJS dapat lebih memperluas jangkauan publikasi hasil penelitian. Disamping itu, penggunaan aplikasi OJS juga meningkatkan efisiensi kerja tim pengelola jurnal penelitian dari mulai pengajuan naskah, proses edit naskah sampai menjadi tulisan ilmiah.

### 3.2.6 Capaian Keberhasilan Badan Litbang Perhubungan Lainnya

Beberapa capaian keberhasilan lainnya serta kegiatan yang menunjang tugas dan fungsi Badan Litbang Perhubungan di Tahun 2017 antara lain:

1. Pada kegiatan Pendidikan dan Pelatihan Peneliti Madya Tahun 2017 yang diselenggarakan oleh LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia), dua orang Peneliti Muda Badan Litbang Perhubungan terpilih sebagai peserta terbaik peringkat pertama dan kedua.
2. Pada tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan telah berkontribusi pada *side event* pertemuan internasional *The 4th ASEAN-EUROPE Transport Ministerial Meeting*, melalui penyelenggaraan *The 4th ASEAN-EUROPE Transport Ministerial Meeting Business Forum*, dalam pada itu Kementerian Perhubungan bertindak selaku tuan rumah kegiatan.
3. Pada kegiatan pemasyarakatan penulisan ilmiah bagi masyarakat umum untuk turut memberikan sumbangsih terhadap penelitian transportasi dalam bentuk ide kreatif dan inovatif dibidang perkeretaapian, Badan Litbang Perhubungan menyelenggarakan kegiatan Lomba Penelitian Transportasi Tahun 2017 dengan tema “Melalui Inovasi Kita Ciptakan Perkeretaapian Nasional yang Selamat dan Nyaman.”
4. Dalam rangka meningkatkan kualitas keilmiah penerbitan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan, melalui KP 606 Tahun 2017 tentang SOP Layanan Unggulan Kementerian Perhubungan Tahun 2017, Badan Litbang Perhubungan telah berkontribusi melalui implementasi pemanfaatan *Open Journal System*(OJS).
5. Dalam rangka mewujudkan sinergitas perencanaan, pelaksanaan dan pemanfaatan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan antara pemerintah pusat, regulator dan operator transportasi, Badan Litbang Perhubungan secara rutin menyelenggarakan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Penelitian dan Pengembangan bidang Transportasi.
6. Pada tahun 2017, Rakornis Badan Litbang Perhubungan mengusung tema “Peningkatan Sinkronisasi Penelitian dan Pengembangan Transportasi dalam Mewujudkan Konektivitas Transportasi Nasional yang Efektif dan Efisien.”
7. Salah satu bentuk partisipasi Badan Litbang Perhubungan dalam Forum Komunikasi Kelitbangan pada tahun 2017, yaitu melalui penyelenggaraan seminar dengan tema “Revitalisasi Badan Litbang Perhubungan dalam Mendukung Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Peningkatan Daya Saing dan Kemandirian Perekonomian Nasional.”

### 3.3 REALISASI ANGGARAN TAHUN 2017

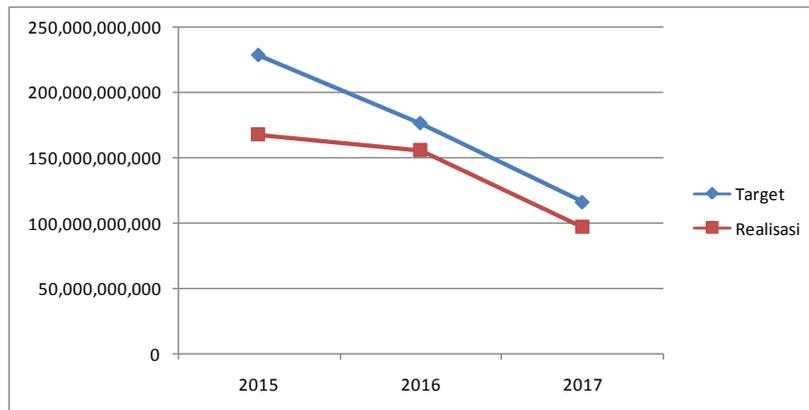
Perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu tahun 2015-2017 cenderung mengalami penurunan. Kondisi perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu tiga tahun terakhir, sebagaimana disajikan dalam tabel 3.16.

**Tabel 3.16 Perkembangan Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan 2015-2017**

| TAHUN         | 2015            | 2016            | 2017            |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Target        | 228,259,100,000 | 176,406,427,000 | 116,194,498,000 |
| Realisasi     | 167,659,025,429 | 156,196,689,150 | 97,137,904,761  |
| Sisa Anggaran | 60,600,074,571  | 20,209,737,850  | 19,137,904,761  |
| Daya Serap    | 73.45%          | 88.54%          | 83.6%           |

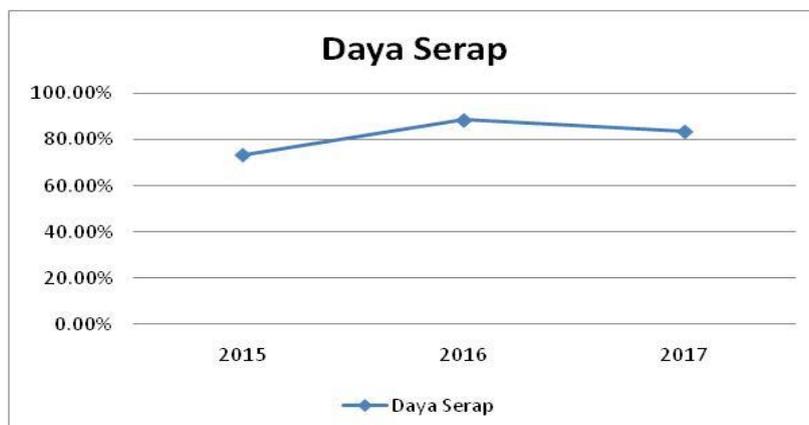
Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

Berdasarkan data perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama tiga tahun terakhir, terlihat pagu anggaran cenderung mengalami penurunan. Penurunan pagu paling tinggi terjadi di tahun 2016 sebesar 29% dibandingkan tahun 2015 bersamaan dengan berkurangnya jumlah peneliti sebesar 20%. Selanjutnya pagu anggaran awal tahun 2017, yaitu Rp124.163.000.000,00 kembali berkurang sebesar 30% dibandingkan pagu anggaran tahun 2016 sebesar Rp176.406.427.000,00. Kondisi menurunnya pagu anggaran tersebut digambarkan pada Gambar 3.10 di bawahini:



**Gambar 3.9 Perkembangan Pagu Anggaran Tahun 2015 - 2017**

Adapun perkembangan daya serap anggaran Badan Litbang Perhubungan terhadap pagu revisi selama kurun waktu lima tahun 2015-2017 dapat dilihat pada Gambar 3.11.



**Gambar 3.10 Perkembangan Daya Serap Tahun 2015 - 2017**

Berdasarkan data aplikasi Sistem *Monitoring* dan Evaluasi Kinerja Terpadu (SMART) tahun 2017, pencapaian kinerja Badan Litbang Perhubungan untuk realisasi anggaran dan realisasi output memperoleh nilai kinerja sebesar 90,39% (sangat baik). Nilai tersebut diperoleh dari capaian nilai kinerja dan nilai efisiensi setiap unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Secara rinci nilai implementasi dan efisiensi Badan Litbang Perhubungan berdasarkan nilai masing-masing unit kerja disajikan pada Tabel 3.17.

**Tabel 3.17 Nilai Implementasi dan Efisiensi Kinerja Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017**

| No. | Unit Kerja   | Penyerapan | Konsistensi | Capaian Keluaran | Efisiensi | Nilai Kinerja |
|-----|--|------------|-------------|------------------|-----------|---------------|
| 1   | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan                          | 78,57      | 83,31       | 98,63            | 20,00     | 94,29         |
| 2   | Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan | 85,46      | 74,61       | 100,00           | 14,54     | 90,06         |
| 3   | Puslitbang Transportasi Udara                                  | 84,66      | 69,57       | 89,29            | -1,44     | 72,99         |
| 4   | Puslitbang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian               | 89,17      | 79,94       | 99,50            | 10,07     | 87,98         |
| 5   | Puslitbang Transportasi Antarmoda                              | 88,13      | 44,89       | 112,83           | 20,00     | 94,40         |

Sumber: Aplikasi SMART DJA Kementerian Keuangan, 2018

### 3.3.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2017

Pada tahun 2017, perolehan pagu anggaran awal Badan Litbang Perhubungan adalah sebesar Rp124.163.000.000,00 dan direncanakan target daya serap sebesar 90%. Namun, ditengah perjalanan tahun anggaran 2017 adanya kebijakan terkait perlu dilakukannya penyempurnaan metodologi pelaksanaan kegiatan Studi Asal Tujuan Penumpang menjadikan pelaksanaan studi diundur ke tahun 2018. Hal ini berimplikasi terhadap revisi anggaran sehingga merubah jumlah pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan menjadi Rp116.194.498.000,00. Secara rinci pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan berdasarkan jenis belanja tahun 2017 disajikan sebagai berikut:

**Tabel 3.18 Pagu Anggaran Perjenis Belanja Tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan**

| Jenis Belanja   | Pagu Awal (Rp)         | Pagu Revisi (Rp)       |
|-----------------|------------------------|------------------------|
| Belanja Pegawai | 40.005.800.000         | 40.005.800.000         |
| Belanja Barang  | 82.780.144.000         | 73.966.228.000         |
| Belanja Modal   | 1.377.056.000          | 2.222.470.000          |
| <b>Total</b>    | <b>124.163.000.000</b> | <b>116.194.498.000</b> |

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

Secara rinci kondisi pagu anggaran tahun 2017 adalah sebagai berikut:

### 1) Pagu Anggaran Awal

Realisasi anggaran pada tahun anggaran 2017 adalah sebesar Rp124.163.000.000,00. Kondisi pagu anggaran awal berdasarkan jenis kegiatan dan belanja dapat dilihat pada Tabel 3.19 di bawah ini:

**Tabel 3.19 Pagu Anggaran Awal Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017**

| NO | PROGRAM KEGIATAN   | JENIS BELANJA         |                       |                      |
|----|--|-----------------------|-----------------------|----------------------|
|    |  | PEGAWAI (Rp)          | BARANG (Rp)           | MODAL (Rp)           |
| 1  | Layanan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya     | 23.501.759.000        | 20.946.726.000        | 849.860.000          |
| 2  | Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian              | 5.000.000.000         | 11.608.940.000        | 160.000.000          |
| 3  | Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 14.475.096.000        | 175.196.000          |
| 4  | Litbang Transportasi Udara                                 | 4.878.702.000         | 12.720.040.000        | 140.000.000          |
| 5  | Litbang Transportasi Antarmoda                             | 2.909.500.000         | 23.029.342.000        | 52.000.000           |
|    | <b>TOTAL</b>   | <b>40.005.800.000</b> | <b>82.780.144.000</b> | <b>1.377.056.000</b> |

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

### 2) Pagu Anggaran Revisi

Adanya kebijakan terkait kebutuhan penyempurnaan metodologi pelaksanaan kegiatan Studi Asal Tujuan Penumpang dan mengingat kegiatan ini memiliki skala nasional menjadikan pagu anggaran awal direvisi menjadi Rp116.194.498.000,00. Secara rinci perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan berdasarkan jenis belanja dapat dilihat pada Tabel 3.20 berikut ini.

**Tabel 3.20 Pagu Anggaran Revisi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017**

| NO | PROGRAM KEGIATAN   | JENIS BELANJA         |                       |                      |
|----|--|-----------------------|-----------------------|----------------------|
|    |  | PEGAWAI (Rp)          | BARANG (Rp)           | MODAL (Rp)           |
| 1. | Layanan Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya     | 23.501.759.000        | 20.916.400.000        | 880.186.000          |
| 2. | Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian              | 5.000.000.000         | 11.608.940.000        | 160.000.000          |
| 3. | Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 14.475.096.000        | 175.196.000          |
| 4. | Litbang Transportasi Udara                                 | 4.878.702.000         | 12.720.040.000        | 140.000.000          |
| 5. | Litbang Transportasi Antarmoda                             | 2.909.500.000         | 14.245.752.000        | 867.088.000          |
|    | <b>TOTAL</b>   | <b>40.005.800.000</b> | <b>73.966.228.000</b> | <b>2.222.470.000</b> |

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

### 3.3.2 Analisis Dana yang Tidak Terserap Tahun 2017

Capaian daya serap anggaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 tercatat sebesar 83,6% atau Rp97.137.904.761,00, dan sisa anggaran yang tidak terserap dari pagu akhir adalah sebesar Rp19.056.593.239,00(16,4%).

Nilai persentase daya serap tersebut menunjukkan secara keseluruhan penyerapan anggaran sudah cukup baik. Adapun *output* secara fisik yang dihasilkan rata-rata sebesar 96,2% untuk semua kegiatan. Realisasi daya serap Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 perjenis belanja dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

**Tabel 3.21 Capaian Daya Serap Perjenis Belanja Tahun 2016**

| Jenis Belanja   | Anggaran (Rp)          | Realisasi (Rp)        | Penyerapan (%) |
|-----------------|------------------------|-----------------------|----------------|
| Belanja Pegawai | 40.005.800.000         | 26.329.963.097        | 65,82%         |
| Belanja Barang  | 73.966.228.000         | 68.649.633.109        | 92,81%         |
| Belanja Modal   | 2.222.470.000          | 2.158.308.555         | 97,11%         |
| <b>Total</b>    | <b>116.194.498.000</b> | <b>97.137.904.761</b> | <b>83,60%</b>  |

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

Kurang optimalnya realisasi serapan anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2017 berdasarkan data capaian realisasi anggaran perjenis belanja porsi paling besar berasal dari belanja pegawai, yaitu 72% atau Rp26.329.963.097,00 dari pagu awal sebesar Rp40.005.800.000,00. Faktor penyebab tidak terserapnya anggaran belanja pegawai tersebut dikarenakan kelebihan perhitungan gaji dan tunjangan kinerja pegawai dan tunjangan kinerja peneliti madya yang akan diproses naik pangkat di tahun 2017. Belum selesainya proses kenaikan pangkat para peneliti madya tersebut tentunya sangat mempengaruhi realisasi besaran belanja pegawai Badan Litbang Perhubungan.

Belanja modal pada umumnya terserap baik dengan daya serap sebesar 97,11% atau terserap sebesar Rp68.649.633.109,00 dari pagu awal Rp73.966.228.000,00. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengadaan sarana dan prasarana dapat direalisasikan sesuai dengan rencana setelah revisi anggaran. Begitu pula dengan belanja barang mengikat yang terserap sebesar 92,81% dikarenakan anggaran dapat digunakan sesuai dengan kebutuhan yang direncanakan untuk kebutuhan operasional perkantoran. Adapun sisa anggaran belanja barang, yaitu 28% dan belanja modal sebesar 0,34% berasal dari biaya pemeliharaan, belanja operasional sisa perjalanan, sisa belanja barang dan sisa belanja modal.

Berdasarkan data capaian daya serap per-program kegiatan Badan Litbang Perhubungan (tingkat Eselon II), realisasi tertinggi untuk tahun anggaran 2017 pada kegiatan Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian sebesar 89,2% dan terendah pada kegiatan Layanan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya sebesar 78,6%. Data rinci capaian daya serap kegiatan Badan Litbang Perhubungan berdasarkan program kegiatan disajikan pada Tabel 3.22.

**Tabel 3.22 Capaian Daya Serap Perprogram Kegiatan Tahun 2017**

| NO | PROGRAM KEGIATAN   | PAGU (Rp)      | REALISASI (Rp) | PENYERAPAN (%) |
|----|--|----------------|----------------|----------------|
| 1. | Layanan Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya     | 45.298.345.000 | 35.588.942.492 | 78,6%          |
| 2. | Litbang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian              | 16.768.940.000 | 14.953.209.700 | 89,2%          |
| 3. | Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 18.366.131.000 | 15.694.880.221 | 85,5%          |
| 4. | Litbang Transportasi Udara                                 | 17.738.742.000 | 15.017.051.925 | 84,7%          |
| 5. | Litbang Transportsi Antarmoda                              | 18.022.340.000 | 15.883.820.423 | 88,1%          |

| NO | PROGRAM KEGIATAN | PAGU (Rp)              | REALISASI (Rp)        | PENYERAPAN (%) |
|----|------------------|------------------------|-----------------------|----------------|
|    | <b>TOTAL</b>     | <b>116.194.498.000</b> | <b>97.137.904.761</b> | <b>83,6%</b>   |

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2017

Beberapa catatan anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 yang tidak terserap dari masing-masing kegiatan disajikan pada Tabel 3.23 di bawah ini:

**Tabel 3.23 Anggaran Kegiatan yang Tidak Terserap Tahun 2017**

| NO | PROGRAM/KEGIATAN   | KETERANGAN   |
|----|--|--|
| 1. | Layanan Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya     | Sisa gaji dan tunjangan: kelebihan alokasi kenaikan gaji dan tunjangan kinerja.<br>Belanja Barang: sisa perjalanan dinas dan kegiatan  |
| 2. | Litbang Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian              | Sisa gaji dan tunjangan: kelebihan alokasi kenaikan gaji dan tunjangan kinerja serta adanya mutasi pegawai.<br>Belanja barang: sisa kegiatan   |
| 3. | Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | Sisa gaji dan tunjangan: tunjangan kinerja peneliti utama<br>Pergantian KPA, Bendahara dan PPK mengakibatkan tertundanya pencairan anggaran.<br>Belanja barang: sisa kegiatan FGD dan pelaksanaan penelitian |
| 4. | Litbang Transportasi Udara                                 | Sisa gaji dan tunjangan: tunjangan kinerja peneliti madya<br>Belanja barang: sisa kegiatan   |
| 5. | Litbang Transportsi Antarmoda                              | Belanja barang: terlambatnya pelaksanaan kegiatan akibat proses revisi DIPA penelitian survei ATTN Penumpang   |

Secara lengkap perkembangan pelaksanaan anggaran Badan Litbang Perhubungan termasuk realisasi dan penyerapannya berdasarkan program/kegiatan dan jenis belanja disajikan pada **lampiran 4** Matriks Laporan Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017.

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1 KESIMPULAN

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2017 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis Unit Eselon I Badan Litbang Perhubungan kepada Menteri Perhubungan atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan dan sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Badan Litbang Perhubungan.

##### 4.1.1 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017

1. Laporan kinerja tahun 2017 menggambarkan kegiatan yang telah dicapai pada tahun 2017 dengan capaian pada beberapa sasaran strategis dan indikator kinerja melampaui target dan beberapa lainnya tidak mencapai target sebagaimana telah diperjanjikan dalam dokumen Perjanjian Kinerja beserta revisinya Tahun 2017.
2. Pencapaian kinerja rata-rata Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017 untuk Sembilan belas indikator kinerja utama, yaitu sebesar 112,46%. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel 4.1 berikutini:

**Tabel 4.1 Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017**

| NO                             | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)  | SATUAN | TARGET PK REVISI | REALISASI | KINERJA CAPAIAN (%) |
|--------------------------------|--|--|--------|------------------|-----------|---------------------|
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b> |  |  |        |                  |           |                     |
| 1.                             | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1. Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi        | %      | 75               | 79,31     | 105,75              |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>    |  |  |        |                  |           |                     |
| 2.                             | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2. Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi  | %      | 39               | 51,72     | 132,63              |
|                                |  | 3. Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/ <i>prototype</i> | %      | 10               | 10,34     | 103,40              |
|                                |  | 4. Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait       | %      | 51               | 37,93     | 74,37               |

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN   | TARGET PK REVISI  | REALISASI | KINERJA CAPAIAN (%) |        |
|--|---|-------------------------------|--|-------------------|-----------|---------------------|--------|
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>    |   |                               |  |                   |           |                     |        |
| 3                                      | Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan                              | 5.                            | Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait                      | naskah kerja sama | 2         | 6                   | 300    |
|  |   | 6.                            | Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi  | penelitian        | 10        | 10                  | 100    |
| 4                                      | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i> | 7.                            | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian                  | %                 | 41        | 45,45               | 110,85 |
| 5                                      | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan                          | 8.                            | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai                       | %                 | 55        | 54,74               | 99,53  |
|  |   | 9.                            | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan                 | %                 | 50        | 51                  | 102    |
|  |   | 10.                           | Pelaksanaan penelitian per peneliti  | Indeks rata-rata  | 1,5       | 1,55                | 103,33 |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |   |                               |  |                   |           |                     |        |
| 6                                      | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional                        | 11.                           | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                | kegiatan          | 10        | 11                  | 110    |
| 7                                      | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian               | 12.                           | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                     | kegiatan          | 35        | 35                  | 100    |
|  |   | 13.                           | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system | artikel           | 80        | 78                  | 97,50  |
|  |   | 14.                           | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI          | Laporan           | 10        | 10                  | 100    |

| NO | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)  | SATUAN | TARGET PK REVISI | REALISASI | KINERJA CAPAIAN (%) |
|----|--|--|--------|------------------|-----------|---------------------|
|    |  | 15. Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program                         | buku   | 11               | 11        | 100                 |
| 8  | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan | 16. Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel | unit   | 5                | 5         | 100                 |
|    |  | 17. Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan                               | nilai  | A (80)           | A (80)    | 100                 |
| 9  | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran  | 18. Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total       | %      | 89               | 91,29     | 102,57              |
|    |  | 19. Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan              | %      | 90               | 83,60     | 92,89               |

#### 4.1.2 Prestasi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2017

Beberapa prestasi Badan Litbang Perhubungan di tahun 2017, antara lain:

1. Peneliti Badan Litbang Perhubungan sebagai juara pertama dan kedua pada Pelatihan Peneliti Tingkat Madya.
2. Penanggung jawab penyelenggara pertemuan internasional *The 4th ASEAN-EUROPE Transport Ministerial Meeting Business Forum*.
3. Penyelenggara Lomba Penelitian Transportasi Tahun 2017 dengan tema "Melalui Inovasi Kita Ciptakan Perkeretaapian Nasional yang Selamat dan Nyaman."
4. Pemanfaatan aplikasi *Open Journal System (OJS)* untuk publikasi ilmiah;
5. Penyelenggara Seminar FKK Tahun 2017 dengan tema "Revitalisasi Badan Litbang Perhubungan dalam Mendukung Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Peningkatan Daya Saing dan Kemandirian Perekonomian Nasional."

#### 4.2 SARAN DAN TINDAK LANJUT

Dalam rangka perbaikan untuk meningkatkan nilai laporan kinerja agar memenuhi kriteria (nilai A) Badan Litbang Perhubungan melakukan beberapa upaya sebagai berikut:

##### 4.2.1 Perencanaan Kinerja

Beberapa upaya perbaikan dan catatan untuk peningkatan perencanaan kinerja Badan Litbang Perhubungan meliputi:

1. Penyusunan *review* Indikator Kinerja Utama (IKU) menggunakan pendekatan metoda *Balanced Scorecard (BSC)*, yaitu berdasarkan tiga aspek/perspektif, yaitu *Stakeholder*,

*Internal Process* dan *Learning and Growth*. Selanjutnya IKU yang telah disusun diturunkan dalam Indikator Kinerja Kegiatan (IKK);

2. Penyusunan *Review Renstra* Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 dengan indikator kinerja yang disusun dengan pendekatan *outcome*;
3. Penyusunan Perjanjian Kinerja secara berjenjang dari tingkat Eselon I sampai dengan Eselon IV;
4. Disetiap persiapan pelaksanaan kegiatan para penanggung jawab kegiatan perlu melakukan perencanaan penyusunan target kegiatan dan anggaran yang lebih baik dan mengantisipasi berbagai kemungkinan perubahan kebijakan apabila terjadi kebutuhan revisi DIPA yang akan mempengaruhi capaian dan kualitas kinerja program;
5. Dalam setiap perencanaan kegiatan dan anggaran harus memperhatikan dan memastikan perencanaan kegiatan telah mengacu pada kebijakan dan isu strategis sesuai arahan Menteri Perhubungan atau kegiatan prioritas nasional serta jelas pemanfaatannya. Dalam penetapan prioritas kegiatan penelitian dibutuhkan keterlibatan dan komitmen para pengelola kegiatan dan penanggung jawab anggaran. Demikian pula dengan perencanaan anggaran harus mengacu pada hasil evaluasi pelaksanaan anggaran tahun sebelumnya;
6. Berbagai agenda prioritas pelaksanaan kegiatan kelitbangan yang disusun berdasarkan kebutuhan serta meliputi kebutuhan anggarannya perlu dipetakan dalam bentuk kegiatan dengan skala prioritas.

#### **4.2.2 Pengukuran Kinerja**

Beberapa upaya yang dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan pengukuran kinerja, antara lain:

1. Optimalisasi pemantauan capaian kinerja dilakukan melalui aplikasi *E-Performance*, SMART DJA Kemenkeu dan E-Monev PP 39/Bappenas.
2. Melakukan *monitoring* capaian kinerja dalam format rencana aksi dan evaluasi program berisikan evaluasi capaian kinerja dan kegiatan per triwulan;
3. Dokumen perjanjian kinerja telah dijadikan sebagai dasar pengukuran kinerja di tingkat Eselon I sampai dengan Eselon IV.

#### **4.2.3 Pelaporan Kinerja**

Beberapa upaya yang dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan pelaporan kinerja, antara lain:

1. Penyusunan laporan kinerja telah menguraikan pencapaian hasil dan evaluasi serta analisis untuk pencapaian kinerja *outcome*, yaitu dalam bentuk analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja;
2. Pelaksanaan kegiatan evaluasi capaian kinerja triwulan melalui rapat koordinasi dengan mengundang seluruh unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan;

#### 4.2.4 Evaluasi Kinerja

Beberapa upaya perbaikan untuk peningkatan evaluasi kinerja Badan Litbang Perhubungan meliputi:

1. Pada evaluasi capaian kinerja per triwulan perlu melibatkan para penanggung jawab kegiatan sehingga dapat terpantau capaian pelaksanaan kegiatan serta diketahui kendala dan bagaimana upaya mengatasinya;
2. Evaluasi kinerja dilakukan secara menyeluruh dari tingkat Eselon I sampai dengan Eselon IV melalui penyusunan laporan rencana aksi telah dilengkapi oleh kolom tindak lanjut dan telah menjadi dasar alternatif perbaikan.

#### 4.2.5 Capaian Kinerja

Beberapa catatan upaya dan perbaikan di tahun mendatang untuk meningkatkan capaian kinerja, antara lain:

1. Penyusunan indikator Badan Litbang Perhubungan tahun 2017 telah direview dengan orientasi *outcome*;
2. Penyusunan indikator kinerja melingkupi bisnis proses kegiatan sehingga dapat diterjemahkan secara berjenjang dari *outcome* ke *output*;
3. Penetapan target perlu dilakukan secara cermat dengan mengacu pada realisasi capaian tahun sebelumnya dan memastikan capaian kinerja dapat terealisasi sesuai target;
4. Upaya peningkatan manajemen penyelenggaraan penelitian salah satunya melalui pelaksanaan kegiatan penelitian harus dilakukan secara swakelola. Disatu sisi jumlah peneliti terbatas karenanya diperlukan pelibatan narasumber/pakar/praktisi secara tepat untuk memastikan penelitian dapat selesai tepat waktu sekaligus menjaga kualitas pekerjaan hasil penelitian;
5. Beberapa pelatihan teknis dan pelatihan penunjang telah diselenggarakan sepanjang tahun 2017 untuk meningkatkan kompetensi keilmuan para peneliti. Pelatihan ini terbukti sangat membantu pelaksanaan penelitian di lingkungan Badan Litbang Perhubungan;
6. Optimalisasi kerjasama penelitian perlu ditingkatkan dengan membangun kerjasama yang baru atau memperbaharui kerjasama yang sudah ada melalui implementasi kegiatan penelitian bersama sehingga kemanfaatan penelitian kerjasama yang telah dilakukan selama ini menjadi jauh lebih optimal.

# LAMPIRAN

---

*Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan TA 2017*

Lampiran 1

**PERBANDINGAN REALISASI KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2017  
TERHADAP TARGET PERJANJIAN KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2017**

| NO                             | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA | SATUAN  | TARGET AWAL PK | TARGET REVISI | CAPAIAN KINERJA TAHUN 2017 |                   |                      |       |        |       |       |
|--------------------------------|--|-------------------------|---|----------------|---------------|----------------------------|-------------------|----------------------|-------|--------|-------|-------|
|                                |  |                         |   |                |               | REALISASI                  | % CAPAIAN KINERJA | CAPAIAN TRIWULAN (%) |       |        |       |       |
|                                |  |                         |   |                |               |                            |                   | TW I                 | TW II | TW III | TW IV |       |
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b> |  |                         |   |                |               |                            |                   |                      |       |        |       |       |
| 1.                             | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1.                      | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi  | %              | 75            | 75                         | 79,31             | 105,75               | 13    | 23     | 51    | 79,31 |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>    |  |                         |   |                |               |                            |                   |                      |       |        |       |       |
| 2.                             | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2.                      | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi                                      | %              | N/A           | 39                         | 51,72             | 132,63               | 9,81  | 20     | 34,62 | 51,72 |
|                                |  | 3.                      | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype   | %              | N/A           | 10                         | 10,34             | 103,40               | 0,97  | 1,93   | 3,93  | 10,34 |
|                                |  | 4.                      | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait | %              | N/A           | 51                         | 37,93             | 74,37                | 3,31  | 8,28   | 13,79 | 37,93 |

| NO                                  | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA | SATUAN   | TARGET AWAL PK        | TARGET REVISI | CAPAIAN KINERJA TAHUN 2017 |                   |                      |       |        |       |        |
|-------------------------------------|---|-------------------------|--|-----------------------|---------------|----------------------------|-------------------|----------------------|-------|--------|-------|--------|
|                                     |   |                         |  |                       |               | REALISASI                  | % CAPAIAN KINERJA | CAPAIAN TRIWULAN (%) |       |        |       |        |
|                                     |   |                         |  |                       |               |                            |                   | TW I                 | TW II | TW III | TW IV |        |
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b> |   |                         |  |                       |               |                            |                   |                      |       |        |       |        |
| 3.                                  | Meningkatnya jejaring/kerjasama penelitian dan pengembangan                               | 5.                      | Tersusunnya naskah kerjasama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait       | Naskah kerjasama/ MoU | N/A           | 2                          | 6                 | 300                  | 100   | 300    | 300   | 300    |
|                                     |   | 6.                      | Terselenggaranya kerjasama penelitian transportasi                             | Penelitian            | 4             | 10                         | 10                | 100                  | 14    | 35     | 58    | 100    |
| 4.                                  | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i> | 7.                      | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian  | %                     | N/A           | 41                         | 45,45             | 110,85               | 0     | 0      | 0     | 45,45  |
| 5.                                  | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan                          | 8.                      | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai       | %                     | N/A           | 55                         | 54,74             | 99,53                | 54    | 54,74  | 54,74 | 54,74  |
|                                     |   | 9.                      | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan | %                     | N/A           | 50                         | 51                | 102                  | 8,04  | 15     | 32,8  | 51     |
|                                     |   | 10.                     | Pelaksanaan penelitian per peneliti  | Rata-rata Indeks      | 1             | 1,5                        | 1,55              | 103,33               | 21,3  | 43,4   | 60    | 103,33 |

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS   | INDIKATOR KINERJA UTAMA | SATUAN  | TARGET AWAL PK | TARGET REVISI | CAPAIAN KINERJA TAHUN 2017 |                   |                      |       |        |       |       |
|--|---|-------------------------|---|----------------|---------------|----------------------------|-------------------|----------------------|-------|--------|-------|-------|
|  |   |                         |   |                |               | REALISASI                  | % CAPAIAN KINERJA | CAPAIAN TRIWULAN (%) |       |        |       |       |
|  |   |                         |   |                |               |                            |                   | TW I                 | TW II | TW III | TW IV |       |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |   |                         |   |                |               |                            |                   |                      |       |        |       |       |
| 6.                                     | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional          | 11.                     | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                 | kegiatan       | N/A           | 10                         | 11                | 110                  | 10    | 20     | 70    | 110   |
| 7.                                     | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian | 12.                     | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                      | kegiatan       | N/A           | 35                         | 35                | 100                  | 12,5  | 37,5   | 75    | 100   |
|  |   | 13.                     | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui open journal system | artikel        | 68            | 80                         | 78                | 97,50                | 6,25  | 36,35  | 50    | 97,50 |
|  |   | 14.                     | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI           | laporan        | 13            | 10                         | 10                | 100                  | 10    | 50     | 75    | 100   |
|  |   | 15.                     | Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program  | buku           | N/A           | 11                         | 11                | 100                  | 10    | 20     | 50    | 100   |

| NO | SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA |  | SATUAN | TARGET AWAL PK | TARGET REVISI | CAPAIAN KINERJA TAHUN 2017 |                   |                      |       |        |       |
|----|--|-------------------------|--|--------|----------------|---------------|----------------------------|-------------------|----------------------|-------|--------|-------|
|    |  |                         |  |        |                |               | REALISASI                  | % CAPAIAN KINERJA | CAPAIAN TRIWULAN (%) |       |        |       |
|    |  |                         |  |        |                |               |                            |                   | TW I                 | TW II | TW III | TW IV |
| 8. | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan | 16.                     | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel | Unit   | N/A            | 5             | 5                          | 100               | 25                   | 50    | 75     | 100   |
|    |  | 17.                     | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan                               | nilai  | N/A            | A (80)        | A (80)                     | 100               | -                    | -     | -      | 100   |
| 9. | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran  | 18.                     | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total       | %      | N/A            | 89            | 91,29                      | 102,57            | 20                   | 50    | 70     | 91,29 |
|    |  | 19.                     | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan              | %      | N/A            | 90            | 83,6                       | 92,89             | 9,5                  | 23,4  | 45     | 83,6  |

**LAMPIRAN 2**

**REKAPITULASI REALISASI DAYA SERAP PER TRIWULAN TAHUN ANGGARAN 2017**

**TRIWULAN I (Periode: Januari s/d Maret 2017)**

| NO           | PROGRAM KEGIATAN                                      | JENIS BELANJA         |                      |                |                       |                      |                |                      |                |                | TOTAL PAGU (RP)        | TOTAL REALISASI (RP)  | TOTAL DAYA SERAP (%) |
|--------------|---|-----------------------|----------------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
|              |   | PEGAWAI               |                      |                | BARANG                |                      |                | MODAL                |                |                |                        |                       |                      |
|              |   | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)       | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)       | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)            | REALISASI (RP) | DAYA SERAP (%) |                        |                       |                      |
| 1.           | Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya        | 23.501.759.000        | 3.475.563.534        | 14,79%         | 20.916.400.000        | 2.184.663.614        | 10,44%         | 880.186.000          | 0              | 0,00           | 45.298.345.000         | 5.660.227.148         | 12,50%               |
| 2.           | Litbang Transp. Jalan Dan Perkeretaapian              | 5.000.000.000         | 754.615.386          | 15,09%         | 11.608.940.000        | 789.968.560          | 6,80%          | 160.000.000          | 0              | 0,00           | 16.768.940.000         | 1.544.583.946         | 9,21%                |
| 3.           | Litbang Transp. Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 483.670.685          | 13,02%         | 14.475.096.000        | 909.176.394          | 6,28%          | 175.196.000          | 0              | 0,00           | 18.366.131.000         | 1.392.847.079         | 7,58%                |
| 4.           | Litbang Transp. Udara                                 | 4.878.702.000         | 649.210.259          | 13,31%         | 12.720.040.000        | 715.090.131          | 5,62%          | 140.000.000          | 0              | 0,00           | 17.738.742.000         | 1.364.300.390         | 7,69%                |
| 5.           | Litbang Transp. Antarmoda                             | 2.909.500.000         | 437.471.795          | 15,04%         | 14.245.752.000        | 694.965.319          | 4,88%          | 867.088.000          | 0              | 0,00           | 18.022.340.000         | 1.132.437.114         | 6,28%                |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>40.005.800.000</b> | <b>5.800.531.659</b> | <b>14,50%</b>  | <b>73.966.228.000</b> | <b>5.293.864.018</b> | <b>7,16%</b>   | <b>2.222.470.000</b> | <b>0</b>       | <b>0,00%</b>   | <b>116.194.498.000</b> | <b>11.094.395.677</b> | <b>9,55%</b>         |

**TRIWULAN II (Periode: Januari s/d Juni 2017)**

| NO           | PROGRAM KEGIATAN                                     | JENIS BELANJA         |                       |                |                       |                       |                |                      |                |                | TOTAL PAGU (RP)        | TOTAL REALISASI (RP)  | TOTAL DAYA SERAP (%) |
|--------------|--|-----------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
|              |  | PEGAWAI               |                       |                | BARANG                |                       |                | MODAL                |                |                |                        |                       |                      |
|              |  | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)            | REALISASI (RP) | DAYA SERAP (%) |                        |                       |                      |
| 1.           | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya       | 23.501.759.000        | 7.174.908.029         | 30,53%         | 20.916.400.000        | 6.094.571.206         | 29,14%         | 880.186.000          | 0              | 0,00           | 45.298.345.000         | 13.269.479.235        | 29,29%               |
| 2.           | Litbang Transp. Jalan dan Perkeretaapian             | 5.000.000.000         | 1.622.289.428         | 32,45%         | 11.608.940.000        | 2.315.144.478         | 19,94%         | 160.000.000          | 0              | 0,00           | 16.768.940.000         | 3.937.433.906         | 23,48%               |
| 3.           | Litbang Transp. Laut Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 1.195.868.157         | 32,18%         | 14.475.096.000        | 3.009.309.903         | 20,79%         | 175.196.000          | 0              | 0,00           | 18.366.131.000         | 4.205.178.060         | 22,90%               |
| 4.           | Litbang Transp. Udara                                | 4.878.702.000         | 1.433.321.969         | 29,38%         | 12.720.040.000        | 1.779.940.894         | 13,99%         | 140.000.000          | 0              | 0,00           | 17.738.742.000         | 3.213.262.863         | 18,11%               |
| 5.           | Litbang Transp. Antarmoda                            | 2.909.500.000         | 1.001.728.819         | 34,43%         | 14.245.752.000        | 1.590.762.457         | 11,17%         | 867.088.000          | 0              | 0,00           | 18.022.340.000         | 2.592.491.276         | 14,38%               |
| <b>TOTAL</b> |  | <b>40.005.800.000</b> | <b>12.428.116.402</b> | <b>31,07%</b>  | <b>73.966.228.000</b> | <b>14.789.728.938</b> | <b>20,00%</b>  | <b>2.222.470.000</b> | <b>0</b>       | <b>0,00%</b>   | <b>116.194.498.000</b> | <b>27.217.845.340</b> | <b>23,42%</b>        |

**TRIWULAN III (Periode: Januari s/d September 2017)**

| NO           | PROGRAM KEGIATAN                                      | JENIS BELANJA         |                       |                |                       |                       |                |                      |                      |                | TOTAL PAGU (RP)        | TOTAL REALISASI (RP)  | TOTAL DAYA SERAP (%) |
|--------------|---|-----------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
|              |   | PEGAWAI               |                       |                | BARANG                |                       |                | MODAL                |                      |                |                        |                       |                      |
|              |   | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)            | REALISASI (RP)       | DAYA SERAP (%) |                        |                       |                      |
| 1.           | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya        | 23.501.759.000        | 11.762.463.370        | 50,05%         | 20.916.400.000        | 10.306.893.847        | 49,28%         | 880.186.000          | 778.745.000          | 88,48%         | 45.298.345.000         | 22.848.102.217        | 50,44%               |
| 2.           | Litbang Transp. Jalan dan Perkeretaapian              | 5.000.000.000         | 2.598.900.537         | 51,98%         | 11.608.940.000        | 5.050.522.016         | 43,51%         | 160.000.000          | 126.100.000          | 78,81%         | 16.768.940.000         | 7.775.522.553         | 46,37%               |
| 3.           | Litbang Transp. Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 1.920.324.894         | 51,68%         | 14.475.096.000        | 6.518.537.867         | 45,03%         | 175.196.000          | 47.100.000           | 26,88%         | 18.366.131.000         | 8.485.962.761         | 46,20%               |
| 4.           | Litbang Transp. Udara                                 | 4.878.702.000         | 2.251.703.243         | 46,15%         | 12.720.040.000        | 5.723.497.428         | 45,00%         | 140.000.000          | 109.483.755          | 78,20%         | 17.738.742.000         | 8.084.684.426         | 45,58%               |
| 5.           | Litbang Transp. Antarmoda                             | 2.909.500.000         | 1.589.597.081         | 54,63%         | 14.245.752.000        | 3.553.688.732         | 24,95%         | 867.088.000          | 49.368.000           | 5,69%          | 18.022.340.000         | 5.192.653.813         | 28,81%               |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>40.005.800.000</b> | <b>20.122.989.125</b> | <b>50,30%</b>  | <b>73.966.228.000</b> | <b>31.153.139.890</b> | <b>42,12%</b>  | <b>2.222.470.000</b> | <b>1.110.796.755</b> | <b>49,98%</b>  | <b>116.194.498.000</b> | <b>52.386.925.770</b> | <b>45,09%</b>        |

**TRIWULAN IV (Periode: Januari s/d Desember 2017)**

| NO           | PROGRAM KEGIATAN                                      | JENIS BELANJA         |                       |                |                       |                       |                |                      |                      |                | TOTAL PAGU (RP)        | TOTAL REALISASI (RP)  | TOTAL DAYA SERAP (%) |
|--------------|---|-----------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
|              |   | PEGAWAI               |                       |                | BARANG                |                       |                | MODAL                |                      |                |                        |                       |                      |
|              |   | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)             | REALISASI (RP)        | DAYA SERAP (%) | PAGU (RP)            | REALISASI (RP)       | DAYA SERAP (%) |                        |                       |                      |
| 1.           | Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya        | 23.501.759.000        | 15.295.555.269        | 65,08%         | 20.916.400.000        | 19.417.512.223        | 92,83%         | 880.186.000          | 875.875.000          | 99,51%         | 45.298.345.000         | 35.588.942.492        | 78,57%               |
| 2.           | Litbang Transp. Jalan Dan Perkeretaapian              | 5.000.000.000         | 3.393.231.616         | 67,86%         | 11.608.940.000        | 11.433.878.084        | 98,49%         | 160.000.000          | 126.100.000          | 78,81%         | 16.768.940.000         | 14.953.209.700        | 89,17%               |
| 3.           | Litbang Transp. Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan | 3.715.839.000         | 2.546.078.173         | 68,52%         | 14.475.096.000        | 12.977.111.048        | 89,65%         | 175.196.000          | 171.691.000          | 98,00%         | 18.366.131.000         | 15.694.880.221        | 85,46%               |
| 4.           | Litbang Transp. Udara                                 | 4.878.702.000         | 2.885.836.043         | 59,15%         | 12.720.040.000        | 11.993.530.327        | 94,29%         | 140.000.000          | 137.685.555          | 98,35%         | 17.738.742.000         | 15.017.051.925        | 84,66%               |
| 5.           | Litbang Transp. Antarmoda                             | 2.909.500.000         | 2.209.261.996         | 75,93%         | 14.245.752.000        | 12.827.601.427        | 90,05%         | 867.088.000          | 846.957.000          | 97,68%         | 18.022.340.000         | 15.883.820.423        | 88,13%               |
| <b>TOTAL</b> |   | <b>40.005.800.000</b> | <b>26.329.963.097</b> | <b>65,82%</b>  | <b>73.966.228.000</b> | <b>68.649.633.109</b> | <b>92,81%</b>  | <b>2.222.470.000</b> | <b>2.158.308.555</b> | <b>97,11%</b>  | <b>116.194.498.000</b> | <b>97.137.904.761</b> | <b>83,60%</b>        |

Lampiran 3

REVIEW RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2017

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS PROGRAM  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN  | TARGET 2017      |        |
|--|--|-------------------------------|---|------------------|--------|
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>         |  |                               |   |                  |        |
| 1.                                     | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1.                            | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi              | %                | 75     |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>            |  |                               |   |                  |        |
| 2.                                     | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2.                            | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi  | %                | 39     |
|  |  | 3.                            | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype               | %                | 10     |
|  |  | 4.                            | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait             | %                | 51     |
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>    |  |                               |   |                  |        |
| 3                                      | Meningkatnya jejaring/kerjasama penelitian dan pengembangan  | 5.                            | Tersusunnya naskah kerjasama dengan lembaga penelitian/instansi terkait                         | naskah kerjasama | 2      |
|  |  | 6.                            | Terselenggaranya kerjasama penelitian transportasi  | penelitian       | 10     |
| 4                                      | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i>                      | 7.                            | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian                   | %                | 41     |
| 5                                      | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan   | 8.                            | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai                        | %                | 55     |
|  |  | 9.                            | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan                  | %                | 50     |
|  |  | 10.                           | Pelaksanaan penelitian per peneliti   | Indeks rata-rata | 1,5    |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |  |                               |   |                  |        |
| 6                                      | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional   | 11.                           | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                 | kegiatan         | 10     |
| 7                                      | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                                    | 12.                           | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                      | kegiatan         | 35     |
|  |  | 13.                           | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui open journal system | artikel          | 80     |
|  |  | 14.                           | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI           | Laporan          | 10     |
|  |  | 15.                           | Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program  | buku             | 11     |
| 8                                      | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan                                   | 16.                           | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                              | unit             | 5      |
|  |  | 17.                           | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan  | nilai            | A (80) |
| 9                                      | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran                                    | 18.                           | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total                                    | %                | 89     |
|  |  | 19.                           | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan   | %                | 90     |

## Lampiran 4

### PERJANJIAN KINERJA AWAL TAHUN 2017

| SASARAN STRATEGIS  | INDIKATOR KINERJA UTAMA |   | SATUAN  | TARGET |
|--|-------------------------|---|---------|--------|
| 1. Meningkatnya kualitas penelitian dalam perumusan kebijakan strategis transportasi   | 1.                      | Penelitian yang dijadikan sebagai bahan rekomendasi kebijakan                 | %       | 75     |
|  | a.                      | Penelitian naskah akademis/kebijakan (NSPK) yang diajukan kepada Kemenhub     | %       | 100    |
|  | b.                      | Rekomendasi atas kebutuhan perbaikan transportasi melalui klinik transportasi | %       | 50     |
|  | c.                      | Jumlah aplikasi, model, design/ prototipe                                     | Laporan | 2      |
|  | 2.                      | Jumlah penelitian per peneliti  | Laporan | 1      |
| 2. Meningkatnya kerja sama kelitbangan dengan lembaga penelitian atau instansi terkait | 3.                      | Penelitian yang dikerjakan samakan  | Laporan | 4      |
| 3. Meningkatnya publikasi hasil penelitian   | 4.                      | Penelitian yang dipublikasikan  | Jumlah  | 68     |
|  | 5.                      | Penelitian yang mendapat HKI  | Jumlah  | 13     |
|  | 6.                      | Database Penelitian Transportasi  | Jumlah  | 4      |

Lampiran 5

REVISI PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2017

| NO                                     | SASARAN STRATEGIS PROGRAM  | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) | SATUAN  | TARGET 2017      |        |
|--|--|-------------------------------|---|------------------|--------|
| <b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>         |  |                               |   |                  |        |
| 1.                                     | Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi | 1.                            | Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi              | %                | 75     |
| <b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>            |  |                               |   |                  |        |
| 2.                                     | Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi                                  | 2.                            | Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi  | %                | 39     |
|  |  | 3.                            | Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype               | %                | 10     |
|  |  | 4.                            | Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/instansi terkait             | %                | 51     |
| <b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>    |  |                               |   |                  |        |
| 3                                      | Meningkatnya jejaring/kerjasama penelitian dan pengembangan  | 5.                            | Tersusunnya naskah kerjasama dengan lembaga penelitian/instansi terkait                         | naskah kerjasama | 2      |
|  |  | 6.                            | Terselenggaranya kerjasama penelitian transportasi  | penelitian       | 10     |
| 4                                      | Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i>                      | 7.                            | Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian                   | %                | 41     |
| 5                                      | Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan   | 8.                            | Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai                        | %                | 55     |
|  |  | 9.                            | Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan                  | %                | 50     |
|  |  | 10.                           | Pelaksanaan penelitian per peneliti   | Indeks rata-rata | 1,5    |
| <b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b> |  |                               |   |                  |        |
| 6                                      | Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional   | 11.                           | Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang                 | kegiatan         | 10     |
| 7                                      | Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                                    | 12.                           | Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian                      | kegiatan         | 35     |
|  |  | 13.                           | Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui open journal system | artikel          | 80     |
|  |  | 14.                           | Tersedianya hasil kelitbangan yang diajukan untuk memperoleh sertifikat terdaftar HKI           | Laporan          | 10     |
|  |  | 15.                           | Tersusunnya buku Knowledge Sharing Program  | buku             | 11     |
| 8                                      | Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan                                   | 16.                           | Terselenggaranya manajemen administrasi perkantoran yang akuntabel                              | unit             | 5      |
|  |  | 17.                           | Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan  | nilai            | A (80) |
| 9                                      | Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran                                    | 18.                           | Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total                                    | %                | 89     |
|  |  | 19.                           | Tingkat penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan   | %                | 90     |

Lampiran 6

REKOMENDASI KEBIJAKAN BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2017

| NO.   | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|---|---|--|--|--------------------------|
| <b>Penelitian Bidang Transportasi Antarmoda</b> |   |  |  |                          |
| 1.  | Evaluasi Metodologi Dan Uji Coba Survei Pergerakan Orang            | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Matrik asal tujuan nasional diperlukan dalam satuan orang/tahun, sehingga data yang diperlukan untuk memperkirakan matrik dalam satuan orang/tahun bukan dalam satuan jam maupun harian, idealnya data seluler yang dibutuhkan dalam durasi satu bulan pada bulan-bulan tertentu atau paling tidak dilakukan selama lebih dari satuminggu;</li> <li>2. Dalam pengolahan data seluler pada titik simpul transportasi, diperlukan penyaringan serta data tambahan yaitu data waktu perjalanan dan lama waktu di bandara untuk mendefinisikan antara perjalanan transit dan tujuan dari suatu perjalanan;</li> <li>3. Waktu tempuh antar zona dengan menggunakan moda yang berbeda dan intermodal, juga harus diukur dan ditentukan untuk digunakan dalam menyaring pergerakan dari DataSeluler;</li> <li>4. Diperlukan data sekunder sosio-ekonomi yang dapat digunakan, untuk dijadikan kontrol terhadap matrik asal tujuan yang dihasilkan, terutama pada wilayah-wilayahyangtidaktercakupdenganbaikoleh jaringan seluler (blank spot).</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen PerhubunganDarat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Multimoda</li> <li>- DinasPerhubungan</li> </ul> |                          |
| 2.  | Identifikasi Kinerja Logistics Performance Index (LPI) Di Indonesia | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kinerja pada aspek regulasi dan teknologi informasi dan komunikasi perlu dilakukan secara simultan, karena kedua aspek tersebut saling berkaitan. Beberapa strategi yang bisa dilakukan adalah pengembangan tempat pemeriksaanfisik terpadu (TPFT), agar pemilik barang dapat</li> </ol>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen PerhubunganDarat, Laut, danUdara</li> <li>- Operator LogistikDi Indonesia</li> </ul>               |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|---|--------------------------|
|     |  | <p>melakukan proses kepabeanan dan karantina komoditas pada simpul transportasi logistik dapat dilakukan pada satu waktu dan tempat yang sama. Keberadaan TPFT ini perlu didukung oleh sistem informasi, sehingga keseluruhan aktivitas dari kegiatan logistik dapat terintegrasi.</p> <p>2. Kinerja infrastruktur (dalam kajian ini dengan indikator waktu pelayanan pelabuhan, produktivitas pelabuhan, utilisasi aset pelabuhan, aksesibilitas jalan dan kualitas jalan) pada semua lokasi kajian mempunyai nilai yang kecil (masih jauh dari nilai tengahnya). Untuk itu, perlu adanya pengembangan dalam peningkatan kinerja. Beberapa strategi peningkatan kinerja antara lain: penguatan sentra-sentra komoditas di luar Pulau Jawa perlu mengadopsi klaster industri atau kawasan ekonomi khusus dan pada tahap berikutnya dapat dikembangkan menjadi hub logistik; Keandalan infrastruktur transportasi logistik mensyaratkan perlunya dukungan wilayah hinterland-nya.; Kapasitas suplai dari infrastruktur logistik hanya dapat terutilisasi secara optimal, jika permintaan atas volume muatan komoditas pada suatu waktu tertentu dapat dipenuhi oleh wilayah hinterland yang salah satunya dengan pengembanganklaster industri.</p> |   |                          |
| 3.  | Review Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi | Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan, perlu untuk mengakselerasi pembahasan peraturan pelaksana dari rancangan undang-undang sistem transportasi nasional. Percepatan ini diperlukan mengingat adanya ketentuan di dalam rancangan undang-undang yang memerintahkan bahwa ketentuan   | - Ditjen Perhubungan Darat, Laut, Udara, dan Perkeretaapian |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | atau peraturan pelaksana dari rancangan undang-undang ini ditetapkan satu tahun setelah undang-undang sistem transportasi diundangkan.  |  |                          |
| 4.  | Integrasi Prasarana Transportasi Di Pelabuhan Benoa Dalam Mendukung Pengembangan Transportasi Antarmoda                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penambahan guiding block untuk semua jalur</li> <li>2. Jalur pedestrian penumpang domestik dan internasional pada ruang luar perlu didefinisikan dan terpisah dari sirkulasikendaraan</li> <li>3. Perlu tambahan teduhan untuk kenyamanan sirkulasi pejalan kaki dan kelengkapan signage pada ruangluar</li> <li>4. Lokasi halte BRT yang direkomendasikan terletak di jalan Dermaga II yang dapat diakses dengan mudah dariterminaldomestikataupuninternasional,perlu direncanakan sistem sirkulasi BRT</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen PerhubunganDarat danLaut</li> <li>- Dinas PerhubunganKab. Benoa</li> <li>- ASUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGANCabang Benoa</li> </ul> | 27 Desember 2017         |
| 5.  | Integrasi Transportasi Dalam Mendukung Pariwisata Di Tanjung Kelayang Bangka Belitung                                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan desain ini diharapkan dapat diimplementasikan dalam rangka peningkatan pelayanan di kawasan destinasi wisata Tanjung Kelayang.</li> <li>2. Perlunya peningkatan jadwal kedatangan/keberangkatan angkutan pepadu moda yang saat inisudah.</li> <li>3. Studi ini masih bersifat basic design, untuk mewujudkan implementasi Jangka Pendek jika diperlukan studi lanjutan antara lain kebutuhan layanan angkutan pepadu moda dandetail engineering design (DED).</li> </ol>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen PerhubunganDarat</li> <li>- DinasPerhubungan Kabupaten Tanjung Pandan</li> </ul>   | 28 Desember 2017         |
| 6.  | Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Di Lampung | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan integrasi ticketing dan penyesuaian waktu keberangkatan/tiba angkutan pelabuhan penyeberangan dengan angkutanlanjutan</li> <li>2. Perlu dilakukan pengembangan Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni berdasarkan persepsi</li> </ol>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen PerhubunganLaut</li> <li>- DinasPerhubungan ProvinsiLampung</li> </ul>   | 29 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--|--------------------------|
|     |  | <p>pengguna jasa dan sesuai regulasi yang ada</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Guna memudahkan mobilitas pengguna jasa di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, perlu disusun angkutan lanjutan yang terjadwal</li> <li>4. Perlu dilakukan studi lebih lanjut untuk integrasi transportasi di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni..</li> </ol>   |  |                          |
| 7.  | Integrasi Transportasi Antarmoda Dalam Mendukung Danau Toba Sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diusulkan untuk mengaktifkan Bandara Sibisa untuk penerbangan komersial;</li> <li>2. Perlu melakukan revitalisasi, pemantapan dan pengembangan simpul transportasi terminal baik Tipe A maupun Tipe B dan pelabuhan penyeberangan di kawasan sekitar Danau Toba;</li> <li>3. Membangun simpul terintegrasi (Pelabuhan penyeberangan dan terminal tipe B), di lokasi pelabuhan penyeberangan (Ajibata, Muara, Balige, Ambarita);</li> <li>4. Menyediakan/membangun fasilitas dan peralatan pendukung kegiatan peralihan moda di simpul transportasi dan di lokasi wisata;</li> <li>5. Pengembangan dan perbaikan kondisi jalan baik jalan arteri primer dan kolektor primer sebagai jalan yang menghubungkan antar kota/kabupaten di sekitar Danau Toba (Jalan dari Kota medan ke Kawasan Danau Toba, Jalan Lingkar Danau Toba dan Jalan Lingkar Pulau Samosir).</li> <li>6. Peningkatan status jalan yang menghubungkan jalan nasional dengan simpul transportasi pelabuhan penyeberangan dan lokasi wisata, serta jalan di tepi Danau Toba (peningkatan status dari jalan Kabupaten dan jalan provinsi menjadi Jalan</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Laut</li> <li>- Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara</li> </ul> | 18 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>Nasional).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Menyediakan dan mengembangkan sarana angkutan umum yang menghubungkan Kota Medan atau Kab/Kota Lain di Provinsi Sumatera Utara dengan Kabupaten di Kawasan Danau Toba, sarana angkutan umum serta antar kabupaten di Kawasan danau Toba, dengan trayek/rute dari dan menuju simpul transportasi di sekitar Kawasan Danau Toba. Yang memperhatikan hirarki jaringan trayek dan jenis armada sesuai dengan permintaan perjalanannya.</li> <li>8. Menyediakan sarana angkutan umum lanjutan berupa shuttle di dalam kabupaten di Kawasan Danau Toba dengan trayek/rute dari simpul transportasi ke lokasi wisata di sekitar Kawasan Danau Toba. Yang memperhatikan hirarki jaringan trayek dan jenis armada sesuai dengan permintaan perjalanannya.</li> <li>9. Mengembangkan Pelayanan Kapal Penyeberangan Dari Pelabuhan-pelabuhan penyeberangan utama di Kawasan Danau Toba (Ajibata, Tigaras, Simanindo, Balige, Muara, Onan Runggu, Nainggolan) yang dilengkapi dengan fasilitas hiburan dan komersial (Kapal Penyeberangan untuk wisata).</li> <li>10. Mengembangkan angkutan pepadu moda dari bandara Silangit dan dari simpul transportasi lainnya di Kawasan Danau Toba yang menuju ke lokasi wisata di Kawasan DanauToba.</li> <li>11. Mengembangkan jalur KA yang menghubungkan Pematang Siantar dengan Kawasan DanauToba.</li> <li>12. Mengkoordinasikan time table keberangkatan dan kedatangan angkutan utama (Kapal dan Pesawat) di</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---|--------------------------|
|     |  | <p>simpul transportasi dengan moda angkutan jalan.</p> <p>13. Menyediakan tempat reservasi/ticketing untuk angkutan lanjutan di simpul transportasi sehingga terjadi keterpaduan pelayanan transportasi antar angkutan.</p> <p>14. Melaksanakan sistem tiket dan tarif yang terintegrasi.</p> <p>15. Menyediakan informasi rute dan jadwal angkutan lanjutan di simpul transportasi.</p>   |   |                          |
| 8.  | Integrasi Pelabuhan Lembar Dan Halte BRT/Angkutan Umum Di NTB Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi                                      | <p>1. Setiap simpul transportasi memiliki karakteristik yang berbeda-beda, sehingga basic design yang dihasilkan dapat diwujudkan lebih detail dalam DED yang sesuai dengan karakteristik masing-masing moda.</p> <p>2. Keluaran kajian yang berupa penilaian integrasi pelayanan dengan menggunakan enam variabel dapat digunakan sebagai evaluasi kondisi eksisting keterpaduan pelabuhan penyeberangan dan shelter BRT/angkutan umum.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Laut</li> <li>- Dinas Perhubungan Provinsi NTB</li> <li>- ASUNGAI, DANAUDAN PENYEBERANGAN Lembar</li> </ul>                   | 14 Desember 2017         |
| 9.  | Integrasi Stasiun Padang dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi   | <p>1. Keluaran kajian ini dapat dilanjutkan dengan desain rute layanan BRT dan desain shelter yang lebih baik sehingga dapat menarik minat dari pengguna BRT</p> <p>2. Informasi tentang keberadaan BRT masih perlu disebarkan kepada masyarakat khususnya pengguna KA Padang - Pariaman</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Darat Dan Perkeretaapian</li> <li>- Dinas Perhubungan Provinsi Padang</li> <li>- PT KAI DIVRE II Sumatera Barat</li> </ul>    | 28 Desember 2017         |
| 10. | Integrasi Stasiun Tanjungkarang Dan Halte Bus Rapid Transit (BRT) Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Perkotaan Di Kota Bandar Lampung | <p>1. Pengembangan desain integrasi Stasiun Tanjung Karang dengan Trans Lampung dan angkutan lanjutan Damri diharapkan dapat diimplementasikan dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi di Kota Bandar Lampung dan sekitarnya.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Darat Dan Perkeretaapian</li> <li>- PT KAI DIVRE IV Tanjungkarang</li> <li>- Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung</li> </ul> | 29 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---|--------------------------|
|     |  | <p>2. Implementasi dari pengembangan desain stasiun membutuhkan koordinasi antar instansi yang terkait mulai dari operator (PT. KAI), regulator (Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung), serta masyarakat pengguna.</p> <p>3. Studi ini masih bersifat basic design, sehingga diperlukan studi lanjutan antara lain kebutuhan layanan Trans Lampung yang lebih dekat dengan stasiun (penyediaan lahan khusus atau menggunakan lahan eksisting), penataan kawasan ekonomi (komersil) di sekitar stasiun, detail engineering design (DED). dan peningkatan fasilitas penunjang lainnya.</p> |   |                          |
| 11. | Integrasi Pelabuhan Gilimanuk Dan Shelter Angkutan Umum Dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi Di Kabupaten Jembrana, Bali | <p>1. Basic design yang dihasilkan dapat diwujudkan lebih detail dalam DED yang didukung dengan data yang lebih komprehensif sehingga akan menghasilkan model jalur penghubung yang nyaman.</p> <p>2. Lanjutan dari kajian ini adalah detail engineering design (DED. Keluaran kajian yang berupa prototipe keterpaduan berdasarkan enam variabel dapat digunakan sebagai evaluasi kondisi eksisting integrasi pelabuhan penyeberangan dan terminal angkutan umum.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Laut</li> <li>- Dinas Perhubungan Kabupaten Jembrana, Bali</li> <li>- ASUNGAI, DANAUDAN PENYEBERANGAN Cabang Gilimanuk-Ketapang</li> </ul>  | 18 Desember 2017         |
| 12. | Integrasi Pelabuhan Padangbai Dan Halte Bus Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi                                  | <p>1. Dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi kepada penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai khususnya pejalan kaki, dapat mengimplementasikan keterpaduan koridor penghubung dan fasilitas pendukung Pelabuhan Penyeberangan Padangbai dengan halte angkutan umum sebagai strategi jangka pendek;</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Laut</li> <li>- Dinas Perhubungan Kabupaten Karang Asem</li> <li>- ASUNGAI, DANAUDAN PENYEBERANGAN Cabang Utama Lembar-Padangbai</li> </ul> |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | <p>2. Studi ini masih bersifat basic design, sehingga untuk mewujudkan implementasi strategi jangka pendek diperlukan studi lanjutan antara lain kebutuhan layanan shuttle bus, dan detail engineering design (DED).</p>  |  |                          |
| 13. | Integrasi Transportasi Antarmoda Di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan sinergitas antar stakeholder yang terlibat dalam pengelolaan Kawasan Borobudur, dalam hal ini Kementerian Pariwisata, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan Kabupaten Magelang, PT. TWC, Badan Otorita Pariwisata Borobudur (sesuai Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2017 tentang Pembentukan Badan Otorita Pariwisata (BOP) Borobudur). Perlu dijabarkan mengenai pembagian tugas dan kewenangan dalam pengelolaan Borobudur;</li> <li>2. Pengembangan prasarana integrasi antarmoda (Pusat Alih Moda/Transfer Centre Palbapang, halte di dalam Borobudur dan halte/shelter di depan Borobudur) harus memperhatikan pelestarian cagar budaya kawasan Borobudur, baik dari aspek lokasi, bangunan dan teknislainnya;</li> <li>3. Peningkatan sinergitas dengan masyarakat sekitar Kawasan Borobudur terutama dalam hal penyediaan sarana pendukung pariwisata, sarana transportasi shuttle Borobudur dan penyediaan sarana transportasi tidak bermotor (andong wisata, sepeda wisata, becak);</li> <li>4. Peningkatan integrasi kepariwisataan kawasan Borobudur yang terpadu agar length of stay wisatawan di Borobudur lebih lama melalui:</li> </ol> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Darat</li> <li>- Dinas Perhubungan Provinsi Jogjakarta</li> <li>- Dinas Perhubungan Kabupaten Borobudur</li> </ul> | 7 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>5. Penyediaan paket-paket wisata terintegrasi Borobudur-Desa Wisata-Puthuk Setumbuk-Gereja Ayam;</p> <p>6. Penyediaan sistem transportasi dan tiket terintegrasi.</p> <p>7. Pengembangan angkutan pemadu moda dari pusat kegiatan/simpul transportasi sekitar menuju Borobudur (Pelabuhan Tanjung Emas, Bandara Adi Sumarmo, kota sekitar seperti Solo, Klaten, Salatiga dlsb);</p> <p>8. Penataan parkir baik sepeda motor, mobil pribadi dan bus pariwisata melalui pemindahan lokasi parkir ke lokasi parkir Kujon, Wringin Putih, Candirejo, Ngrajek, Deyanan dan Borobudur;</p> <p>9. Penerapan manajemen lalu lintas (sirkulasi lalu lintas) apabila terjadi penumpukan kendaraan menuju Borobudur pada saat jam puncak kunjungan wisatawan;</p> <p>10. Koordinasi dengan Ditjen Bina Marga berkaitan dengan peningkatan fungsi jalan menjadi Arteri Primer dan peningkatan kapasitas ruas jalan Raya Borobudur menjadi 4 lajur 2arah;</p> <p>11. Koordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam pengembangan jaringan transportasi untuk mengetahui sejauh mana progress perencanaan:</p> <p>a. Kementerian PUPR/BPJT berkaitan dengan rencana jalan tol Yogyakarta-Bawen;</p> <p>b. Kementerian Perhubungan/Ditjen Perkeretaapian berkaitan dengan rencana jalur KA Yogyakarta-Borobudur-Magelang.</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>c. Kementerian Perhubungan/Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berkaitan dengan pengembangan terminal di sekitar Borobudur.</p> <p>12. Strategi pengembangan jangka pendek(2018-2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Peningkatan pelayanan angkutan umum saat ini terutama angkutan umum Terminal Giwangan-Terminal Jombor-Borobudur (sarana dan standarpelayanan);</li> <li>b. Peningkatan pelayanan shuttle Bandara Adi Sucipto dan Stasiun Tugu Yogyakarta menuju Kawasan Borobudur (sosialisasi dan informasi keberadaan shuttle, integrasi tiketdlsb);</li> <li>c. Penataan pedagang kawasanBorobudur;</li> <li>d. Peningkatan sarana dan prasarana terminal Borobudur;</li> <li>e. Peningkatan sarana, prasarana dan pelayanan angkutan transportasi tidak bermotor untuk melayani wisatawan pengguna angkutan umum dari Terminal Borobudur menuju Kawasan Borobudur;</li> <li>f. Penataan parkir sepeda motor melalui penyediaan lokasi parkir yang memadai dan tidak mengganggu sirkulasi lalu lintas sekitar KawasanBorobudur;</li> <li>g. Pembangunan fasilitas alih moda di halte di dalam Borobudur dan halte/shelter di depan Borobudur (halte, selasar, pedestriandlsb);</li> <li>h. Pembangunan fasilitas pedestrian sepanjang Terminal Borobudur sampai gerbang masuk kawasanBorobudur;</li> </ul> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | i. Penyiapan skema operasional dalam pengelolaan shuttle khusus Borobudur;<br>j. Studi penetapan dan perencanaan lokasi Pusat Alih Moda/Transfer Centre Palbapang;<br>k. Penetapan dan penyediaan lahan untuk Pusat Alih Moda/Transfer Centre Induk Palbapang;<br>l. Penyiapan skema investasi dan pengelolaan Pusat Alih Moda/Transfer Centre Induk Palbapang.   |  |                          |
| 14. | Integrasi Pelabuhan Trisakti Banjarmasin Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi | 4. Basic design yang dihasilkan dapat diwujudkan lebih detail dalam DED yang didukung dengan data yang lebih komprehensif sehingga akan menghasilkan model shelter angkutan umum dan jalur penghubung yang nyaman.<br>5. Lanjutan dari kajian ini adalah detail engineering design (DED).<br>6. Keluaran kajian yang berupa prototipe keterpaduan berdasarkan enam variabel dapat digunakan sebagai evaluasi kondisi eksisting integrasi pelabuhan Trisakti dan shelter angkutan umum.                        | - Ditjen Perhubungan Laut<br>- Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan<br>- Pelindo III Cabang Banjarmasin | 12 Desember 2017         |
| 15. | Analisis Pelayanan Alih Moda Di Pelabuhan Tengkyu I Tarakan  | 1. Untuk memperbaiki standar operasional pelabuhan Tengkyu I (eksisting) disarankan agar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Area antara Terminal Penumpang s.d Dermaga dijadikan sebagai area steril</li> <li>• Disediakan bus shuttle dari Terminal Penumpang ke Dermaga dengan jumlah minimal 5 unit untuk dapat melayani frekuensi keberangkatan/kedatangan speed boat hingga 14 kapal per jam</li> </ul> 2. Untuk meningkatkan keterpaduan antarmoda transportasi di pelabuhan Tengkyu I Eksisting | - Pemprov Kalimantan Utara   | 19 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>disarankan agar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disediakan fasilitas keterpaduan antarmoda di terminal penumpang pelabuhan Tengkeyu I (informasi, loket, ruang tunggu, serta simpul/titik alihmoda)</li> <li>• Disediakan angkutan umum (BRT. Pemasu moda) yang mengakses langsung ke dalam terminal penumpang pelabuhan Tengkeyu I</li> </ul> <p>3. Untuk mengoptimalkan rencana pengembangan pelabuhan Tengkeyu I yang bertaraf internasional diperlukan penyediaan sejumlah fasilitas alihmoda berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disediakan jalur drop-off/pick- up pengguna bus (sama seperti untuk pengguna kendaraan pribadi)</li> <li>• Disediakan lokasi parkir khusus bus/taksi yang sedekat mungkin dengan bangunan terminal</li> <li>• Disediakan loket reservasi dan ruang tunggu khusus untuk angkutan lanjutan</li> <li>• Disediakan sistem informasi dan jalur khusus bagi pengguna angkutan lanjutan</li> </ul> <p>4. Untuk meningkatkan keterpaduan antarmoda antara Pelabuhan Tengkeyu I dengan Bandara Juwata disarankan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disediakan bus pemuatan moda transportasi rute Tengkeyu I-Bandara Juwata (dengan headway maksimal 30menit)</li> <li>• Dapat juga disediakan layanan extension-route speed boat dari Tengkeyu I ke Bandara Juwata melalui kanal sertadermagakhusus yang saat ini sedang dikerjakan</li> </ul> |                  |                          |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|--|--|--|--|--------------------------|
| 16.  | Integrasi Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penertiban atau pemindahan lokasi ojek dan sepeda motor yang parkir di jalur pejalan kaki dari/menjuj angkutan umum;</li> <li>2. Penambahan marka yang jelas pada jalur pejalan kaki;</li> <li>3. Melengkapi jalur pejalan kaki dengan kanopi dan beda tinggi untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki;</li> <li>4. Perlu adanya studi lanjutan untuk mengetahui jumlah kebutuhan angkutan umum (BRT) yang dapat mengakomodir permintaan (demand) di pelabuhan.</li> </ol>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- KSOP Pelabuhan Sri Bintan Pura</li> <li>- Dishub Kota Tanjung Pinang</li> </ul> | 19 Desember 2017         |
| 17.  | Integrasi Pelabuhan Kayangan NTB Dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi                             | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu adanya kajian lebih lanjut tentang rute BRT sebagai integrasi moda transportasi kapal menuju berbagai daerah di Pulau Lombok.</li> <li>2. Perlu kajian tentang jadwal operasional BRT terkait dengan keterpaduan jadwal kedatangan dan kepergian kapal dengan kedatangan BRT.</li> </ol>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditjen Perhubungan Laut</li> <li>- Dinas Perhubungan Provinsi NTB</li> </ul>    | 30 Desember 2017         |
| <b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN</b> |  |  |  |                          |
| 18.  | Profil Transportasi Jalan Dan Kereta Api Di Provinsi Gorontalo   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Bentor</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pertumbuhan bentor yang pesat memang sulit dikendalikan karena menjadi hak masyarakat untuk mempunyai kendaraan pribadi ataupun dioperasikan untuk angkutan umum, oleh karena itu yang perlu dilakukan adalah menekan penggunaannya di jalan dengan cara sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Bentor yang dijadikan angkutan umum sebaiknya diuji kelaikannya dengan kebijakan Pemda, walaupun tidak diharuskan dalam undang-undang, dan diberi flat kuning.</li> <li>2) Karena bentor merupakan salah satu kendaraan khas daerah, karena itu</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol> | Dinas Perhubungan Provinsi Gorontalo   | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>kebijakannya diserahkan pada Pemda dengan pertimbangan kearifan daerah</p> <p>b. Rancang bangun bentor khas Gorontalo dengan menempatkan rumah2 dan penumpang di depan menjadi ciri khas dan agak sulit kalau harus diubah. Apabila akan merubahnya adlah penekanan pada keselamatan misalnya bagaimana agar bentor mamupu bermanuver denganbaik.</p> <p>c. Guna menjamin keselamatan penumpangnya bentor perlu diatur mengenai jumlah penumpang, perlengkapan keselamatan, dan batas kecepatan, serta bila memungkinkan dibuatkan jallur khusus bentor. Mengingat rancang bangunnya menempatkan penumpang di bagian depan. Sehingga rentan terjadikecelakaan.</p> <p>d. Membatasi wilayah operasi tidak hanya wilayah administrasi tapi juga jalan yang dilalui, agar bentor lebih tertib beroperasi. Bentor juga bisa dijadikan feeder untuk angkutan massal perkotaan.</p> <p><b>2. Angkutan Umum</b></p> <p>a. Penertiban wilayah operasional angkot dan angdes, sehingga tidak beroperasi seperti angkutan nontrayek</p> <p>b. Angkot harus punya rute dan trayektetap.</p> <p>c. Penetapan trayek jangan terlalu panjang, untuk menghindari load factor rendah dan BOKtinggi.</p> <p>d. Perlu pengaturan tarif yang sesuai dengan peraturan</p> <p>e. Penegakkan penetapan tariff agar diawasi.</p> <p>f. Perlu penetapan trayek</p> <p>g. Perlu kajian pengembangantrayek</p> <p><b>3. Terminal</b></p> <p>a. Terminal TipeA</p> <p>1) Masalah ini harus segera diselesaikandengan</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER              | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|-------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>melibatkan Kemenkeu, Kemendagri, dan Kemenhub. Agar tidak berdampak pada unfungsi Terminal yang sudah dibangun baik</p> <p>2) Terminal Isimu perlu rehab total, untuk itu Pemerintah Pusat agar segera mengalokasikan pembiayaan untuk rehab terminal Isimu yang posisinya cukup strategis karena dekat dengan Bandara, dan akan dekat dengan stasiun KA Isimu yang direncanakan</p> <p>b. Terminal Tipe B Dan Tipe C</p> <p>1) Perlu dievaluasi keberadaan dan fungsi terminal Tipe A dan Tipe B</p> <p><b>4. UPKB</b></p> <p>a. Perlu evaluasi kondisi existing masing-masing UPKB</p> <p>b. Perlu kajian pembangunan UPKB dan fasilitasnya di masing-masing daerah Kota/Kabupaten yang belum tersedia UPKB</p> <p>c. Perlu evaluasi kinerja masing-masing UPKB</p> <p><b>5. UPPKB</b></p> <p>a. Perlu evaluasi</p> <p>b. Perlu kajian pengembangan</p> <p><b>6. Angkutan Kereta Api</b></p> <p>a. Perlu penguatan koordinasi dengan pemerintah daerah</p> <p>Dibutuhkan sosialisasi dan pendekatan kepada masyarakat dengan menumbuhkan kesadaran untuk ikut berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur.</p> |                               |                          |
| 19. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kabupaten Kediri | <p>1. Perlu adanya peningkatan pelayanan pada ruas jalan yang memiliki V/C ratio di atas 0,60 serta tingkat pelayanannya B dengan melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas.</p> <p>2. Pelajar yang menggunakan sepeda pada saat berangkat maupun pulang sekolah perlu dilindungi dengan</p>  | Dinas Perhubungan Kab. Kediri | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>menyediakan jalur khusus sepeda agar pengguna sepeda dapat selamat, aman, dan nyaman menggunakan sepeda ke sekolah. Untuk pelajar yang menggunakan sepeda motor pada saat berangkat maupun pulang sekolah, Pemerintah Kabupaten Kediri c.q. Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri perlu menyediakan bus sekolah bagi para pelajar sebagai wujud dari salah satu penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri agar terwujud transportasi yang berkeselamatan bagi pelajar di Kabupaten Kediri.</p> <p>3. Upaya yang harus dilakukan untuk memberikan rasa aman kepada para pelajar yang menyeberang maupun menyusuri jalan adalah menyediakan fasilitas keselamatan jalan yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pada Zona Pendidikan 1 yaitu pada ruas Jl. Soekarno-Hatta perlu dibuat pelican di depan SD Negeri Bendo 1 dan SMK YP 17 Pare, sedangkan pada ruas Jl. Dr. Sutomo perlu dibuat Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di depan SDN Pelem 02.</li> <li>b. Pada Zona Pendidikan 2 yaitu pada ruas Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa perlu dibuat jembatan penyeberangan orang di depan SMA Negeri 2 Pare, sedangkan di depan SMA Negeri 1 Pare perlu dibuat pelican guna melengkapi fasilitas keselamatan jalan yang sudah tersedia yaitu zebra cross. Pada ruas Jl. PB. Sudirman perlu dibuat zebra cross di depan SMK Canda Bhirawa Pare, sedangkan di depan SD Negeri Pare 1 perlu dibuat ZoSS.</li> <li>c. Pada Zona Pendidikan 3 yaitu pada ruas Jl. Yos Sudarso perlu dibuat zebra cross di depan SDIT Empat Mei. Pada ruas Jl. Ahmad Yani di depan SD Negeri II Pare sampai dengan SD Negeri 03 Pare perlu dibuat ZoSS jamak, sedangkan di depan SMP/SMA Dharma Wanita 1 Pare perlu dibuat pelican. Pada ruas Jl. Letjen. Sutoyo perlu dibuat zebra cross di depan SD Katolik Santa Maria/SMP Katolik</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|-----------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>Yohanes Gabriel.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Perlu dilakukan penataan rute trayek agar angkutan pedesaan dapat melayani 7 ruas jalan lokasi survei sehingga para pelajar tidak kesulitan untuk mendapatkan pelayanan angkutan pedesaan.</li> <li>5. Perlu disediakan jalur sepeda agar para pelajar dapat selamat, aman, dan nyaman menggunakan sepeda ke sekolah.</li> </ol>  |                                   |                          |
| 20. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Di Kota Kendari             | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam rangka meningkatkan keselamatan transportasi jalan pada dukungan fasilitas perlengkapan jalan yang memadai untuk itu diperlukan perencanaan secara bertahap dari tahun ke tahun disusun program pengadaan fasilitas perlengkapan jalan mengingat biaya yang dibutuhkan cukup besar.</li> <li>2. Perlu mengaplikasikan usulan untuk mendapatkan dana alokasi khusus (DAK) dengan mengacu pada hasil kajian yang sudah disusun.</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Kota Kendari    | 4 November 2017          |
| 21. | Analisis Sistem Jaringan Transportasi Kota Serang                                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal yakni 70%.</li> <li>2. Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari. Hal ini disebabkan karena rata-rata kendaraan yang beroperasi setiap hari pada kedua trayek ini mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum.</li> <li>3. Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kota Serang     | 4 November 2017          |
| 22. | Kajian Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Tanjung Lesung Banten | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aksesibilitas transportasi menjadi salah satu kendala pengembangan destinasi wisata Tanjung Lesung. Rekomendasi guna meningkatkan aksesibilitas</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Provinsi Banten | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>transportasi khususnya transportasi jalan dan kereta api sebagai berikut.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Pengembangan Kawasan Wisata Tanjung Lesung perlu didukung dengan pengembangan infrastruktur transportasi. Transportasi jalan perlu dikembangkan melalui pembangunan jalan berupa pelebaran jalan serta memperbaiki kondisi permukaan jalan yang sebagian mengalami kerusakan parah. Pembangunan Jalan Tol Serang-Pandeglang akan menjadi strategi utama untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh, sehingga wisatawan tidak harus masuk melewati KotaPandeglang.</li> <li>3. Pemasangan perlengkapan jalan, sangat perlu disegerakan untuk keselamatan dan keamanan pengguna jalan menuju Tanjung Lesung yang kondisinya sangat minim. Padahal kondisi jalan menuju Tanjung Lesung rawan terjadinya kecelakaan karena banyak tikungan dan jalan berlubang, dan juga rawan terhadap tindak kejahatan karena banyak hutan dan minim peneranganjalan.</li> <li>4. Hal lainnya yang juga penting adalah pengembangan Terminal, karena fasilitas yang tersedia di terminal terdekat seperti Terminal Tipe A Labuan dan Terminal Tipe C Panimbang, kondisinya sangat memprihatinkan yaitu kurang tersedia fasilitas yang layak seperti ruang tunggu, toilet, jalur kendaraan, fasilitas pejalan kaki dan lain-lain, serta kondisi yang ada saat ini juga kurang pemeliharaannya.</li> <li>5. Adanya wacana reaktivasi jalur kereta api Rangkasbitung-Labuan dan akan selesai Tahun 2017, merupakan strategi yang tepat guna meningkatkan wisatawan ke Tanjung Lesung. Lintas ini dibangun Tahun 1908, dan ditutup Tahun 1982. Oleh karena itu koordinasi dengan daerah, sosialisasi kepada masyarakat penting dilakukan sebelumnya karena kondisi sarana prasarana kereta api yang ada sudah</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                    | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|-------------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>alih fungsi.</p> <p>6. Guna terciptanya integrasi dan efisiensi penggunaan angkutan umum, maka yang perlu dipersiapkan juga adalah angkutan umum lanjutan dari dan ke stasiun menuju simpul angkutan jalan terdekat dengan lokasi wisata yang potensial seperti kawasan TanjungLesung.</p>  |                                     |                          |
| 23. | Studi Penyusunan Profil Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian Provinsi Bengkulu | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan pemasangan rambu, marka dan APILL di beberapa lokasi dengan tingkat kecelakaan tinggi (<i>blackspot</i>)</li> <li>2. Perlu adanya peningkatan keamanan untuk aset fasilitas keselamatan berupa rambu dan lampu peneranganjalan.</li> <li>3. Diperlukan koordinasi dengan dinas PUPR sebelum pelaksanaan pemasangan marka jalan, sehingga pemasangan masrka dapatefektif.</li> <li>4. Diperlukan adanya fasilitas untuk penyandangcacat.</li> <li>5. Perlu ditinjau kembali terkait dengan rute angkutan umum untuk memaksimalkan fungsi dariterminal.</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu | 4 November 2017          |
| 24. | Mekanisme Subsidi Angkutan Umum Bagi Pelajar Di Kabupaten Pasuruan              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dibutuhkan campur tangan yang kuat dari pemerintah daerah Kabupaten Pasuruan untuk mewujudkan angkutan umum perdesaan yang aman, nyaman, tertib, lancar, tepat waktu dan dapat diandalkan, serta tarifnya terjangkau oleh masyarakat.</li> <li>2. Seluruh angkutan umum perdesaan yang sepi penumpang agar dioptimalkan operasinya dengan difungsikan juga sebagai angkutan pelajar, dengan menerapkan mekanisme pemberian subsidi angkutan umum sesuai kemampuan keuangan pemerintah daerah Kabupaten Pasuruan. Trayek angkutan pelajar ini dapat menyesuaikan dengan rute yang sudahada.</li> <li>3. Angkutan pelajar ini agar tidak dibatasi untuk kalangan pelajar tertentu, sehingga dapat dimanfaatkan oleh seluruhpelajar.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kab. Pasuruan     | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|---------------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>4. Untuk membedakan dengan angkutan umum yang lain, angkutan perdesaan yang difungsikan sebagai angkutan pelajar agar ditandai dengan stiker 'Angkutan Pelajar' di bagian depan, sehingga mudah dikenali sebagai angkutan bersubsidi. Jadi, seluruh angkutan yang telah ditandai stiker hanya boleh menerima penumpang pelajar saat jam-jam pergidan pulang sekolah.</p>   |                                 |                          |
| 25. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kabupaten Boyolali                        | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu adanya jalur sepeda di jalan Pandanaran dan penataan parkir, karena pada jam-jam sekolah ruas kanan kiri jalan tersebut dipergunakan untuk parkir mobil umum maupun pengantar anak sekolah dan perlu adanya tambahan beberapa rambu-rambu lalu lintas sebagai penunjang sarana Zona Selamat Sekolah (ZoSS) disekitar SD Muhammadiyah, SDN 3 Boyolali dan SMPN 2 Boyolali.</li> <li>2. Perlu adanya tambahan rambu-rambu jalan dan zebra cross bagi ketiga zona kawasan pendidikan di jalan Pandanaran, Merbabu, dan Kates. Khusus pada jalan Pandanaran perlu pelican dan lapak tunggu atau jembatan penyeberangan, sedangkan jalan Merbabu dan Kates perlu zebracross.</li> <li>3. Perlu adanya penataan kembali untuk trayek dan jumlah angkutan perkotaan di Kabupaten Boyolali karena tidak seimbang dengan sebaran kawasan sekolah terkait dengan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) terutama pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan sebaran pemukiman.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kab. Boyolali | 4 November 2017          |
| 26. | Audit Jalan Guna Mengurangi Daerah Rawan Kecelakaan Di Jalan Raya Kabupaten Boyolali | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu diadakan perbaikan dan pemasangan rambu-rambu baru tentang tanjakan dan pembatasan kecepatan agar kecepatan existing dapat kembali pada kecepatan rata-rata yaitu 60 km/jam. Selain rambu juga dapat digunakan pita pengaduh sebelum masuk jalan tikungan kanan kirikan untuk mengurangi kecepatan kendaraan.</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Kab. Boyolali | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN                               | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---------------------------------|--------------------------|
|     |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Perlu diadakan penambahan marka jalan atau pengecatan ulang marka solid dan marka sevron serta marka putus-putus yang secara visual yang baru.</li> <li>3. Perlu diadakan pemasangan Paku Marka yang merupakan perlengkapan jalan yang dilengkapi dengan pemantul cahaya reflektor berwarna kuning, merah atau putih yang dapat berfungsi dalam kondisi permukaan jalan kering ataupun basah.</li> <li>4. Untuk lampu penerangan jalan perlu diadakan perbaikan dan penambahan baru dari segi sudut inklinasi dari 20° menjadi 25° dan sudut penerangan kesamping lampu, untuk jarak tiang 20 meter menggunakan sudut 65° dan untuk jarak tiang 40 meter menggunakan sudut 60°.</li> <li>5. Untuk jenis lampu yang disarankan adalah jenis lampu <i>high pressure sodium vapour</i> yang mempunyai spesifikasi lebih baik daripada lampu yang digunakan saat ini yaitu <i>low pressure sodium vapour</i>. Spesifikasi dari lampu usulan adalah: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Efisiensi rata-rata (Lumen/watt):100</li> <li>b. Rata-rata umur rencana (jam):21.000–27.000</li> <li>c. Kekuatan lampu biasa digunakan (watt): 150,250, 400</li> <li>d. Warna yang dihasilkan :baik</li> </ol> </li> </ol> |                                 |                          |
| 27. | Optimalisasi Terminal Tipe B Di Kabupaten Siak | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perubahan rute / rerouting angkutan perkotaan sesuai dengan hasil survei OD yang telah dilakukan oleh PKL STTD dengan mengarahkan angkutan perkotaan tersebut melintasi terminal TuahTualang.</li> <li>2. Kinerja penyelenggara terminal</li> <li>3. Kinerja penyelenggara terminal dapat dioptimalkan secara bertahap dengan mengacu pada hasil analisa IPA.</li> <li>4. Pola pergerakan terminal</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Provinsi Riau | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|------------------------------------|--------------------------|
|     |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Optimalisasi terhadap pola pergerakan terminal dapat dilakukan dengan mempermudah akses menuju terminal, salah satu cara yaitu dengan mengoperasikan dan mengoptimalkan jalan akses usulan yang berjarak hanya 234 meter dari jalan arteri Minas -Perawang.</li> <li>6. Optimalisasi jalan akses “usulan” dilakukan dengan cara memperlebar ruas jalan tersebut dan melakukan perkerasan pada ruas jalan tersebut.</li> <li>7. Penegakan Peraturan</li> <li>8. Diperlukan ketegasan oleh instansi-instansi terkait agar kendaraan umum yang melintasi Terminal Tuah Tualang masuk ke dalam terminal.</li> </ol>  |                                    |                          |
| 28. | Kajian Kebutuhan Angkutan Taksi Di Kabupaten Tasikmalaya         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sebaiknya strategi pembatasan wilayah operasi taxi dilakukan melalui akumulasi jumlah armada taxi antara wilayah kabupaten dan kota Tasikmalaya. Dengan demikian jumlah total ijin armada taxi dapat di kontrol / diawasi sesuai dengan kebutuhan perwilayah Tasikmalaya.</li> <li>2. Melihat kebutuhan awal untuk jumlah angkutan taxi, maka sebaiknya wilayah operasi taxi dikawasan kabupaten Tasikmalaya diprioritaskan disekitar kawasan wisata dan ibukota kabupaten (pusat kota) yang menjadi pusat kegiatan kabupaten Tasikmalaya tersebut.</li> <li>3. Perlu mempertimbangkan dalam pemberian ijin taxi dengan mengacu kepada kebutuhan sehingga tidak terjadi kelebihan ketersediaan (supply) sarana.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kab. Tasikmalaya | 4 November 2017          |
| 29. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kabupaten Tasikmalaya | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam menerapkan ZoSS pasti terdapat kendala berupa tidak patuhnya pengguna kendaraan bermotor dalam mematuhi rambu dan marka. Oleh karena itu, diperlukan Petugas Pemandu Penyeberang yang dapat diambil dari pihak sekolah guna memaksimalkan ZoSS. Dalam menerapkan ZoSS, juga perlu menertibkan penjual makanan, parkir kendaraan, dan pengantar/ penjemput agar lalu lintas tidak terganggu serta rambu dan marka</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Kab. Tasikmalaya | 4 November 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER              | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|-------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>ZoSS berfungsi sebagaimana mestinya.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Fasilitas pedestrian berupa trotoar harus sesuai dengan standar teknis jalur pejalan kaki (Ditjen Bina Marga) dan disesuaikan dengan kondisi geometrik yang tersedia di lapangan.</li> <li>3. Fasilitas jalur sepeda harus sesuai dengan perancangan lajur dan jalur sepeda (Puslitbang Jalan dan Jembatan, Kemen PU) dan disesuaikan dengan kondisi geometrik yang tersedia di lapangan.</li> <li>4. Perlu adanya tindakan tegas dari Aparat Penegak Hukum terkait penggunaan sepeda motor bagi yang tidak memiliki SIM C agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan yang melibatkan pelajarsekolah.</li> <li>5. Kebijakan terkait buy the service angkutan umum dan/ atau bus sekolah harus secepat mungkin dilaksanakan agar dapat menekan jumlah pengguna sepeda motor mengingat proporsi pelajar pengguna angkutan umum di Kabupaten Tasikmalaya terbilang cukup besar.</li> </ol> |                               |                          |
| 30. | Studi Subsidi Angkutan Perdesaan Kabupaten Sleman Yang Terintegrasi Dengan Angkutan Perkotaan Trans Jogja | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengoperasian angkutan perdesaan sebagai <i>feeder</i> angkutan perkotaan Trans Jogja yang memiliki okupansi tinggi menjadi langkah awal untuk mengoptimalkan operasional angkutan perdesaan yang semakin kurang diminati tetapi masih dibutuhkan.</li> <li>2. Selain sebagai <i>feeder</i>, angkutan perdesaan yang sepi penumpang dapat dioptimalkan operasinya dengan difungsikan juga sebagai angkutan pelajar ataupun angkutan bagi pedagang di pasar, dengan menggunakan analisis subsidi yang telah dilakukan pada penelitian ini.</li> <li>3. Mekanisme pemberian subsidi angkutan perdesaan dapat mengikuti mekanisme subsidi yang telah diterapkan di wilayah lain, seperti di Kabupaten Tabanan dan Kota Kediri. Pemberian subsidi dapat berupa dana yang diberikan kepada pengusaha angkutan perdesaan (operator) sejumlah penumpang</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Kab. Sleman | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER              | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|-------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>(pelajar) yang dilayani. Atau, dapat berupa voucher pembelian BBM yang jumlahnya disesuaikan dengan trayek yang dilayani (km tempuh). Trayek angkutan perdesaan yang disubsidi dapat menyesuaikan dengan rute yang sudah ada. Selain itu, pemberian subsidi juga harus disesuaikan dengan kemampuan keuangan pemerintah daerah Kabupaten Sleman.</p> <p>4. Untuk memperbaiki dan meningkatkan pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Sleman perlu adanya perubahan manajemen koperasi angkutan perdesaan yang sudah terbentuk, dimana anggota koperasi tersebut adalah seluruh pemilik angkutan perdesaan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Sleman. Dengan demikian dapat memudahkan pemerintah dalam pengawasan aliran dana subsidi, meningkatkan kesejahteraan operator angkutan perdesaan dan memberikan kinerja pelayanan yang baik kepada pengguna. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menerapkan manajemen yang berbasis pembelian pelayanan atau yang lebih dikenal dengan sistem "<i>buy the service</i>" menggunakan mekanisme subsidi BBM dengan pilihan menggunakan mobil penumpang umum (MPU). Sistem manajemen tersebut mempunyai beberapa kriteria, yaitu tidak menggunakan sistem setoran, pembayaran sesuai kilometer pelayanan dan pemerintah menetapkan standar pelayanan tertentu sehingga operator hanya berkonsentrasi pada pelayanan terhadap konsumen.</p> |                               |                          |
| 31. | Studi Pengembangan Sistem Logistik Kabupaten Sleman Untuk Mendukung Implementasi <i>Smart Regency</i> | 1. Rekomendasi dari kajian ini dalam mendukung terwujudnya smart regency adalah perlunya pembangunan sistem pergudangan atau simpul angkutan barang yang tidak hanya pada angkutan jalan namun dapat dikembangkan dengan menggunakan angkutan kereta api. Hal ini mengingat potensi yang cukup tinggi dari arus pergerakan barang di Kabupaten Sleman. Selain itu   | Dinas Perhubungan Kab. Sleman | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                        | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---|--------------------------|
|     |  | <p>pengembangan sistem informasi yang terintegrasi antara sentra-sentra produksi dan pergudangan atau simpul-simpul angkutan barang diperlukan.</p> <p>2. Pembangunan perpakiran khusus angkutan barang diperlukan untuk mengurangi kemacetan di Kabupaten Sleman.</p> <p>3. Dengan demikian, dapat menciptakan sistem logistik yang efektif dan efisien yang mendukung terwujudnya smart regency di Kabupaten Sleman.</p>   |   |                          |
| 32. | Evaluasi Sosialisasi Keselamatan Transportasi (Di Provinsi Maluku Utara) | <p>1. Dibutuhkan campur tangan yang kuat dari pemerintah daerah Propinsi Maluku Utara untuk meningkatkan kecerdasan dan kepatuhan masyarakat terutama ditujukan kepada kaum usia muda /pelajar terhadap peraturan perundangan UU. No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas jalan raya agar dapat tercipta lalu lintas yang aman, nyaman, tertib, lancar dan selamat dengan cara lebih ditingkatkan lagi/gencar jumlah kegiatan kampanye/sosialisasi peraturan perundangan UU. No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas jalan raya dan peraturan lainnya yang harus dilakukan oleh dinas terkait;</p> <p>2. Perlu diadakan penelitian lanjutan.</p> <p>3. Karena kebanyakan pengguna jalan usia muda/pelajar lebih banyak memilih sepeda motor/ojek sebagai angkutan yang digunakan ke sekolah atau dalam melakukan aktifitasnya, karena waktu menunggu angkutan umum lebih lama dibandingkan dengan ojek. Terlebih lagi pada jam pulang sekolah di sore hari, keberadaan angkutan umum sulit untuk ditemukan. Seluruh angkutan umum yang sepi penumpang agar dioptimalkan operasinya dapat difungsikan juga sebagai angkutan pelajar, dengan misalnya dengan menerapkan mekanisme pemberian subsidi angkutan umum sesuai kemampuan keuangan pemerintah daerah.</p> | Dinas Perhubungan Provinsi Maluku Utara | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER               | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|--------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>Trayek angkutan pelajarnya ini dapat menyesuaikan dengan rute yang sudah ada.</p> <p>4. Perlu dilakukan penambahan dan perbaikan fasilitas keselamatan di ruas jalan daerah rawan kecelakaan seperti Rambu rambu, marka marka jalan, penambahan LPJU (Lampu Penerangan Jalan Umum), pembuatan JPO (Jembatan Penyeberangan Orang), pembuatan APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) sedangkan dalam waktu dekat diharapkan segera adanya rencana pemasangan rambu peringatan dan pembagian Leaflet Kampanye Keselamatan Transportasi pada daerah rawan kecelakaan sebagai Media Sosialisasi Keselamatan Transportasi kepada pengguna jalan</p>   |                                |                          |
| 33. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Di Kabupaten Brebes | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan yang memadai agar terwujud penyelenggaraan transportasi yang selamat.</li> <li>2. Perlu dilakukan penggantian rambu lalu lintas yang rusak karena fasilitas perlengkapan jalan ini merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dalam penyelenggaraan transportasi, serta melakukan pembersihan terhadap objek yang menutupi rambu lalu lintas agar rambu lalu lintas dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan sehingga dapat memberikan kemudahan kepada pengguna jalan saat melintas di jalanraya.</li> <li>3. Perlu melakukan pemasangan marka marka jalan untuk pemisah jalur utuh maupun putus-putus untuk mengarahkan pembagi arus lalu lintas.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kab. Brebes  | 15 Desember 2017         |
| 34. | Kajian Kinerja Angkutan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Metro Bandung           | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diharapkan kedepannya Pemda Kota Bandung segera membentuk Badan Layanan Umum (BLU) guna mensinergiskan angkutan massal BRT sehingga biaya operasional dapat diminimalisir dan pelayanan penumpang dapat meningkat, karena manajemen angkutan dalam satu naungan sehingga anggaran pengelolaan angkutan BRT Kota Bandung dapat</li> </ol>   | Dinas Perhubungan Kota Bandung | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|-----------------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>lebih efektif dan akuntabel;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Penyelenggaraan angkutan BRT Kota Bandung agar disesuaikan dengan standar angkutan BRT di Kota - Kota Besar misalnya Transjakarta yang secara fasilitas prasarana dan sarana sudah mendekati standar angkutan massal BRT karena sudah satu pelayanan (e-ticketing, titik transit dan alih moda di beberapa shelter, call center, dll) meskipun secara volume penumpang sudah melebihi kapasitas.</li> <li>3. Beberapa mekanisme pemberian subsidi yang dapat dilakukan oleh Pemerintah melalui BLU antara lain adalah sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>• mekanisme subsidi penuh;</li> <li>• mekanisme subsidi selisih operasional; dan</li> <li>• mekanisme subsidi BBM.</li> </ul> </li> </ol> |                                   |                          |
| 35. | Studi Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Umum Di Kabupaten Banyuwangi       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan perubahan manajemen terhadap angkutan umum pemberian insentif atau subsidi. Subsidi dapat dilakukan untuk program angkutan anak sekolah.</li> <li>2. Perlu Re-route trayek 1,2,3,4,5,6, dan 12.</li> <li>3. Perlu Benchmarking pengelolaan angkutan umum, dapat dilakukan ke Dishub Kodya Surakarta, Dishub Kota Semarang.</li> </ol>   | Dinas Perhubungan Kab. Banyuwangi | 15 Desember 2017         |
| 36. | Kajian Penataan Parkir Di Wilayah Central Business District Kabupaten Pati | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu diberikan batasan-batasan parkir yang jelas seperti memberi garis-garis marka pada petak parkir sehingga kendaraan yang parkir sesuai dengan petak yang disediakan dan tidak ada kendaraan yang parkir tidak padat tempatnya.</li> <li>2. Untuk Jalan Dr. Sutomo, dilihat dari indeks parkir yang lebih dari 100% perlu penanganan khusus. Pada saat <i>peak hours</i> memang terlihat kesemrawutan lalu lintas. Jika Pemerintah Kabupaten Pati ingin fokus pada kapasitas ruang jalan yang ada, maka penataan parkir dapat diatur dengan menggunakan pola parkir paralel hanya di salah satu sisi badan</li> </ol>   | Dinas Perhubungan Kab. Pati       | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER            | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|-----------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>jalan seperti pada Jalan Penjawi dan Jalan Jenderal Sudirman. Namun, konsekuensinya areal parkir yang ada menjadi berkurang dan Pemerintah harus menyiapkan alternatif berupa kantong parkir ataupun memindahkan (relokasi) fasilitas parkir di badan jalan, dari ruas jalan yang ramai pengunjung ke ruas jalan yang tidak terlalu ramai. Artinya, pengguna kendaraan dipaksa untuk memarkir kendaraannya jauh dari lokasi yang dituju. Walaupun pada kenyataannya, pengguna kendaraan pribadi cenderung memilih tempat parkir yang sedekat mungkin dengan tujuan perjalanan.</p> <p>3. Pakir pengunjung Swalayan Luwes di Jalan Dr. Sutomo banyak memadati parkir <i>on street</i> di Jalan Dr. Sutomo sebagai pusat perbelanjaan, sebaiknya pihak manajemen swalayan membangun/menyediakan areal parkir yang memadai agar tidak mengganggu pergerakan lalu lintas.</p> <p>4. Karena penelitian ini tidak merepresentasikan kondisi pada saat weekend maka perlu adanya penelitian lebih lanjut tentang karakteristik parkir pada saat <i>weekend</i>.</p> |                             |                          |
| 37. | Kajian Kelayakan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) Pada Ruas Jalan Pantura Kabupaten Pati | <p>1. Pada lokasi ZoSS eksisting, diperlukan petugas pemandu penyeberangan guna membantu pelajar untuk menyeberang jalan ke sekolah. Petugas pemandu penyeberangan dapat diambil dari petugas keamanan atau relawan dari pihak sekolah agar penerapan ZoSS tersebut lebih berkeselamatan.</p> <p>2. Perlu melakukan sosialisasi kepada pemerintah daerah sesuai kewenangannya, pihak sekolah, komite sekolah, serta kelompok masyarakat mengenai tata cara berlalu lintas yang berkeselamatan di ZoSS. ZoSS selain sebagai pencegah kecelakaan lalu lintas di sekitar sekolah, diharapkan dapat membangun budaya keselamatan (<i>safety culture</i>) bagi masyarakat pengguna jalan raya (pengendara kendaraan</p>  | Dinas Perhubungan Kab. Pati | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER              | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|-------------------------------|--------------------------|
|     |   | bermotor dan pejalan kaki).   |                               |                          |
| 38. | Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Jalan Di Kabupaten Kediri | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan pemasangan Lampu Penerang Jalan Umum (LPJU) baik pada simpang maupun bukan simpang, pengecatan marka jalan, pemasangan Pelican Croosing Traffic Light (PCTL), perbaikan traffic light yang sudah tidak layak, pemasangan APILL berupa warninglight.</li> <li>2. Kekurangan rambu lalu lintas pada ruas jalan Kertosono-Batas Kota Kediri dan Batas Kota Kediri-Batas Kabupaten Tulungagung hendaknya segera dipenuhi karena rambu lalu lintas merupakan salah satu fasilitas perlengkapan jalan raya yang harus tersedia.</li> <li>3. Perlu dilakukan penggantian rambu lalu lintas yang rusak karena fasilitas perlengkapan jalan ini merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dalam penyelenggaraan transportasi, serta melakukan pembersihan terhadap objek yang menutupi rambu lalu lintas agar dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan sehingga memberikan kemudahan kepada pengguna jalan saat melintas di jalanraya.</li> <li>4. Perlu melakukan pemasangan marka jalan tepi jalan dan marka pemisah lajur yang tidak ada untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas, serta untuk melindungi pengendara, pejalan kaki, dan pekerja dari daerah yang berpotensi tinggi akan menimbulkan kecelakaan.</li> <li>5. Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi titik konflik pada ruas jalan Kertosono-Batas Kota Kediri dan Batas Kota Kediri-Batas Kabupaten Tulungagung yaitu perlu pemasangan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) disekolahagarparasiswa mudah untuk menyeberang jalan menuju sekolah dan agar</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kab. Kediri | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN                                | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|---------------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>kendaraan yang melaju mendekati sekolah dapat mengurangi kecepatannya, perlu dilakukan sosialisasi tentang akibat yang ditimbulkan apabila truk tidak parkir di tempat yang disediakan, perlu disediakan flashing (lampu kuning kedap-kedip) di area SPBU, perlu penataan parkir baik di pasar maupun dipabrik.</p> <p>6. Perlu melakukan koordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam rangka pemasangan fasilitas perlengkapan jalan karena ruas jalan Kertosono-Batas Kota Kediri dan Batas Kota Kediri-Batas Kabupaten Tulungagung adalah ruas jalan nasional nontol.</p> <p>7. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terkait dengan upaya penanganan titik konflik pada ruasjalan Kertosono-Batas Kota Kediri dan Batas Kota Kediri-Batas Kabupaten Tulungagung.</p>   |                                 |                          |
| 39. | Pengembangan Angkutan Perintis Di Provinsi Riau | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rencana Induk Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi, agar usulan yang diajukan memang sudah ada dalam perencanaan dan terintegrasi dengan angkutan lainnya juga terintegrasi dengan simpul simpul transporasti yang direncanakan dalam satu jaringan transportasijalan</li> <li>2. Perlu dilakukan O-D survey guna memperkirakan demand, dan survey untuk penetapan panjang trayek.</li> <li>3. Pemantapan rencana kebutuhan untuk menentukan titik awal dan titik akhir, agar trayek tidak terlalu panjang yang akan menyebabkan tingginya biaya operasional tetapi demandnyarendah</li> <li>4. Pemantapan rencana operasional, rencana perawatan, dan rencana keberlangsungan pengelolaannya di masa yang akandatang</li> <li>5. Memperhitungkan terjadinya resistensi masyarakat terutama mereka operator angkutan umum tidak resmi yang selama ini telahberoperasi</li> </ol> | Dinas Perhubungan Provinsi Riau | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER              | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|-------------------------------|--------------------------|
|     |   | 6. Berkoordinasi dan bersinergi dengan pihak-pihak terkait.   |                               |                          |
| 40. | Kajian Pengembangan Trayek Angkutan Perdesaan Di Wilayah Kabupaten Jember | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal yakni 70%.</li> <li>2. Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari. Hal ini disebabkan karena rata-rata kendaraan yang beroperasi setiap hari pada kedua trayek ini mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum.</li> <li>3. Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.</li> </ol>   | Dinas Perhubungan Kab. Jember | 15 Desember 2017         |
| 41. | Perencanaan Jalur Sepeda Di Kota Blitar                                   | Dinas Perhubungan perlu membuat <i>masterplan</i> jalur sepeda, melakukan sosialisasi yang terpadu sehingga program pengguna sepeda bisa dipahami oleh secara komprehensif. Sosialisasi yang perlu dilakukan adalah sosialisasi jalur sepeda, keselamatan bersepeda dan pemahaman terhadap fasilitas keselamatan bersepeda lainnya, terutama untuk siswa yang belum terbiasa menggunakan kendaraan sendiri ke sekolah/masih di antar oleh orang tua. Dinas Perhubungan telah membuat jalur khusus untuk pengguna sepeda di Jalan Jenderal Sudirman. Jalur tersebut belum sepenuhnya dimanfaatkan oleh pengguna sepeda sehingga perlu penetapan jalur sepeda yang dilegalkan dalam Peraturan Walikota. Penentuan jalur sepeda tersebut masih dikaji oleh Dishub untuk penambahan jalur sepeda lainnya. Data persepsi yang dibutuhkan untuk penambahan jalur sepeda ini, seperti jam keberangkatan/kepulangan siswa/siswi SMPN, kontur, dan lebar jalan yangalui oleh siswa/siswi, sudah siap dari hasil penelitian ini. Pemda Kota Blitar perlu melakukan sosialisasi terhadap | Dinas Perhubungan Kota Blitar | 15 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER         | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>program bersepeda tidak hanya kepada pelajar tapi juga kepada pegawai-pegawai Pemerintahan dan swasta yang ada di Kota Blitar. Pada jam-jam siswa/I berangkat dan pulang dari/ ke sekolah perlu dilakukan perlakuan khusus untuk keselamatan siswa/siswi. Beberapa penanganan pengaturan keselamatan sekolah yaitu dengan menetapkan daerah Zona Aman Selamat Sekolah (Zoss), dan pengaturan lalu lintas oleh pihak keamanan sekolah dan kepolisian. Di Kota Blitar terdapat terminal dan stasiun, sehingga akses ke simpul perlu diperhatikan. Perlunya menambahkan jalan Mastrip yang dapat menghubungkan stasiun kereta api dengan rute sepeda lainnya, sehingga dapat mengakomodasi anak sekolah yang tinggal diluar Kota Blitar.</p>   |                          |                          |
| 42. | Kajian Kebijakan Tarif Dan Kuota Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sosialisasi PM 26 Th. 2017, perlu dilaksanakan tidak hanya kepada para operator penyedia aplikasi, perusahaan angkutan dan pengemudi, tetapi juga harus disosialisasikan secara luas kepada masyarakat pengguna, agar mereka juga paham tentang aturan mengenai keberadaan taksionline.</li> <li>2. Taksi online merupakan angkutan perkotaan sehingga pengaturan dan penetapan formula tarif dan kuota, harus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi dan BPTJ untuk Jabodetabek, yang selanjutnya ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Darat.</li> <li>3. Dalam melakukan perhitungan tarif batas atas dan batas bawah, Dinas Perhubungan perlu melakukan verifikasi terutama menyangkut biaya langsung dan biaya tidak langsung termasuk verifikasi kewajaran harga. Jika diperlukan melibatkan pihak Badan Pusat Statistik (BPS) daerah untuk mempertimbangkan adanya inflasi.</li> <li>4. Sampai saat ini belum ada data yang pasti mengenai jumlah taksi online yang beroperasi, oleh karena itu, perlu dilakukan pendataan secara berkala yang</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Darat |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN                                       | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER         | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>dilakukan oleh Dishub terhadap penyedia aplikasi taksi online maupun perusahaan angkutan yang terkait. selain itu pendataan perlu dikelompokkan berdasarkan plat nomor untuk memudahkan perhitungan jumlah taksi online yang di suatu wilayah, hal ini penting sebagai pendukung penetapan kuota taksi online di wilayah bersangkutan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Perlu diusulkan kepada penyedia taksi online, agar menyediakan perwakilan dari penyedia taksi online di setiap daerah untuk kemudahan berkoordinasi dalam mengetahui jumlah armada, dan administrasinya.</li> <li>6. SOP perizinan perlu diperjelas karena berdasarkan survei ke instansi terkait perizinan pelaksanaan penyediaan angkutan online ini masih belum jelas, yaitu SOP untuk perizinan penyedia aplikasi online dan perijinan untuk penyedia angkutanonline.</li> <li>7. Sejalan dengan diimplementasikannya PM 26 Tahun 2017, selain perlunya sosialisasi juga penting dilakukan <i>monitoring</i> dan evaluasi secara berkala, guna pengendalian dan penataan penyediaan angkutan taksi yang berkeadilan, kesetaraan,dan berkelanjutan di masa yang akan datang.</li> </ol> |                          |                          |
| 43. | Persepsi Terhadap Keberadaan Dan Pelayanan Taxi Daring | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sosialisasi PM 26 Th. 2017, perlu dilaksanakan tidak hanya kepada para operator penyedia aplikasi, perusahaan angkutan dan pengemudi, tetapi juga harus disosialisasikan secara luas kepada masyarakat pengguna, agar mereka juga paham tentang aturan mengenai keberadaan taksionline.</li> <li>2. Perlunya pendataan secara berkala dan terorganisir dengan baik, guna memudahkan memantau perkembangan jumlah transportasi on line yang beroperasi. Selain itu pendataan perlu dikelompokkan berdasarkan plat nomor untuk memudahkan perhitungan jumlah taksi online</li> </ol>  | Ditjen Perhubungan Darat |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>yang di suatu wilayah, hal ini penting sebagai pendukung penetapan kuota taksi online di wilayah bersangkutan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Taksi online merupakan angkutan perkotaan sehingga pengaturan dan penetapan formula tarif dan kuota, harus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi dan BPTJ untuk Jabodetabek, yang selanjutnya ditetapkan oleh Ditjen PerhubunganDarat.</li> <li>4. Dalam melakukan perhitungan tarif batas atas dan batas bawah, Dinas Perhubungan perlu melakukan verifikasi terutama menyangkut biaya langsung dan biaya tidak langsung termasuk verifikasi kewajaran harga. Jika diperlukan melibatkan pihak Badan Pusat Statistik (BPS) daerah untuk mempertimbangkan adanyainflasi.</li> <li>5. Perlu diusulkan kepada penyedia taksi online, agar menyediakan perwakilan dari penyedia taksi online di setiap daerah untuk kemudahan berkoordinasi dalam mengetahui jumlah armada, dan administrasinya.</li> <li>6. SOP perizinan perlu diperjelas karena berdasarkan survei ke instansi terkait perizinan pelaksanaan penyediaan angkutan online ini masih belum jelas, yaitu SOP untuk perizinan penyedia aplikasi online dan perijinan untuk penyedia angkutanonline.</li> <li>7. Perlu ditetapkan Standar Pelayanan Minimal yang harus diterapkan dan dipatuhi oleh para pengusaha transportasi on line sebagai jaminan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagipenggunanya.</li> <li>8. Sejalan dengan diimplemen-tasikannya PM 26 Tahun 2017, selain perlunya sosialisasi juga penting dilakukan <i>monitoring</i> dan evaluasi secara berkala, guna pengendalian dan penataan penyediaan angkutan taksi yang berkeadilan, kesetaraan,dan berkelanjutan di masa yang akan datang.</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER        | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|-------------------------|--------------------------|
| 44. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang Transportasi Perkeretaapian | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terkait pembebasan lahan perlu adanya koordinasi dengan pemilih lahan dan PEMDA setempat yang akan terkena rencana pembangunan trase jalur pengembangan perkeretaapian, sehingga negoisasi harga maupun ketentuan dapat disepakati serta menguntungkan semuapihak.</li> <li>2. Sumber dana yang dibutuhkan bisa melalui para investor baik asing maupun investorlokal.</li> <li>3. SDM perlu diadakan pelatihan teknis perkeretaapian dan pelatihan sistem administrasiperkeretaapian.</li> <li>4. Kelembagaan dapat disusun dalam undang-undang maupun peraturan menteri yang melibatkan beberapa pihak sebagai pemangkukepentingan</li> <li>5. Dalam hal pemenuhan pengembangan sarana perkeretaapian maka PT. INKA perlu meningkatkan hasil produksinya dengan cara berkolaborasi dengan perusahaan lain dalam negeri maupun luar negeri khususnya dalam rangka meningkatkan hasil produksi saranaperkeretaapian.</li> <li>6. Umur teknis sarana perkeretaapian perlu didukung dalam rangka meningkatkan keselamatan dan kehandalan pengoperasian kereta api dalam PeraturanMenteri,sehinggadapatmenumbuhkan industri perkeretaapian dalam negeri.</li> </ol> | Kementerian Perhubungan |                          |
| 45. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang Transportasi Jalan          | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kebutuhan jasa transportasi dari waktu ke waktu terus meningkat sejalan dengan tuntutan perkembangan pembangunan dan lingkungan strategis, sehingga kemampuan antisipasi terhadap permintaan jasa transportasi pada setiap tataran perlu terus ditingkatkan.</li> <li>2. Dengan Sistranas akan semakin membulatkan keyakinan dan tekad penyelenggara jasa transportasi dalam menjabarkan rencana startegis pembangunan sector transportasi jangka panjang, sehingga akan lebih menghayati hakekat dan perananjasa transportasi sebagai urat nadi pembangunan</li> </ol>  | Kementerian Perhubungan |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER               | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--------------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>nasional.</p> <p>3. Berhasilnya pelaksanaan Sistranas tergantung pada sumber daya manusia yakni partisipasi seluruh anggota masyarakat, sektor ekonomi dan non ekonomi atau bidang pembangunan yang lain serta pada sikap mental, semangat, ketaatan dan disiplin aparat Perhubungan pada setiap jajaran baik di Pemerintah, Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota, sehingga diharapkan Sistranas dilaksanakan secara konsekuen dan penuh tanggung jawab.</p>  |                                |                          |
| 46. | Kajian Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika Di Provinsi Nusa Tenggara Barat | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan angkutan massal berbasis jalan (bus) yang menghubungkan kawasan mandalika dengan simpul-simpul transportasi yang ada di Nusa Tenggara Barat.</li> <li>2. Pengembangan angkutan massal berbasis jalan (bus) yang menghubungkan kawasan mandalika dengan simpul-simpul transportasi yang ada di Nusa Tenggara Barat, angkutan feeder yang berperan sebagai pengumpan di daerah-daerah yang tidak dilewati oleh bus angkutan wisata untuk kemudahan akses wisatawan.</li> <li>3. Pembangunan terminal/pool angkutan wisata yang nantinya akan menghubungkan kawasan KEK (kawasan Ekonomi Khusus) Mandalika.</li> <li>4. Melihat jumlah kunjungan wisatawan di Kabupaten Lombok Tengah pada tahun 2017 berjumlah 130.937 orang, tahun 2018 berjumlah 143.870 orang, tahun 2019 berjumlah 157.486 orang, tahun 2020 berjumlah 171.783 orang, dan pada tahun 2021 berjumlah 186.761 orang, yang setiap tahunnya naik dengan signifikan, maka dari itu untuk menunjang kelancaran transportasi khususnya di Kabupaten Lombok Tengah bisa di bangun kereta api ataupun jalan tol untuk masa yang akandatang.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Provinsi NTB |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>5. Bantuan bus besar yang diserahkan dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2015 sebanyak 30 unit yang saat ini berada di Kantor Cab. Perum Damri Nusa Tenggara Barat, dapat digunakan sebagai angkutan wisata menuju kawasan mandalika. Namun pengoperasian bus besar harus memperhatikan kondisi lebar jalan menuju kawasan mandalika yang saat ini lebar Jln. Tanah Awu dan Jln. Raya Kuta hanya memiliki lebar 6 s.d 7meter.</p> <p>6. Letak dan rencana pembangunan halte bus adalah di Jln. Raya Senggigi – Jln. Saleh Sungkar, Jln. Adi Sucipto, Jln. Udayana, Jln. Pejanggik, Jln. A.A. Gede Ngurah, Jln. Brawijaya, (Pool DAMRI) Jln. TGH. Faesal, Jln. TGH Saleh Hambili, Jln. TGH. Lopan – Patung Sapi, Jln. Bypass Bandara – BIL, Jln. Raya Tanak Awu, dan Jln. Raya KutaLombok.</p> <p>7. Sebelum penyelenggaraan angkutan pariwisata beroperasi, sebaiknya diadakan sosialisasi di titik-titik keramaian wisatawan agar saat penyelenggaraan angkutan wisata dilaksanakan, para wisatawan memiliki alternatif angkutan umum menuju kawasan mandalika. Sebagai langkah awal, sosialisasi dilaksanakan bersamaan dengan pengoperasian tahap awal (percobaan) pada tahun 2018/2019 dengan bantuan subsidi sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 60 Tahun 2007 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Di Jalan. Hal ini dilakukan agar menarik minat wisatawan menggunakan angkutan bus serta memberikan informasi adanya angkutan bus menuju kawasan mandalika. Setelah itu, beberapa tahun mendatang apabila biaya operasional kendaraan sudah tidak membutuhkan dana subsidi pemerintah seiring dengan makin banyaknya pengguna bus dan jumlah wisatawan menuju kawasan mandalika, program subsidi dapat dihilangkan secara bertahap.</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                         | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|--|--------------------------|
| 47. | Studi Aksesibilitas Menuju Destinasi Wisata Di Pulau Morotai  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah daerah dan pusat sebaiknya meningkatkan aksesibilitas penduduk dan kunjungan pariwisata dengan cara perbaikan jaringan jalan yang rusak sangat dibutuhkan dalam proses pergerakan barang, dan orang dari suatu kecamatan ke kecamatan lain di Kabupaten Kepulauan Morotai.</li> <li>2. Peningkatan pengoperasian angkutan umum dan terminal antar desa dan kecamatan di kabupaten kepulauan Morotai yang pengoperasiannya saat ini belum optimal akibat kurangnya jumlah armada dan kondisi jalan yang rusak.</li> <li>3. Untuk mengoptimalkan pengoperasian angkutan pariwisata di darat jenis yang digunakan sebaiknya menggunakan dengan menggunakan bus sedang atau bus besar yang ber AC karena cuaca dan suhunya yang cukup tinggi saat musim kemarau dan penggunaan sarana transportasi air seperti perahu atau speed boat yang dikelola secara resmi baik oleh Dinas Perhubungan atau pengelola jasa transportasi yang resmi sehingga keselamatan wisatawan lebih terjamin dan harga yang terjangkau oleh masyarakat.</li> </ol> | Dinas Perhubungan Kabupaten Maluku Utara |                          |
| 48. | Kajian Tindak Lanjut PM 26 Tahun 2017 di Luar Tarif dan Kuota | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bekerja sama dengan PEMDA untuk memberikan fasilitas dan kemudahan dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.</li> <li>2. Membantu perusahaan penyedia aplikasi taksi online untuk meyakinkan pemilik mobil untuk dapat menyetujui balik nama STNK atas nama lembaga hukum (atas nama perusahaan mitra penyedia aplikasi taksionline).</li> <li>3. Memfasilitas kerjasama antara perusahaan asuransi dengan penyedia aplikasi taksi online dan dengan parapengemudi.</li> <li>4. Membuat standar minimal bengkel dan pool yang harus dimiliki perusahaan transportasi sebagai mitra kerja perusahaan penyedia taksi online.</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Darat                 |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                           | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|--|--------------------------|
| 49. | Kajian Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Danau Toba Di Provinsi Sumatera Utara | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penambahan bus dengan fasilitas yang memadai dari segi keamanan, keselamatan, dankenyamanan.</li> <li>2. Menyediakan bus pemadu moda untuk melayani wisatawan menuju ke DanauToba</li> <li>3. Menambah pelayanan kereta api untuk menuju ke wisata Danau Toba, sehingga tidak hanya sampai di Stasiun Siantar, tetapi dilanjutkan sampai keParapat.</li> <li>4. Membangun jaringan jalan menuju Danau Toba sehingga akses menuju wisata bisa dijangkau dengan mudah. Pembangunan jalan tol dari medan menuju Parapat sehingga waktu tempuh perjalanan menjadi lebihsingkat.</li> <li>5. Pembangunan atau reaktivasi rel kereta api sehingga pelayanan kereta api bisa melayaniwisatawan sampai ke Parapat.</li> </ol>  | Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara  |                          |
| 50. | Studi Penyusunan Rencana Induk Transportasi Wilayah Aglomerasi Sarbagita Dan Kedungsepur              | <p>Quick Win Rencana Induk Transportasi Sarbagita dan Kedungsepur ;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penetapan koridor utamatransportasi;</li> <li>2. Perencanaan standar aksesbilita dan konektifitas simpultransportasi;</li> <li>3. Perencanaan Pengembangan Park andRide</li> <li>4. Evaluasi penyelenggaraan simpultransportasi;</li> <li>5. Penyusunan peta jalan untuk angkutanumum;</li> <li>6. Penyusunan peta jalan untuk angkutanbarang;</li> <li>7. Penyusunan Model Revenue Sharing atau Cost Sharing Antar PemerintahDearah;</li> <li>8. Penyusunan standar dan mekanisme perhitungan dan pemberian PSO buy the service angkutan umum lintasbatas;</li> <li>9. Fasilitasi bantuan hibah dana pengembangan Infrastruktur Angkutan Massal Lintasbatas;</li> <li>10. Technical assistance evaluasi Perda dan Aturan Daerah;</li> <li>11. Technical assistance proses pengadaan lahan untuk program kerjasama penyelenggaraantransportasi;</li> <li>12. Kontrak Tenaga Ahli untuk PendampinganHukum;</li> </ol> | Dinas Perhubungan Provinsi Jateng Dan Bali | 8 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER         | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--------------------------|--------------------------|
|     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>13. Penyusunan Panduan Model kemitraan penyelenggaraan angkutan umum;</li> <li>14. Pemeliharaan dan Operasi Infrastruktur Koridor Utama O&amp;M APILL, perkerasan, marka, fasilitas pedestrian, rambu dan drainasejalan;</li> <li>15. Pengembangan Infrastruktur Koridor Utama O &amp; M APILL, perkerasan, marka, fasilitas pedestrian, rambu dan drainasejalan;</li> <li>16. Pemetaan Kebutuhan Bus Pengadaan;</li> <li>17. Pengadaan Bus untuk Pengembangan Jaringan BRT;</li> <li>18. Insentif Pembiayaan untuk Pengadaan Bus oleh Swasta/BUMN;</li> <li>19. Penerapan sistem tiket terintegrasi angkutan umum;</li> <li>20. Detail Rencana Pengembangan Arsitektur dan Jaringan Sistem ITS (Intellegent Transport System);</li> <li>21. Penyeragaman format serta penyusunan Data OD;</li> <li>22. Pembentukan layanan pengguna transportasi;</li> <li>23. Penyusunan model kelembagaan dan koordinasi penyelenggaraan simpul transportasi;</li> <li>24. Pembentukan forum kelembagaan dan koordinasi penyelenggaraan simpul transportasi.</li> </ul> |                          |                          |
| 51. | Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN.               | <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Konsep pengembangan infrastruktur transportasi logistik</li> <li>2. Pengembangan jaringan jalan</li> <li>3. Rencana pengaturan angkutan barang</li> <li>4. Penentuan jaringan lintas angkutan barang</li> </ul>   | Ditjen Perhubungan Darat |                          |
| 52. | Uji Simulasi <i>Crashworthiness</i> Pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang Di Indonesia. | 1. Regulasi keamanan struktur bus dalam mode kecelakaan berguling yang umum digunakan adalah UNECE R66 di Eropa dan FMVSS 216 di Amerika Serikat. Struktur regulasi UNECE R66 terdiri dari satu buah dokumen berisi ruang lingkup dari regulasi, definisi istilah yang digunakan, metode persetujuan dan pertidaksetujuan, serta lampiran yang berisi prosedur pengujian. FMVSS 216 terbagi menjadi dua dokumen yaitu Code of Federal Regulation (CFR) dan Test Procedure (TP).   | Ditjen Perhubungan Darat |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER     | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|----------------------|--------------------------|
|     |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Usulan regulasi untuk keamanan struktur bus dalam mode kecelakaan berguling di Indonesia akan diajukan dalam bentuk peraturan menteri dengan mengadaptasi UNECE R66 dan FMVSS216.</li> <li>3. Regulasi ini berlaku untuk kendaraan bus satu tingkat dengan jumlah penumpang lebih dari 22 orang, duduk maupun berdiri, tidak termasuk pengemudi.</li> </ol>   |                      |                          |
| 53. | Studi Penerapan <i>Green Zone</i> Di Wilayah Permukiman Dan Kawasan Wisata  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk implementasi dari rencana tindak, diperlukan komitmen, integritas, kerelaan, kemauan, dan kerjasama dari seluruh pemangku kepentingan dan warga masyarakat. Pemerintah, pemimpin Puri Ubud, pemimpin adat, pemimpin warga masyarakat, pemuda, dan pengusaha harus bersatu dan memiliki komitmen yang kuat.</li> <li>2. Rencana Tindak dapat dilaksanakan secara bertahap sampai diperoleh Konsep <i>Green Zone</i> dengan nilai <i>GreenShip</i> yang terbaik.</li> </ol>   | Dishub Provinsi Bali | 8 Desember 2017          |
| 54. | Prediksi Kinerja Ruas Jalan Menggunakan Analisis Perhitungan Volume Lalu Lintas di Wilayah SARBAGITA dan Sekitarnya | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sebagian besar ruas jalan di Sarbagita dan sekitarnya memiliki volume yang relatif besar, namun hanya sedikit ruas jalan di Sarbagita dan sekitarnya yang memiliki kapasitas jalan yang besar pula. Kendaraan pribadi menjadi kendaraan yang dominan pada ruas-ruas jalan tersebut. Dengan demikian, permasalahan kemacetan menjadi salah satu masalah transportasi yang sangat sulit untuk diatasi. Oleh karena itu, diperlukan transportasi umum yang bersifat massal untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi dan mengalihkan ke angkutan umum.</li> <li>2. Penelitian ini memiliki data volume, kapasitas, dan kinerja ruas jalan di wilayah Sarbagita dan sekitarnya, sehingga dapat digunakan untuk penelitian lebih lanjut mengenai perencanaan transportasi umum di Bali pada umumnya dan wilayah Sarbagita pada khususnya.</li> </ol> | Dishub Provinsi Bali |                          |

| NO.   | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|---|---|---|---|--------------------------|
| <b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI UDARA</b> |   |   |   |                          |
| 55.   | Studi Pemilihan Tipe Pesawat Udara Dan Pembuatan <i>Hub And Spoke</i> (Pengumpul Dan Pengumpan) Bandar Udara Untuk Penurunan Disparitas Harga Logistik Di Papua | <p>rekomendasi yang memerlukan tidak lanjut agar maksud dan tujuan tersebut dapat terwujud, adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelabuhan Laut yang diusulkan adalah pelabuhan Serui, Amabusa, dan Asmat.</li> <li>2. Bandara Hub yang diusulkan sebagai bandara hub tersier adalah mararena, Stevanus Rumbewas, dan Ewer.</li> <li>3. Peningkatan fasilitas Bandar udara dan Pelayanan Navigasi Penerbangan.<br/>Peningkatan fasilitas sisi udara seperti perpanjangan landas pacu, alat bantu navigasi penerbangan di Bandar udara Wamena, fasilitas penunjang (DPPU, PKP-PK di Bandara Wamena dan Moses Kilangin Timika), fasilitas Gudang kargo di beberapa bandara hub &amp; spoke, penguatan aspek pengaturan, pengawasan, dan pengendalian di bandar udara.</li> <li>4. Jaringan Distribusi Kargo <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Diperlukan Penetapan Jaringan Distribusi Kargo, mulai dari Pelabuhan Laut ke Bandara <i>Hub</i>, dan dari Bandara <i>Hub</i> ke Bandara-bandara <i>Spoke</i> sesuai Zona Geografis, disertai program peningkatan prasarana yang dibutuhkan untuk kelancaran operasional pengangkutan Kargo/Logistik.</li> <li>b. Pelabuhan di Jayapura (Depapre, Jayapura, dan Demta) diusulkan sebagai pelabuhan tol laut, untuk menunjang distribusi kargo/barang menuju pedalaman Papua/Pegunungan Tengah Papua.</li> <li>c. Untuk kelancaran distribusi kargo/logistic wilayah pedalaman yang dapat dijangkau dengan mudah melalui transportasi darat atau sungai, dapat memanfaatkan jalur tersebut langsung dari pelabuhan laut menuju wilayah pedalaman.</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditjen Perhubungan Udara</li> <li>2. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Papua</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>d. Pengaturan terhadap angkutan dan jenis barang/kargo melalui tol laut, perlu segera disinergikan dengan konsep jembatan udara dengan system distribusi yang terkontrol.</p> <p>5. Pemilihan Pesawat Udara<br/>Mengingat pesawat udara sebagai sarana pengangkut Kargo, umumnya menggunakan armada yang dimiliki oleh operator pesawat udara, maka Pemerintah memberikan rekomendasi tipe dan jenis-jenis pesawat udara yang efisien dan efektif, untuk digunakan sesuai kondisi infrastruktur bandara dan di medan sebagaimana kondisi geografisnya.</p> <p>6. Penggunaan tipe pesawat udara yang kapasitas angkutnya lebih besar harus diimbangi juga dengan peningkatan penyediaan fasilitas Bandar udara dan alat bantu navigasi penerbangan untuk menunjang aspek keselamatan operasional penerbangan.</p> <p>7. Fasilitas Gudang Bandara<br/>a. Tersedianya Fasilitas Pergudangan yang memenuhi kebutuhan penampungan kargo, baik di Pelabuhan Laut, di Bandara <i>Hub</i>, termasuk di Bandara <i>Spoke</i>.<br/>b. Proses pengangkutan Kargo Udara (Kargo), mulai dari gudang kargo yang terdapat di bandara keberangkatan, ruang kargo di dalam pesawat udara, hingga bandara tujuan, harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan.</p> <p>8. Sumber Daya Manusia<br/>Peningkatan fasilitas Bandar udara maupun pelayanan navigasi penerbangan juga harus didukung dengan SDM yang handal dan kompeten.</p> <p>9. Subsidi Pemerintah<br/>Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 79 Tahun 2017, tentang "Kriteria Dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis Dan Subsidi</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>Angkutan Udara Kargo”, telah mengatur pemberian subsidi bagi perusahaan penerbangan yang menerbangi jalur udara perintis yang membawa kargo ataupun penumpang.</p> <p>Untuk mendapatkan hasil yang lebih optimal dalam upaya menekan disparitas harga, Permenhub tersebut dinilai belum mencukupi. Diperlukan adanya Peraturan Pemerintah yang lain (misal: dari Kementerian Perdagangan), yang mengatur tentang kewajiban untuk mendistribusikan kebutuhan bahan pokok atau barang lainnya, kepada Badan Usaha tertentu, seperti BUMN/BUMD atau Badan Usaha Lainnya, sehingga dengan demikian ada kepastian bahwa bahan pokok atau barang kebutuhan lainnya tersebut betul-betul tersedia di wilayah terpencil, sebagaimana dimaksud Peraturan Menteri Perhubungan diatas.</p> <p>10. Upaya Lainnya</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Peningkatan Peran Pemda dalam penyediaan lahan bagi pengembangan bandar udara atau mencari lahan alternatif pembangunan bandar udara beserta fasilitas penunjang angkutankargo.</li> <li>b. Hasil kajian Pemerintah Daerah yang dipaparkan oleh Balitbangda Provinsi Papua, tentang pertanyaan “apa yang dibutuhkan orang Papua”, perlu mendapat perhatian khusus dan dukungan dari Pemerintah Pusat. Peningkatan kondisi sosial masyarakat akan meningkatkan produktifitas dan perekonomian rakyat.</li> <li>c. Untuk menunjang keberhasilan program-program tersebut diatas, diperlukan Koordinator Wilayah Papua beranggotakan Instansi terkait, yang bertugas mengkoordinir mekanisme pengawasan terhadap pelaksanaan angkutan kargo udara yang</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|--|--------------------------|
|     |   | bersinergi dengan tol laut dalam hal iniKementerian Perdagangan danIndustri  |  |                          |
| 56. | Penelitian Evaluasi Kinerja Otoritas Bandar Udara I S.D X Dalam Pengawasan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan Di Bandar Udara | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan penataan ulang terhadap komposisi dan jumlah inspector pada kantor Otoritas Bandar Udara sesuai dengan wilayah cakupannya, terutama inspektur bandar udara untuk Otban Wilayah IX dan X, inspektur keamanan penerbangan dan penanggulangan keadaan darurat untuk Otban Wlayah I, IV dan VII, inspektur kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara untuk Otban Wilayah V dan inspektur angkutan udara untuk Otban Wilayah V danVI.</li> <li>2. Kantor Otoritas Bandar Udara yang jumlah inspectornya belum mencukupi sedangkan tugas pengawasan cukup banyak maka dapat dilakukan dengan sistemdetasering.</li> <li>3. Kantor Pusat c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Udara agar menentukan kebutuhan pendidikan dan pelatihan serta melakukan verifikasi terhadap kualifikasi untuk semua inspektur yang ada di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I s/d Wilayah X.</li> <li>4. membuat mekanisme untuk pelaksanaan pengawasan/audit kepada para Kantor Otoritas Bandar Udara, selanjutnya Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai kewajiban untuk melakukan pengawasan (inspeksi) termasuk Ramp Check terhadap wilayahcakupannya.</li> <li>5. Kewenangan dan pelaksanaan pendidikan dan pelatihan <i>State Safety Program</i> (SSP) dari Kantor Pusat c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, selanjutnya agar dapat diimplementasikan pada seluruh wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I s/d WilayahX.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepala Kantor Otoritas Wilayah I,Jakarta</li> <li>2. Kepala Kantor Otoritas Wilayah II,Medan</li> <li>3. Kepala Kantor Otoritas Wilayah III,Surabaya</li> <li>4. Kepala Kantor Otoritas Wilayah IV,Denpasar</li> <li>5. Kepala Kantor Otoritas Wilayah V,Makassar</li> <li>6. Kepala Kantor Otoritas Wilayah VI,Padang</li> <li>7. Kepala Kantor Otoritas Wilayah VII,Balikpapan</li> <li>8. Kepala Kantor Otoritas Wilayah VIII,Manado</li> <li>9. Kepala Kantor Otoritas Wilayah IX,Manokwari</li> <li>10. Kepala KantorOtoritas Wilayah X,Merauke.</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--|--------------------------|
| 57. | <p>Penelitian Sarana Dan Prasarana Serta Rute Penerbangan Penerbangan Di Wilayah Jawa Bagian Selatan</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk menjaga Keamanan dan Keselamatan Penerbangan yang melalui Jalur Selatan Pulau Jawa (T1) diperlukan kesiapan Bandar udara Adi Sutjipto, Bandar udara Adi Sumarmo, Bandar udara Abdul Rachman Saleh, Malang, termasuk Pangkalan udara Iswahyudi Madiun sebagai bandar udara alternate.</li> <li>2. Untuk kelancaran operasional, diperlukan mekanisme Koordinasi antara Unit ATS JATSC dan MATSC yang bertanggung jawab memberikan Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di ATS Route T1 dengan Unit Operasional Pangkalan Udara Iswahyudi, termasuk penyediaan fasilitas pendukung yang diperlukan.</li> <li>3. Dalam kepentingan jangka panjang Civil-Military Coordination perlu dilakukan secara periodik dan kontinyu, terutama dalam melaksanakan program Flexible Use of Airspace (FUA).</li> <li>4. Untuk avoiding weather condition dan mengakomodir prosedur emergency descend/escape route serta memaksimalkan jangkauan frekuensi radio, rute T1 diusulkan dapat digeser lebih mendekat ke arah utara atau bibir pantai.</li> <li>5. Perlu dilakukan perbaikan SID &amp; STAR runway 27 Bandara Ngurah Rai Denpasar untuk dapat melayani trafik dari T1 sehingga lebih ekonomis.</li> <li>6. Diperlukan kesiapan SAR dalam pengoperasian ATS Route T1.</li> <li>7. Hal-hal yang perlu dicatat untuk diakomodir agar penggunaan T1 lebih optimal di antaranya adalah: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Penerbangan tidak dibatasi hanya untuk penerbangan dari arah timur saja, tetapi juga dibuka untuk arah timur kebarat;</li> <li>b. Penerbangan tidak hanya untuk melayani penerbangan dari Jakarta saja, tetapi juga dari Bandung dan Yogyakarta;</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepala Kantor Otoritas Wilayah III</li> <li>2. Kepala Bandar Udara Abdurrahman Saleh</li> <li>3. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Blimbingsari, Banyuwangi</li> <li>4. General Manager PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adi Sutjipto Yogyakarta</li> <li>5. General Manager PT Angkasa Pura II Bandar Udara Husein Sastranegara, Bandung</li> <li>6. Direktur Utama Perum LPPNPI (Airnav Indonesia)</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|--|--------------------------|
|     |   | c. Penerbangan tidak dibatasi hanya untuk penerbangan domestik, tetapi juga untuk penerbangan internasional.  |  |                          |
| 58. | Penelitian Evaluasi Kinerja Sekolah Penerbangan Sesuai Dengan CASR 141 Di Indonesia | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara wajib melakukan pembinaan (pengaturan, pengawasan, dan pengendalian) secara berkesinambungan terhadap penyelenggaraan sekolah penerbang.</li> <li>2. Perlu meningkatkan pengawasan dan pembinaan terhadap penyelenggaraan sekolah penerbang di Indonesia oleh Direktorat Jenderal perhubungan Udara cq (Direktorat Kelaik Udara Dan Pengoperasian Pesawat Udara) sebagai bentuk mekanisme kontrol terhadap sekolah penerbang, dalam bentuk, Surveillance, Audit, CFI check/current cx, PPL cx, CPL-IR cx dan proficiency cx dan IRcx.</li> <li>3. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berwenang terhadap pengawasan aspek operasional sekolah penerbang 141 di rekomendasikan agar segera melimpahkan kewenangan pengawasan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara sesuai PM 22 tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, dan menunjuk inspektur yang mempunyai kualifikasi serta kompetensi untuk melakukan pengawasan terhadap sekolah penerbang.</li> <li>4. Mengalir dari butir 2 kesimpulan, direkomendasikan agar AC 141-01 / KP 510 tahun 2015 tentang Silabus dan Kurikulum Sekolah Penerbang (<i>syllabus and curriculum for pilots schools</i>) ditingkatkan statusnya menjadi peraturan menteri agar dapat dijadikan</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sekolah STPICurug</li> <li>2. SekolahBP3 Banyuwangi</li> <li>3. Sekolah NamAir</li> <li>4. SekolahBIFA</li> <li>5. Sekolah MerpatiFlying School</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>sebagai petunjuk pelaksanaan (<i>guidance</i>) yang mengikat.</p> <p>5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selaku regulator (c.q Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara) MENGAUDIT operator penerbangan untuk mengimplementasikan <i>minimum ratio flight crew</i> per pesawat, dengan mengacu pada jumlah armada, utilisasi pesawat udara, jam terbang <i>flight crew (duty hours)</i>, rute penerbangan danrealisasinya.</p> <p>6. Pemerintah (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara) untuk dapat membuat prosedur pengetatan untuk pembatasan tenaga kerja pilot asing (kecuali <i>flight instructor</i>) yang berlaku untuk semua operator penerbangan.</p> <p>7. Disarankan untuk melakukan revisi terhadap tanggal dikeluarkannya / diundangkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 64 Tahun 2017 yang pada intinya berisi pemenuhan persyaratan pesawat udara bermesin ganda, dikarenakan hal tersebut menyangkut batas waktu 6 (enam) bulan yang diberikan untuk pemenuhan persyaratan dimaksud.</p> <p>8. Melihat bahwa jumlah lulusan sekolah penerbang yang terserap lebih banyak berasal dari sekolah penerbang yang mempunyai kerja sama atau berasal dari satu grup perusahaan dengan operator penerbangan, maka direkomendasikan bahwa sekolah penerbang menjalin kerjasama dengan operator penerbangan gunameningkatkan penyerapan lulusan sekolah penerbang;</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | <p>9. Kerjasama sebagaimana dimaksud di atas dapat dilakukan dalam beberapatingkatan:</p> <p>a. Keterlibatan operator penerbangan dalam proses seleksi lulusan sekolah penerbang yang dilakukan tepat pada saat siswalulus;</p> <p>b. Keterlibatan operator penerbangan dalam menentukan tambahan pendidikan khususnya yang terkait dengan type rating pesawat terbang yang sesuai dengan yang dioperasikan oleh operator penerbangtersebut;</p> <p>c. Keterlibatan operator penerbangan dalam memonitor proses pendidikan selama siswa menjalani pelatihan di sekolahpenerbang;</p> <p>d. Keterlibatan sekolah penerbang dalam melakukan rekrutmen atau seleksi awal sebelum seseorang diterima menjadi siswa disekolah penerbang.</p> |  |                          |
| 59. | Optimalisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Solo Melalui Peningkatan Konektivitas Antara Solo Dan Yogyakarta Dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. PT. Angkasa Pura I, Bandara AdiSumarmo, Surakarta</li> <li>2. PT. Angkasa Pura I, Bandara AdiSutjipto, Jogjakarta</li> <li>3. Stasiun SoloBalapan, Surakarta</li> <li>4. Stasiun Tugu,Jogjakarta.</li> </ol> | 28 Desember 2017         |
| 60. | Evaluasi Fasilitas Prasarana Logistik/Kargo Guna Mendukung Program Penurunan Disparitas Harga Di Bandar Udara Sentani Jayapura                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah pusat segera melaksanakan usulan perluasan area kargo dari Kabandara dan Otoritas Bandara agar barang incoming dan outgoing di bandar udara dapat terjamin keamanan dan kenyamanannya.</li> <li>2. Perlu mesin genset untuk menjaga supply listrikpada mesin X-Ray yangada</li> <li>3. Pihak Kepala Otorita bandara dan Kepala Bandara Sentani-Jayapura bertanggung jawab untuk</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepala OtoritasBandar Udara Wilayah X, Merauke</li> <li>2. Kepala BandarUdara Sentani,Jayapura</li> </ol>  | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--|--------------------------|
|     |  | <p>mengawasi dan membina pihak Regulated Agent dan pihak terkait lainnya dalam menangani angkutan kargo untuk tetap mematuhi peraturan yang ada sesuai dengan jenisbarang/kargo</p> <p>Pihak Kepala Otoritas bandara dan Kepala Bandara bertanggung jawab untuk mengawasi dan membina pihak Regulated Agent dan pihak terkait lainnya untuk tetap mematuhi keamanan dan pelayanan barang kargo sesuai peraturan yang ada</p>   |  |                          |
| 61. | Implementasi Program Keamanan Penerbangan (AOSP) Pada Maskapai Garuda Indonesia, Sriwijaya Air, Lion Mentari Airlines, Dan Citilink Indonesia Yang Beroperasi Di Bandar Udara Hang Nadim Batam | <p>Membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber ( <i>cyber Attack</i> ) yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan dan membuat prosedur dan melaksanakan langkah-langkah mitigasi terhadap serangan peluncuran sistem senjata panggul ( <i>Man-Portable Air Deference System</i> MANPADS ) di sekitar bandar udara.</p>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DirekturKeamanan Penerbangan</li> <li>2. Station ManagerCitilink Batam</li> <li>3. Station Manager PT Garuda Indonesia,Batam</li> <li>4. Station Manager LionAir Batam</li> <li>5. Station Manager Sriwijaya AirBatam</li> </ol> | 28 Desember 2017         |
| 62. | Pola <i>Public-Private Partnership</i> (PPP) Dalam Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara Di Indonesia Untuk Mendukung Transportasi Udara Berkelanjutan.                                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah perlu memberi peluang kepada sektor swasta untuk berinovasi dalam mengembangkan bisnis bandara. Project yang bersifat <i>unsolicited</i> dapat menjadi percontohan karena inisiasi datang dari sektor swasta, sehingga sangat dimungkinkan swasta berinovasi dalam bisnis bandara dengan lebih mengembangkan dan mengoptimalkan bisnis non aeronautikal.</li> <li>2. Pemerintah harus dapat memberikan iklim yang kondusif bagi investor swasta dengan memberikan perhatian serius terhadap hal-hal sebagaiberikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kondisi ekonomi makro yangstabil</li> <li>– Kondisi politik dan sosial yangstabil</li> <li>– Pembagian tanggung jawab antara pemerintah dengan swasta yangjelas</li> </ul> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. SekretarisJenderal Kementerian Perhubungan;</li> <li>2. Direktur BandarUdara</li> </ol>  | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---|--------------------------|
|     |  | – Proses procurement yang transparan dan efisien   |   |                          |
| 63. | Pengembangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu Dalam Mendukung Visit Bengkulu 2020. | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlunya inisiatif bandar udara Fatmawati untuk dapat menerapkan strategi pengembangan yang sudah dirumuskan sehingga bandar udara mampu lebih berperan sebagai penggerak ekonomi di wilayah Propinsi Bengkulu. Penetapan status BLU membuat bandar udara mempunyai wewenang yang fleksibel dalam menjalin kerjasama kemitraan dengan badan usaha (swasta) untuk melakukan investasi dalam penyediaan infrastruktur yang tercakup dalam pelayanan bandar udara baik sisi darat, udara dan penunjang lainnya.</li> <li>2. Perlunya peran dari Pemerintah Daerah di Propinsi Bengkulu untuk lebih aktif dalam kegiatan promosi pariwisata dengan penyediaan informasi dan fasilitas penunjang yang memadai di bandar udara, seperti penyediaan tiket terusan bus pepadu moda yang beroperasi di bandar udara Fatmawati dengan moda angkutan Bus Rapid Transit “Trans Rafflesia” khususnya koridor I dan II yang mempunyai trayek melewati beberapa obyek wisata unggulan di Kota Bengkulu yaitu Pantai Panjang, Benteng Marlborough dan Danau Dendam. Selanjutnya juga diperlukan penambahan koridor trayek Trans Rafflesia yang akan melewati obyek wisata lainnya di Kota Bengkulu. Selain itu, untuk lebih mendukung program Visit Bengkulu 2020, juga sangat diperlukan perbaikan fasilitas dan infrastruktur angkutan jalan sebagai moda transportasi yang dominan berperan dalam aksesibilitas wisatawan dari dan menuju obyek wisata di Bengkulu.</li> <li>3. Untuk pengembangan bandar udara pada tahun-tahun mendatang, Bandar Udara Fatmawati sangat memerlukan dukungan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Pemerintah Daerah Propinsi</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepala Bandar Udara Fatmawati, Bengkulu</li> <li>2. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
|     |   | Bengkulu harus menyediakan kekurangan lahan sebagaimana tercantum dalam Dokumen Rencana Induk Bandar Udara Fatmawati, sehingga proses pemindahan kepemilikan lahan dari Pemerintah Daerah ke Bandar Udara Fatmawati dapat dilaksanakan. Selanjutnya apabila proses tersebut sudah berlangsung, pihak bandar udara dapat mengusulkan anggaran kepada Pemerintah Pusat cq Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan untuk dimasukkan dalam rencana anggaran (RKAKL) pengembangan bandar udara.  |   |                          |
| 64. | Pengembangan Bandar Udara Adi Soemarmo Sebagai Bandar Udara Aerotropolis ( <i>Airport City</i> ).   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk mewujudkan kesuksesan penerapan konsep Aerotropolis membutuhkan komitmen dan koordinasi antara pemerintah pusat dengan pemangku kepentingan atau stakeholders, seperti maskapai penerbangan, penyelenggara bandara, pemerintah daerah, dan masyarakat.</li> <li>2. Membutuhkan adanya sinkronisasi perencanaan antara perencanaan bandar udara dengan perencanaan wilayah dan Kota (airport master plan dan Rencana Tata Ruang Wilayah).</li> <li>3. Peningkatan jumlah pengguna Bandar Udara Adi Soemarmo melalui peningkatan rute penerbangan dan frekuensinya serta fasilitas di bandar udara yang memadai.</li> <li>4. Pemerintah Daerah dapat meningkatkan daya tarik wilayah sebagai tujuan wisatawan maupunkawasan bisnis perdagangan unggulan di Provinsi Jawa Tengah.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. General Manager PT. Angkasa Pura I, Bandara Adi Sumarmo, Surakarta</li> <li>2. Dinas Perhubungan Kota Solo</li> </ol> | 28 Desember 2017         |
| 65. | Pemenuhan Kriteria Bandar Udara Komodo Labuan Bajo Untuk Peningkatan Status Dari Bandar Udara Domestik Menjadi Bandar Udara Internasional | 1. Perlu dilakukan koordinasi dari pihak pengelola pariwisata yaitu dinas pariwisata setempat bekerjasama dengan pihak pengelola angkutan laut PT. Pelni untuk memberikan angkutan penumpang khusus menuju daerah destinasi wisata yang ada di Labuan Bajo, dikarenakan objek pariwisata tersebut tersebar di pulau-pulau kecil sekitar Labuan Bajo.  | Kepala Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo.  | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
|     |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Dibutuhkan upaya yang sungguh-sungguh dari Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat untuk <b>menyediakan anggaran (pendanaan)</b> untuk pembangunan fasilitas (sarana dan prasarana) pendukung kegiatan ekonomi, sosial dan layanan umum lainnya yang menunjang sektor pariwisata sebagai daya tarik kunjungan wisatawan (domestik dan internasional) ke Labuan Bajo.</li> <li>3. Diperlukan koordinasi dan persetujuan dari kementerian yang membidangi pertahanan dan keamanan karena penetapan bandar udara internasional berarti pembukaan pintu masuk negara, dalam hal ini terkait erat dengan keamanan wilayah NKRI.</li> </ol>   |   |                          |
| 66. | <p><i>Upgrading</i> Dan Penyesuaian Standar Peralatan Navigasi Penerbangan Di Bandar Udara Sentani Jayapura Dan Bandar Udara Mopah Merauke.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kaidah penerbangan visual (<i>visual flight rules-VFR</i>) di wilayah Papua hanya dapat efektif pada siang hari, tetapi bila hujan, dan turun kabut sudah tidak dapat dilakukan. Oleh karena itu perlu ditingkatkan sistem <i>CNS-ATM nya (Commination, Navigation, Surveillance-Air Traffic Management)</i></li> <li>2. Dengan <i>coverage area</i> Airnav Jayapura yang wilayahnya dominan pegunungan, perlu dilakukan <i>upgrading</i> peralatan navigasi penerbangan berbasis satelit, seperti penggunaan <i>Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B)</i> dan <i>Ground Base Augmentation System (GBAS)</i></li> <li>3. Keandalan operasional peralatan navigasi penerbangan harus dijaga, dengan melakukan kalibrasi peralatan sesuai jadwal yang diprogramkan.</li> <li>4. Mengoperasikan peralatan navigasi penerbangan yang <i>full otomotion</i>, maka dibutuhkan personel ATC yang cukup kemampuan dan kompetensinya. Optimalisasi kapabilitas personel yang ada dapat diberikan melalui training untuk meningkatkan kemampuannya.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Direktorat Navigasi Penerbangan</li> <li>2. Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) Cabang Madya Sentani.</li> <li>3. Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) Mopah, Merauke;</li> <li>4. Kepala Otoritas Bandar Udara Wilayah X, Merauke;</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
| 67. | Kebutuhan <i>Maintenance, Repair And Overhaul</i> (MRO) Dengan Pola KSO Antara GMF-AA Dan MMF Untuk Perawatan Pesawat Udara Kategori Normal Dan Komuter Di Indonesia Khusus Indonesia Bagian Timur. | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pola kerjasama ini harus memperhatikan <b>asas transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, kemanfaatan, dan kewajaran</b>, serta sesuai dengan ketentuan peraturanperundangundangan.</li> <li>2. Perlu penguatan jumlah dan Kompetensi SDM yang dimiliki, terutama untuk rencana perawatan pesawat udara dengan type rating ATR 42 dan ATR 72, Grand Caravan 206 serta Cesna Caravan208.</li> <li>3. Perlu adanya sindikasi dari pihak perbankan nasional guna mendukung dan memperkuat program kerjasama strategis perusahaan BUMN antara GMF-AA dan MMF dimasa yang akan mendatang.</li> <li>4. Perlu penguasaan teknologi dengan banyak belajar/transfer ilmu dari perusahaan industri penerbangan yaitu pabrik pembuat mesin Engine PT 6, Engine Lycoming, Twin OtterDHC-6.</li> <li>5. Perlu Optimalisasi dari penggunaan Hanggar yang ada terutama di Biak karena telah memperoleh Sertifikasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, melalui program pemasaran dan sosialisasi melalui website dan video profile KSO GMF-AA dan MMF.</li> <li>6. Perlu pembaharuan atau modernisasi peralatan, jika KSO GMF-AA dan MMF berencana untuk melakukan perawatanjenisATR42,ATR72danCesnaCaravan 208 dan Grand Caravan 206.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Managing Direktur PT. Merpati Maintenance Facility (MMF)Surabaya;</li> <li>2. Head Officer KSO GMF AA Dan MMFSurabaya;</li> <li>3. Kepala BengkelMerpati Maintenance Facility (MMF)Biak;</li> </ol> | 28 Desember 2017         |
| 68. | Evaluasi Terhadap Kriteria Pesawat Udara Yang Mengalami Penuaan ( <i>Aging Aircraft</i> ).  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terhadap umur armada pesawat udara di Indonesia. Mengingat EDGL pesawat udara tidak hanya tergantung pada umur kalender (kronologi) tapi juga bergantungpada <i>flightcycles</i>;</li> <li>2. Regulator perlu melakukan pembaharuan (<i>update</i>) terhadap peraturan yang terkait dengan <i>aging aircraft</i>, mengingat masih terdapat peraturanyang</li> </ol>   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Direktur PT.Dirgantara Bandung</li> <li>2. Rektor ITB,Bandung</li> </ol>  | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
|     |   | belum ada, misalnya FAR Part 26 tentang <i>Continued Airworthiness and Safety Improvement for Transport Category Airplanes</i> .  |   |                          |
| 69. | Pengelolaan <i>General Aviation Terminal (GAT)</i> DiIndonesia. | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu mengantisipasi pertumbuhan kenaikan rata-rata 14 % pergerakan pesawat GA di Ngurah Rai dengan memperhatikan kapasitas apron sehingga perlu pengaturan apron saat parkir dan saat parkir penuh dengan mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron ManagementService.</li> <li>2. Sebaiknya diberlakukan daerah keamanan terbatas dan pemeriksaan ID untuk pengantar/ penjemput penumpang untuk menjaga keamanan di GAT Ngurah Rai dengan mengacu pada SKEP 2765/ XII/ 2010 pada pasal 6 menyebutkan personel keamanan bandar udara wajib menolak setiap penumpang, personel pesawat udara, dan orang perseorangan serta barang bawaan untuk memasuki daerah keamanan terbatas atau ruang tunggu apabila tidak memiliki ijin masuk dan atau menolak untuk diperiksa.</li> <li>3. Perlu mengoptimalkan jumlah fasilitas X-Ray untuk pengoperasian terminal domestik dan internasional serta perlunya aksesibilitas jalan tersendiri/ khusus bagi penumpang terminal GAT dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2015 tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandarudara.</li> <li>4. Perlu penambahan jumlah petugas X-Ray untuk pemeriksaan penumpang dan bagasi dengan mengacu aturan SKEP 2765/ XII/ 2010 setidaknya minimal terdiri dari 5 petugas untuk 1 pemeriksaan SCP yakni dengan komposisi 1 petugas monitor X-Ray, 2petugaspemeriksapenumpanglaki-lakidan perempuan, 1 petugas pengatur bagasi, dan 1 supervisor.</li> </ol> | General Manager PT. Angkasa Pura I, Bandara Ngurah Rai Bali | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|--|--------------------------|
|     |   | 5. Perlu adanya aturan khusus yang mengatur tentang pengelolaan General Aviation Terminal di Indonesia.  |  |                          |
| 70. | Pembangunan Depo Pengisian Bahan Bakar Minyak Untuk Pesawat Udara (DPPU) Untuk Memenuhi Kebutuhan Standar Keselamatan Penerbangan Di Papua. | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melalui kajian ini diharapkan pemerintah membuat kebijakan guna pembangunan DPPU di Bandar udara Nop Goliat - Dekai dengan didukung kebijakan antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian ESDM dalam proses hilirisasi Migas.</li> <li>2. Selain diperlukannya pembangunan DPPU di Bandar udara Nop Goliat - Dekai dalam upaya meningkatkan keselamatan penerbangan dan percepatan pembangunan di Wilayah Pegunungan Tengah Papua, juga dibutuhkan alat bantu navigasi untuk pendaratan pesawat udara seperti ILS mengingat seringnya terjadi cuacaburuk.</li> <li>3. Diharapkan kebijakan Pemerintah lebih lanjut dalam membangun perekonomian Indonesia bagian timur dengan pembangunan pusat perindustrian di wilayah Timika, yang bahan baku industrinya menggunakan hasil-hasil alam dari pedalaman Papua. Dengan demikian pesawat udara yang masuk ke pedalaman Papua dapat membawa barang pokok dan barang penting yang diamanatkan oleh Kementerian Perdagangan, dan pesawat udara kembali ke kota kabupaten dengan membawa bahan baku industri yang diatur oleh Kementerian Perindustrian, baik hasil alam berupa kopi, teh atau karet.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepala Badan Pengelola Pengatur Hilir Minyak Dan Gas Bumi (BPH Migas)</li> <li>2. Kepala Bandar Udara Dekai, Yahukimo</li> </ol> | 28 Desember 2017         |
| 71. | Pembangunan Bandar Udara Kulon Progo Yogyakarta Ditinjau Dari Tatanan Kebandarudaraan Dan Aspek Keselamatan Penerbangan.                    | 1. Walaupun target skala pelayanan sebagai pengumpul primer dapat tercapai oleh Bandara Internasional Yogyakarta, namun berdasarkan analisis statistik masih terdapat 14,43% <i>swing user</i> di wilayah Yogyakarta yang belum menentukan pilihannya terhadap penggunaan bandar udara di masa yang akan datang. Apabila seluruhnya akhirnya memilih Bandara Internasional Adi Soemarmo maka jumlah penumpang per tahun yang dilayani oleh Bandara Internasional Yogyakarta akan turun di bawah batas  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Direktur Bandar Udara</li> <li>2. <i>Project Manager</i>, Proyek Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta</li> </ol>    | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>pengumpul primer sehingga target hierarki bandar udara dapat tidak tercapai. Oleh karena itu, Bandara Internasional Yogyakarta perlu meningkatkan atribut-atribut pelayanannya khususnya dalam hal antrian <i>check-in/baggage-claim</i>.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Untuk mendukung dan mempermudah pergerakan masal ketika terjadinya gempa yang berpotensi memicu tsunami, aksesibilitas menuju zona-zona evakuasi perlu ditingkatkan seperti dengan menyediakan rambu-rambu ataupun jalur khusus.</li> <li>3. Desain gedung terminal penumpang dapat disesuaikan dalam hal ketinggian maupun bentuk yang selain untuk menjaga tingkat keselamatan juga untuk meminimalisir kerusakan yang terjadi akibat limpasan gelombang tsunami.</li> <li>4. Meskipun fokus mitigasi adalah pada bencana tsunami, kekuatan konstruksi bandar udara khususnya gedung terminal penumpang harus dipastikan mampu menahan dampak gempa bumi yang sewaktu-waktu dapat terjadi atau memiliki <i>epicenter</i> di wilayah daratan.</li> <li>5. Simulasi terhadap tsunami perlu dilakukan dan dikaji lebih lanjut bersama instansi yang memiliki kemampuan terkait hal tersebut yaitu BMKG. Hal ini bertujuan agar dapat diperoleh data yang akurat mengenai variasi rentang waktu sampainya gelombang tsunami di garis pantai, ketinggian gelombang tsunami, dan besarnya dampak yang dapat ditimbulkan.</li> <li>6. Disamping memerhatikan RINBU, setiap pemrakarsa pembangunan bandar udara baru di Indonesia perlu mengacu kepada ketentuan tentang tatanan kebandarudaraan nasional dalam PERMENHUB nomor PM 69 tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa; selain harus memenuhi rencana</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                                   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | <p>tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, dan keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya; perencanaan bandar udara juga harus memenuhi keselamatan dan keamanan penerbangan serta kondisi alam dan geografi. Oleh karena itu, setiap bandar udara eksisting maupun bandar udara baru yang akan dibangun selanjutnya harus sedapat mungkin menjaga tingkat keselamatan penerbangan dan menghindari potensi ancaman baik yang berasal dari kondisi alam/geografi maupun dari dalam sistem pengelolaan</p>   |  |                          |
| 72. | <p>Kebutuhan Jumlah Personel Yang Berlisensi (Sertifikat Kecakapan) Untuk Pengoperasian Peralatan Pelayanan Darat Pesawat Udara (GSE Operator) Di Bawah Otoritas Bandar Udara Wilayah III.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam hal pelaksanaan prosedur perpanjangan lisensi dan/atau rating memerlukan waktu cukup lama, maka diusulkan untuk dapat diterbitkan sertifikat kecakapan sementara (<i>temporary licence</i>) oleh Kantor Otoritas Bandar Udara sesuai wilayah kerjanya. Hal ini mengingat sertifikat kecakapan merupakan persyaratan dalam pelaksanaan tugas bagi personel GSE.</li> <li>2. Diperlukan database lisensi dan rating yang telah diterbitkan oleh Direktorat Bandar Udara dan dapat diakses oleh seluruh Otoritas Bandar Udara. Hal ini bertujuan untuk mempermudah proses pengawasan sertifikat kompetensi para personel GSE yang beroperasi di bandara. Selain itu Otoritas Bandar Udara dapat memberikan pemberitahuan terkait lisensi/rating yang akan habis masa berlaku kepada perusahaan ground handling yang membawahi personel GSE. Hal ini diharapkan dapat menekan kejadian adanya personel GSE yang aktif bekerja namun lisensi /rating yang dimiliki telah habis masa berlakunya.</li> </ol> | Kepala Otoritas Bandar Udara Wilayah III, Surabaya | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|--|--------------------------|
| 73. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Wamena Di Provinsi Papua; | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu segera dilakukan verifikasi operasional oleh Direktorat Jenderal Perhubungan udara c.q. Direktorat Bandar udara, terhadap lapangan terbang cakupan distrik, sehingga pelayanan penerbangan perintis kargo dapat terpenuhi persyaratan keselamatan lapangan terbangnya. Sebaiknya hal ini dilakukan sebelum pelaksanaan penerbangan perintis kargotersebut.</li> <li>2. Direktorat KKPU perlu segera menurunkan inspektornya ke lapangan terbang yang direkomendasikan guna memastikan keselamatan penerbangan pada rute yang akanditerbangi.</li> <li>3. Kementerian Perdagangan melakukan pengawasan terhadap harga barang dan distribusi di distrik melalui koordinasi dengan pemda setempat (Dinas Perindagkop).</li> <li>4. Perlunya penyusunan dan penerbitan SOP/juknis lintas lembaga (Kemendag dan Kemenhub) tentang pelaksanaan angkutan kargo perintis dan untuk pelaksanaannya diperlukan MOU antara Kementerian perhubungan dan Kementerian Perdagangan guna memudahkan koordinasi dilapangan.</li> <li>5. Pemda setempat disarankan untuk membentuk Tim yang akan menangani pelaksanaan program angkutan udara perintis kargo, terutama di distrik yang lapangan terbangnya dioperasikan oleh pemda/misionaris.</li> <li>6. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Direktorat Angkutan Udara bersama Kementerian Perdagangan perlu segera melakukan sosialisasi mekanisme pelaksanaan dan pengawasan kepada pihak-pihakterkait.</li> <li>7. Pemda perlu menggali dan mengiatkan potensi distrik setempat, guna memanfaatkan angkutan kargo balik agar subsidi perintis kargodapat berfungsi optimal</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bandar UdaraWamena</li> <li>2. PemkabJayawijaya</li> </ol> | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                            | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|---|--------------------------|
|     |   | <p>8. Guna mendukung Program angkutan udara perintis kargo dan menurunkan kesenjangan harga barang di wamena. Direkomendasikan untuk juga menyediakan subsidi angkutan udara barang dengan rute Timika-Wamena mengguakan pesawat dengan tipe 737 berkapasitas 14 Ton/pesawat. Untuk distribusi barang Timika-Dekai dapat menggunakan moda transportasi laut dengan dukungan kapal/pelayaran yang disediakan pemerintah.</p> <p>9. Mengingat distribusi barang yang datang ke Wamena berasal dari beberapa tempat (Timika dan Jayapura) maka diperlukan pengendalian harga dan kompetisi pasar oleh instansi terkait (Disperindagkop Kabupaten Jayawijaya).</p> <p>10. Rute dan frekuensi penerbangan angkutan udara perintis kargo dapat dilakukan selama tidak melebihi anggaran yang telah dialokasikan dengan di dukung dokumen data dukung yang telah dipersyaratkan.</p> <p>11. Perlunya perlengkapan fasilitas dan peralatan pendukung di Bandar udara coordinator Wilayah Angkutan Udara Perintis Kargo seperti gudang, x-ray kargo, Depo pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU), dll.</p> <p>12. Dilakukan evaluasi pelaksanaan angkutan udara perintis kargo tiap 3 bulan.</p> <p>13. Perlunya dibangun gudang logistik di pelabuhan yang menjadi sumber asal barang.</p> |   |                          |
| 74. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Timika Di Provinsi Papua;  | Sama dengan diatas   | 1. Bandar Udara Timika<br>2. Pemkab Timika  | 28 Desember 2017         |
| 75. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Yahukimo Di Provinsi Papua | Sama dengan diatas   | 1. Bandar Udara Dekai<br>2. Pemkab Yahukimo | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                            | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
| 76. | Penerapan <i>Nasional Single Windows</i> (NSW) Bandar Udara (Airportnet) Sebagai Upaya Peningkatan Layanan Dan Kelancaran Arus Barang Ekspor- Impor | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlunya penyusunan dan penerbitan Standar operasi dan Prosedur (SOP)/Juknis dalam pelaksanaan, pengawasan, dan pembinaan dalam pengelolaan /penerapan National Single Windows di Bandar udara (NSW Airportnet) antara projectleader (pemerintah) dan instansi Lainnya guna memudahkan koordinasi dilapangan.</li> <li>2. Perlunya Peningkatan komitmen dan kemampuan personel dalam pengelolaan NSW Airportnet melalui rekrutmen personel yang berkualifikasi sesuai dengan pekerjaan (IT) serta didukung dengan pembinaan (pendidikan danpelatihan).</li> <li>3. Dibutuhkan peran aktif dari Institusi terkait (Regulator/Project Leader) bersaa-sama dengan operator bandara (PT.Angkasa Pura) beserta komunitas lainnya (Warehouse, maskapai /Airlines, RA, dan sebagainya) dalam merelaksakanairportnet.</li> <li>4. Perlunya managemen yang baik dalam pengelolaan NSW Airportnet guna mendorong efektif dan efisiensinya implementasi airportnet di Bandar udara.</li> <li>5. Membentuk satu tim khusus airportnet yang terdiri dari tim teknis, tim administrasi, dan tim support aehingga airportnet dapat berjalan denganbaik.</li> <li>6. Perlunya Upgrade peralatan umum (Hardware)dan perangkat lunak (Software) maupun fasilitas penunjang lainnya yang di sesuaikan dengan kemajuan teknologi yang ada saatini.</li> <li>7. Menambah satu layer data dan/atau aplikasi yang berfungsi sebagai pemersatu data-data yang sudah ada sebelumnya, terutama data-data warehouse yang memiliki perbedaan input, dan data institusi/komunitas, semisal data antara warehouse dengan maskapai/airlines, data antarawarehouse dengan bea cukai, dan sebagainya.</li> </ol> | Direktorat Angkutan Udara, Ditjen Phb Udara | 28 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|--|--------------------------|
| 77. | Pemenuhan Standar Regulasi Untuk Pengoperasian Pesawat Udara Khususnya Dalam Melaksanakan Pilot <i>Recurrent Simulator Training</i> | Berdasarkan jumlah peralatan <i>flight training device</i> sintetis (FTD-simulator) yang ada terdaftar di DKPPU saat ini, terlihat bahwa jumlahnya tidaklah sebanding dengan populasi pilot yang ada. Utilisasi pemakaian FTD sintetis ini cukup tinggi, sehingga pengawasannya oleh DGCA perlu diperketat, karena dapat mempengaruhi akurasi operasional peralatan. Validasi ulang perlu dilakukan secara lebih komprehensif, dengan periode pemeriksaan yang lebih cepat dari jadwal biasanya. Konsekuensinya, jelas akan menambah beban biaya bagi institusi pemegang sertifikat <i>flight training device</i> sintetis ini. Selain itu, penjadwalan pelaksanaan pelatihan dengan menggunakan <i>full flight simulator</i> (FFS) harus lah diatur dengan sedemikian rupa, sehingga personel penerbangan / pilot yang sudah mendekati masa akhir sertifikasi lisensi dan <i>type rating</i> nya mendapatkan prioritas untuk melakukan <i>recurrent training</i> . | Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, Ditjen Phb Udara | 28 Desember 2017         |
| 78. | Standardisasi dan Kinerja Sekolah Penerbangan Untuk Pendidikan Lalu Lintas Udara ( <i>Air Traffic Controller</i> )                  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Standardisasi kurikulum dan Silabus yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan agar rutin dilakukan evaluasi terkait dengan peningkatan skill yang dibutuhkan ATC di lapangan, sehingga siswa lulusan sekolah pemandu lalu lintas penerbangan dapat link dan match dengan kebutuhan AirnavIndonesia.</li> <li>2. Salah satu pengukuran Kinerja sekolah ATC adalah output yang dihasilkan oleh sekolah ATC yaitu kuantitas dan kualitas lulusan yang dihasilkan oleh sekolah ATC. Sebaiknya kualitas lulusan disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan di lapangan, dan mengadaptasi kemajuan teknologi navigasi yang semakin berkembang.</li> </ol>   | BPSDM  | 28 Desember 2017         |

| NO.   | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA             |
|---|---|---|---|--------------------------------------|
| <b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI LAUT, SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN</b> |   |   |   |                                      |
| 79.   | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau | Dokumen Rencana Induk Pelabuhan dapat dijadikan dasar untuk pengembangan Pelabuhan Alai Insit   | Ditjen Perhubungan Darat Dishub Kab. Meranti            | 21 Desember 2017<br>8 Desember 2017  |
| 80.   | Studi Basic Design dan Keyplan Kapal Feeder untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pada umumnya geometri jalan akses ke pelabuhan masih sempit dan banyak tanjakan sehingga perlu dipertimbangkan penggunaan semi kontainer misalnya berukuran 10 feet atau yang lebih kecil.</li> <li>2. Kapal rancangan ini tidak diperlengkapi dengan alat bongkar muat sehingga pada pelabuhan singgah perlu disediakan alat bongkarmuat.</li> <li>3. Agar perusahaan pelayaran menyediakan kontainer cadangan sehingga kapal tidak lagi perlu menunggu muatan balik (<i>waitingcargo</i>).</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Soasio)                    | 12 Desember 2017                     |
| 81.   | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Onan Runggu dapat segera disahkan menjadi peraturan daerah sebagai dasar untuk pengembangan Pelabuhan Onan Runggu</li> <li>2. Fasilitas penampungan limbah dan bunker BBM disediakan di Pelabuhan Balige sebagai pasangan dari Pelabuhan Onan Runggu karena akses distribusi logistik di lingkaran luar Danau Toba jauh lebih mudah dibandingkan di lingkaran dalam Danau Toba (Kabupaten Samosir) sedangkan fasilitas air tawar tetap disediakan di Pelabuhan Onan Runggu. Pengembangan areal daratan pelabuhan direncanakan seluas 2.184m<sup>2</sup>.</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Darat Pemerintah Daerah Kab. Samosir | 21 Desember 2017<br>12 Desember 2017 |
| 82.   | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sipinggah, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Sipinggah dapat segera disahkan menjadi peraturan daerah sebagai dasar untuk pengembangan Pelabuhan Sipinggah</li> <li>2. Kedepan perlu dipertimbangkan jenis kapal rakyat yang akan dibangun di Pelabuhan Sipinggah, serta</li> </ol>  | Ditjen Perhubungan Darat Pemerintah Daerah Kab. Samosir | 21 Desember 2017<br>12 Desember 2017 |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA             |
|-----|---|---|--|--------------------------------------|
|     |   | <p>harus mendapat rekomendasi dari BKI, karena sampai saat ini BKI belum memiliki standard terhadap Kapal Rakyat (Pelra) yang dapat menjadi acuan dalam menetapkan standard keselamatan dan spesifikasi kapal rakyat yang sesuai dengan kondisi perairan baik di laut maupun di danau.</p> <p>3. Perlu segera untuk memperbaiki/meningkatkan kualitas akses jalan dari Bandara Silangit ke Pelabuhan Muara berupa pelebaran jalan. Mengingat preferensi penumpang yang sebagian besar akan memilih menggunakan pelabuhan Muara sebagai akses masuk ke Kabupaten Samosir dari Bandara Silangit. Sehingga implementasi program pemerintah yang menjadikan Danau Toba sebagai salah satu kawasan wisata prioritas dapat segera terwujud.</p> |  |                                      |
| 83. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat | Dokumen Rencana Induk Pelabuhan dapat dijadikan dasar untuk pengembangan Pelabuhan Sungai Durian  | Ditjen Perhubungan Darat<br>BPTD Pontianak<br>BPTD Wilayah XIV<br>Kalimantan Barat | 21 Desember 2017<br>8 Desember 2017  |
| 84. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, NTT                    | Dokumen Rencana Induk Pelabuhan dapat dijadikan dasar untuk pengembangan Pelabuhan Sabu Raijua  | Ditjen Perhubungan Darat<br>Dishub Kab. Sabu Raijua                                | 21 Desember 2017<br>12 Desember 2017 |
| 85. | Studi Optimalisasi Program Tol Laut   | <p>1. Aspek Jaringan/Konektivitas Trayek</p> <p>a. Dibutuhkan penambahan jaringan/ trayek tol laut khususnya pada daerah perbatasan, terluar, terisolir dan tertinggal</p> <p>b. Perlu dilakukan revitalisasi angkutan Pelayaran Rakyat (Pelra) untuk mendukung implementasi TolLaut.</p> <p>c. Perlu ketersediaan angkutan lanjutan yang sifatnya liner (tetap dan teratur) terutama yang menghubungkan pelabuhan pelabuhan feeder (pengumpan, pengumpan regional dan pengumpan lokal).</p>  | Setditjen Perhubungan Laut<br>Dit. Lala, Ditjen<br>Perhubungan Laut                | 8 Desember 2017                      |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>d. Menumbuhkembangkan rute/trayek keperintisan barang oleh pemerintah dari pusat distribusi (pulau jawa) ke daerah daerah lain yang terpencil.</p> <p>2. Aspek Sarana</p> <p>a. Perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai penugasan maupun yang menang dalam pelelangan diharapkan menyediakan kapal yang sesuai dengan trayek.</p> <p>b. Penggunaan kontainer berukuran lebih kecil dari 20 feet patut dipertimbangkan karena keterbatasan jalan akses dari dan ke pelabuhan singgah rute pelayaran angkutan barang.</p> <p>c. Untuk kemudahan Tracking dan Tracing kontainer maupun bentuk kemasan barang lainnya diperlukan labelling yang diletakkan di kontainer atau kemasan barang lainnya.</p> <p>d. Perlu standar keselamatan penyelenggaraan dan pengoperasian angkutan barang menggunakan kontainer atau bentuk kemasan lainnya.</p> <p>3. Aspek Prasarana/Infrastruktur Pelabuhan</p> <p>a. Kesiapan pelabuhan yang disinggahi oleh kapal tol laut menyediakan alat bongkar muat, lapangan penumpukan, dan gudang, merenovasi dermaga yang rusak dan menyelesaikan pekerjaan talud yang belum selesai.</p> <p>b. Kelengkapan sarana bongkar muat serta sumber daya manusia yang menangani kegiatan bongkar muat harus tersedia di setiap pelabuhan yang disinggahi oleh angkutan barang (Tol Laut);</p> <p>4. Aspek Sumber Daya Manusia</p> <p>Pihak penyelenggara pelabuhan (OP, KSOP, dan UPP) menambah TKBM yang masih kurang di setiap pelabuhan singgah.</p> <p>5. Aspek Kelembagaan dan Implementasi Program</p> <p>a. Perlunya jembatan udara yang bersubsidi untuk menghubungkan pelabuhan yang berlokasi</p> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA             |
|-----|--|--|---|--------------------------------------|
|     |  | <p>daerah pesisir dan telah disinggahi angkutan barang (tol laut).</p> <p>b. Pemda perlu mensosialisasikan kepada masyarakat pedagang di pelabuhan singgah untuk memanfaatkan fasilitas tol laut yang disubsidi.</p> <p>c. Pemda perlu mensosialisasikan urutan tingkat kemiskinan pada daerah pelabuhan singgah untuk distribusi barang-barang tol laut menurut skalaprioritasnya.</p> <p>d. Diharapkan rumah kita tidak membebani biaya tambahan baik untuk distribusi barang maupun sebagai pusat konsolidasi barang masyarakat.</p> <p>e. Pelabuhan yang disinggahi angkutan barang (Tol Laut) juga harus dikembangkan sebagai pusat pelayanan logistik antara lain seperti penerapan "Rumah Kita" di beberapa pelabuhan atau kota yang telah ditunjuk agar mendekatkan pasar dan sub distribusi logistik kemasyarakat.</p> <p>f. Perlu dilakukan pemisahan secara jelas tarif sea freight dan tarif cargo handling sehingga mempermudah perhitungan subsidi angkutan barang (tol laut).</p> |   |                                      |
| 86. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten Morowali Utara , Sulawesi Tengah     | Rencana Pengembangan Pelabuhan Wosu dapat mengacu pada dokumen Rencana Induk Pelabuhan setelah mendapat pengesahan dari Bupati Morowali  | Ditjen Perhubungan Laut<br>Dishub Kab. Morowali<br>UPP Kolonedale | 21 Desember 2017<br>12 Desember 2017 |
| 87. | Studi Penyusunan Standar Kompetensi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Terminal Konvensional | 1. Konsep penyusunan RSKKNI dalam studi ini merupakan solusi atas kendala yang dihadapi regu kerja TKBM pelabuhan konvensional sebagaimana amanah Peraturan Pemerintah Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal, yang belum terstandar berdasarkan komponen kegiatan bongkar muat ( <i>stevedoring, cargodoring dan delivery/receiving</i> )   | Ditjen Perhubungan Laut   | 21 Desember 2017<br>12 Desember 2017 |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|------------------|--------------------------|
|     |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Materi yang dihasilkan dalam studi penyusunan RSKKNI TKBM pelabuhan konvensional, dapat mendukung tercapainya pemenuhan sertifikasi kehandalan keahlian kerja regu kerja TKBM, karena telah memuat beberapa fungsi utamaterkaitdengankompetensikerjaTKBM</li> <li>3. Mengingat bahwa hasil studi materi penyusunan RSKKNI SDM TKBM pelabuhan konvensional saat ini masih memerlukan pematangan materi, dan penting untuk diwujudkan menjadi SKKNI, maka studi ini disarankan tetap berlanjut padatahun anggaran berikut bekerjasama dengan instansi terkait dengan SKKNI</li> </ol>   |                  |                          |
| 88. | Kajian Resiko Pelayaran di APBS didasarkan pada Data Pergerakan Lalu Lintas Kapal | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan kapal-kapal pengawas, kapal tunda, dan kapal pandu sebagai pelayanan terhadap kapal tersebut di alur Pelayaran Barat Surabaya.</li> <li>2. Dilakukan kajian terutama untuk area labuh di APBS dengan memperhatikan jumlah kapal yang dapat ditampung dalam satu arealabuh.</li> <li>3. Dilakukan <i>law enforcement</i> atau penegakan hukum terhadap kapal yang menggunakan APBS, baik sisi teknis maupun awak kapal yang menjadi faktor penyebab terbesarnya kecelakaankapal.</li> <li>4. Sesuai dengan hasil studi memperlihatkan bahwa awak kapal adalah penyebab terbesar terjadinya kecelakaan, untuk hal tersebut diperlukan peningkatan kompetensi melalui sertifikasi pandu untuk SDM pandu sesuai area kerja, kompetensi awak operator kapal termasuk kompetensi peningkatan petugas VTS dan pihak terkaitlainnya.</li> <li>5. Dilakukan penyusunan pengelolaan dan operasional APBS misalnya kecepatan kapal dalam memasuki alur dan area labuh, penggunaan AIS untuk kapal yang berlayar di APBS, pemanfaatan Electronic Nautical Chart (ENC) pada kapal yang berlayar di APBS.</li> <li>6. Zona 4 labuh atau D adalah tempat terjadinya banyak kecelakaan namun didalam KP 455 tahun2016</li> </ol> | KNKT             | 12 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER            | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|-----------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal Sesuai dengan Kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) belum diatur sehingga perlu dilakukan perubahan dalam peraturan tersebut.</p> <p>7. Perlu dilakukan peralatan pemantauan arus, angin, dan hal terkait lainnya untuk informasi kepada seluruh pihak terkait dalam hal keselamatan pelayaran.</p> <p>8. Diperlukan kajian terhadap lebar dan dalam alur akibat ukuran kapal yang semakin besar di alur, dimana diperkirakan pada tahun 2030 diperlukan kedalaman alur sampai dengan lebih dari 15m</p>   |                             |                          |
| 89. | Kajian Pembangunan Kanal Cikarang Bekasi Laut (CBL)                        | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rencana pembangunan kanal Cikarang Bekasi Laut perlu dibahas antar Kementerian karena ini proyek yang memerlukan dana cukup besar dan waktu membuat FS nya belum mempertimbangkan moda lain dan pembangunan pelabuhan Patimban;</li> <li>2. Perlu dilakukan penetapan lokasi atau titik pelabuhan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan usulan dari pemrakarsa yang didukung dengan <i>Feasibility Study, Survey Investigation Design (SID)</i> maupun <i>Detail Engineering Design (DED)</i>, master plan, AMDAL serta persetujuan dari pemda dan kementerian yang terkait;</li> <li>3. Rencana pembangunan kanal Cikarang Bekasi Laut sebagai jalur transportasi harus tetap mempertimbangkan fungsi dari kanal tersebut adalah sebagai pengendali banjir untuk daerah Bekasi dan sekitarnya.</li> </ol> | Bappeda Kabupaten Bekasi    | 19 April 2018            |
| 90. | Kajian Prioritas Pengembangan Pelabuhan di Pulau Bunguran Kabupaten Natuna | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan fasilitas Pelabuhan Selat Lampa perlu diprioritaskan untuk pengadaan Terminal Penumpang untuk mendukung angkutan penumpang Pelnis, perintis dan mengantisipasi demand untuk penumpang kapal wisata;</li> </ol>   | Pemerintah Kabupaten Natuna | 5 Juni 2017              |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER        | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|-------------------------|--------------------------|
|     |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Percepatan pembangunan jalan alternatif Selat Lampa - Simpang Sekunyam yang didahului dengan menyusun <i>readiness criteria</i> untuk setiap pilihan jalan alternatif dengan trace lebih landai dan paling optimal yang melewati pesisir Teluk Depih dengan kontur lebihlandai.</li> <li>3. Perlu kordinasi antar instansi terutama dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan dan TNI Angkatan Laut untuk sinkronisasi Rencana Induk Pelabuhan, untuk itu dibutuhkan beberapa alternatif grand design dari tiappelabuhan.</li> <li>4. Perlu dukungan dari Pemda untuk penambahan lahan di sisi darat serta dukungan aspek legal dari Kementerian Lingkungan Hidup berupa izin pinjam pakai sebagian wilayah darat yang merupakan kawasan hutan lindung sekunder.</li> </ol>  |                         |                          |
| 91. | Kajian Evaluasi Pelaksanaan Pandu Laut Dalam ( <i>Deep Sea Pilot</i> ) di Selat Malaka-Selat Singapura | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah (Kementerian Perhubungan) sesegera mungkin menyampaikan secara resmi ke IMO bahwa Indonesia telah melaksanakan <i>Traffic Separation Scheme</i> (TSS) di Selat Malaka-Selat Singapura sesuai rekomendasi forum TTEG, sehingga seluruh dunia mengetahui bahwa IMO Resolution No. A. 375(X), 1977 telah dilaksanakan oleh Indonesia. Dengan harapan pihak industri pelayaran percaya terhadap pelaksanaan pemanduan yang dilakukan oleh Pelindo1;</li> <li>2. Perlu secepatnya dilaksanakan <i>training</i> pandu laut dalam (<i>deep sea pilot</i>), untuk mengakomodir kebutuhan tenaga pandu laut dalam, sehingga kompetensi pandu Indonesia menjadi lebihbaik.</li> <li>3. Perlu dijajaki kerjasama G to G antara pemerintah Indonesia-Malaysia dan Singapura agar sama-sama membentuk joint operator deep sea pilot antara ke-3 negara di Selat Malaka-Selat Singapura. Joint operator ini diharapkan lebih efisiendibandingkan masing-masing operator menyiapkan sumber daya</li> </ol> | PT. Pelindo I (Persero) | 8 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN                                     | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                                       | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|---|--|--------------------------|
|     |  | <p>karena potensi pasarnya sama. Sistem bisnis (joint operator) dapat mengadopsi seperti yang terjadi di English Channel (Inggris) dan Baltic Sea (Norwegia).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Perlu kerjasama dan <i>joint marketing</i> dengan <i>agent marketing</i> internasional untuk menangkap potensi pasar di Selat Malaka-Selat Singapura, agar mendapatkan kepercayaan dari industri pelayaran (mitra dan perusahaan shipping) sehingga mau menggunakan operator jasa pemanduan Pelindo 1. Potensi pasar yang cukup potensial adalah perusahaan shipping Jepang dan China, seperti yang diketahui bahwa 80% kapal menuju Jepang melalui Selat Malaka-Selat Singapura dan 100% kebutuhan migas di Jepang melalui Selat Malaka-Selat Singapura.</li> <li>5. Perlu diperhatikan keterwakilan Indonesia di forum IMO untuk memudahkan informasi dan penyampaian gagasan khususnya terkait dengan penyelenggaraan Pandu Laut Dalam (deep sea pilot) di Selat Malaka-SelatSingapura.</li> <li>6. Perlu di evaluasi kembali tarif pandu yang ditetapkan oleh Pelindo 1. Tarif tersebut dinilai tidak kompetitif jika dibandingkan dengan tarif pandu oleh operator Singapura danMalaysia.</li> <li>7. Perlu kerjasama dengan perusahaan asuransi, agar dalam tarif asuransi kapal dimasukkan klausal mengenai kewajiban menggunakan jasa pemanduan. Sehingga dengan jaminan tersebut, pihak shipping merasa terjamin keselamatan kapalnya, sedangkan pihak asuransi dapat menurunkan biaya claim terhadap kejadian kecelakaan di SelatMalaka-Selat Singapura.</li> </ol> |  |                          |
| 92. | Kajian Evaluasi Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dipikirkan pemisahan kendaraan angkutan barang yang layak melewati Pelabuhan PenyebranganMerakdankendaraanangkutan barang yang tidak layak melewati Pelabuhan</li> </ol>  | BPTD Banten<br>Ditjen Perhubungan Laut<br>(KSOP Merak) | 8 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>Penyeberangan Merak, dalam hal ini Pelabuhan Bojanegara sangat penting difungsikan untuk mengangkut barang dan kendaraan berat di atas 60 ton, dan pelabuhan penyeberangan Merak di bawah 60 ton;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Disarankan agar untuk penimbangan atau pemasangan portal supaya dapat diterapkan sejak kendaraan berada di jalan toll atau jalan nasional yang menuju ke pelabuhan agar kendaraan yang akan menyeberang tetapi melebihi ketentuan muatan, sudah terlebih dahulu dijaring sebelum masuk ke lokasipelabuhan.</li> <li>3. Disarankan agar pada pelabuhan penyeberangan juga disiapkan gudang penumpukan muatan untuk menampung muatan kendaraan yang berlebih, dengan dikenakan tarip yang mahal supaya para pengusaha ekspedisi dapat menuruti aturan yang berlaku.</li> <li>4. Perlu adanya sosialisasi kepada pengusaha ekspedisi dalam pengiriman barang agar mematuhi peraturan yang berlaku seperti berat dan tinggi muatan maksimum yang telah ditentukan.</li> <li>5. Agar pihak pemerintah melarang adanya modifikasi kendaraan baik panjang maupun lebar kendaraan dengan maksud untuk membawa jumlah muatan yang lebih banyak bahkan sampai melebihi jumlah maksimal, dan dikenakan sanksi apabila tetap dilanggar, karena hal tersebut dapat membahayakan aspek keselamatan.</li> <li>6. Agar ditentukan rotasi per menit (rpm) minimal untuk kapal-kapal yang berlayar di pelabuhan penyeberangan Merak- Bakauheni dapat menyesuaikan karakteristik alur pelayaran dan panjangnya lintasan yang dilayani (knotkapal menyesuaikan untuk lintasan Merak-Bakauheni minimal 10 knot)</li> </ol> |                  |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                      | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|--|--|---------------------------------------|--------------------------|
|     |  | <p>7. Dengan semakin tingginya pertumbuhan mobil pribadi lalu lintas orang dari dan ke Sumatra, pelabuhan Merak harus dapat menyediakan layanan BBM.</p> <p>8. Pembenahan dan peningkatan kualitas layanan penyeberangan dinilai mendesak karena saat ini tengah berlangsung pembangunan Tol Trans Sumatera, sehingga bila pengembangan Pelabuhan Merak dan Bakauheni tidak dilakukan, maka dikhawatirkan akan terjadi bottleneck.</p>   |                                       |                          |
| 93. | Kajian INSW ( <i>Indonesia National Single Windows</i> ) atau PTSP (Pelayanan Terpadu Satu Pintu) terkait <i>Inaportnet</i> di Pelabuhan-Pelabuhan Besar (6 Pelabuhan Utama) | <p>1. Perlunya mengintegrasikan sistem layanan berbasis elektronik <i>inaportnet</i> kedalam sistem layanan tunggal satu pintu (<i>single window</i>) sehingga dapat dihilangkan perbedaan data dan pelayanan semuanya dapat dilakukan secara <i>online</i> dan menghilangkan hambatan-hambatan yang sering terjadi termasuk dengan larangan dan pembatasan (<i>lartas</i>) yang masih ada dari beberapa instansi terkait.</p> <p>2. Perlu meminimalkan kejadian error dalam layanan teknis pelaksanaan <i>inaportnet</i> baik di internal pengelola portal <i>inaportnet</i> maupun pihak eksternal seperti perbankan.</p> <p>3. Dengan keterbatasan waktu penelitian ini dan dikaitkan dengan penilaian responden khususnya pelayanan pemanduan dan penundaan maka perlu ditindaklanjuti dengan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui faktor penyebab mengingat besarnya kerugian bahan bakar dan waktu tunggu kapal akibat menunggu pelayanan pandu dan tunda.</p> | Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak      | 8 Desember 2017          |
| 94. | Kajian Pola Pendanaan Pengembangan Pelabuhan Bau-Bau   | 1. Dalam SK Trayek Tol Laut No. AL.108/1/9/DJPL-17 tanggal 16 Januari 2017, dimana Pelabuhan Bau-Bau merupakan pelabuhan singgah pada trayek empat yang pelabuhan pangkalnya di Tanjung Perak Jawa Timur sehingga akan menambah jumlah kunjungan   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Bau-Bau) | 12 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|---|---|--------------------------|
|     |   | <p>kapal, sementara dermaga eksisting Berth Occupancy Ratio (BOR)-nya sudah mencapai 68% maka diperlukan revitalisasi dermaga.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Lahan penumpukan <i>container yard</i> (CY) pada saat ini sangat terbatas dan untuk pengembangan kedaerah hinterland pelabuhan tidak memungkinkan lagi karena terdapat infrastruktur jalan dan pemukiman serta perkantoran. Untuk menambah CY dapat dilakukan dengan reklamasilaut.</li> <li>3. Pengembangan pelabuhan Murhum Bau-Bau sebaiknya melalui Badan Layanan Umum (BLU) dan tarifpelayananjasakepelabuhanharusdirubahdari tarif PNBP menjadi tarif bukan PNBP. Hal ini dapat mengurangi anggaran pemerintah.</li> </ol>   |   |                          |
| 95. | Kajian Pengelolaan Terminal Khusus (Tersus) dan Terminal Untuk kepentingan Sendiri (TUKS) | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pihak penyelenggara pelabuhan agar proaktif bersama dengan instansi terkait untuk mendorong pengelola Tersus/TUKS agar dapat melengkapi persyaratan perijinan yang masih kurang sehingga perijinan dapat diselesaikan sesuai dengan ketentuan agar pengoperasian Tersus/TUKS dapatberjalan;</li> <li>2. Pihak penyelenggara pelabuhan diharapkan segera memberitahukan kepada pihak pengelola Tersus/TUKS sebelum habis masa berlaku ijinnya walaupun untuk sementara terjadi kelesuan pada bidang usahanya;</li> <li>3. Terkait dengan kurangnya SDM penyelenggara pelabuhan, diupayakan dapat mengangkat tenaga honorer khususnya di daerah Tersus/TUKS tersebut berada sehingga secara rutin dapat mengawasi kegiatan yang berada pada Tersus/TUKStersebut;</li> <li>4. Penyelenggara pelabuhan agar dapat menjadi mediator antara pengelola Tersus/TUKS yang memiliki smelter dengan pengelola Tersus/TUKS yang tidak memiliki smelter agar hasil galian tambang dapat diangkut ke lokasi Tersus/TUKSyang memiliki smelter sehingga kegiatan usaha dapat</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Kintap, Kalimantan Selatan)<br>Ditjen Perhubungan Laut (UPP Satui, Kalimantan Selatan) | 8 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER         | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|--------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>berjalan dan bisa menghasilkan PNBPN dari kegiatan tersebut. Untuk Tersus/TUKS yang sudah mempunyai dermaga tetapi tidak memiliki smelter dan tidak terdapat smelter terdekat dapat menggunakan dermaganya sebagai pelabuhan umum dengan mengikuti ketentuan yang ada, agar dermaga yang sudah dibangun tidak menganggur sehingga dapat menghasilkan PNBPN;</p> <p>5. Untuk meningkatkan PNBPN di Kantor Pelabuhan Batam perlu meninjau kembali dasar hukum yang digunakan oleh BP Batam apakah sejalan dengan Undang-undang Pelayaran serta turunannya dan peraturan terkait lainnya, sehingga jasa labuh dan jasa tambat menjadi bagian PNBPN Kantor Pelabuhan Batam;</p> |                          |                          |
| 96. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Sokoi Kuala Kampar Kabupaten Pelalawan                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dinas Perhubungan Kabupaten Pelalawan perlu berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengenai rencana lokasi Pelabuhan Sokoi Kuala Kampar Kabupaten Pelalawan dan agar ditinjau untuk penentuan lokasi pelabuhan.</li> <li>2. Perlu dipertimbangkan perhitungan gelombang di lokasi rencana lokasi Pelabuhan Sokoi Kuala Kampar Kabupaten Pelalawan, mengingat ada titik gelombang tinggi di perairan Sungai Kuala Kampar pada saat-saat tertentu.</li> <li>3. Pemerintah Daerah perlu memperhatikan dokumen sertifikat kepemilikan lahan, yang masih dalam proses.</li> </ol>                                      | Dishub Kab. Pelawan      | 8 Desember 2017          |
| 97. | Kajian Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Muntok Terminal Tanjung Ular Kabupaten Bangka Barat | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Di sekitar Pelabuhan Muntok sudah padat penduduk dan terdapat cagar budaya sehingga sulit untuk dilakukan pengembangan di wilayah darat, sehingga perlu pengembangan pelabuhan di lokasi baru.</li> <li>2. Sampai saat ini <i>Feasibility Study</i> masih dalam proses legalitas oleh Kementerian Perhubungan, sedangkan penentuan pengembangan pelabuhan harus</li> </ol>   | Dishub Kab. Bangka Barat | 8 Desember 2017          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER        | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|---|--|-------------------------|--------------------------|
|     |   | <p>menunggu legalitas Feasibility Study, untuk itu agar segera dikoordinasikan secara intens kepada Kementerian Perhubungan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Dalam pengembangan suatu pelabuhan, terlebih dahulu harus tercantum di dalam Rencana Induk Pelabuhan Muntok. Dengan demikian pihak Pemerintah Daerah agar berkordinasi dengan KSOP setempat terkait revisi Rencana Induk Pelabuhan Muntok yang disahkan oleh Kementerian Perhubungan.</li> <li>4. Lokasi Tanjung Kalian kurang disarankan dikarenakan sudah merupakan pelabuhan yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) untuk kegiatan mengangkut penumpang.</li> <li>5. Perihal pengembangan pelabuhan di Tanjung Ular agar terlebih dahulu dilakukan pembebasan lahan yang dibutuhkan dengan memperhatikan hutan lindung yang ada.</li> <li>6. DLKr/DLKp yang ditetapkan agar mengacu pada usulan atau rekomendasi dari KSOP Muntok serta rekomendasi Distrik Navigasi setempat yang berdasarkan pada UU No. 17 tentang Pelayaran.</li> </ol> |                         |                          |
| 98. | Kajian Usulan Pembangunan Pelabuhan Rakyat Martini (Tiptop) Biak Numfor | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rencana lokasi pelabuhan rakyat Martini (Tiptop) masih dalam DLKr/DLKp Pelabuhan Biak, sehingga apabila akan dibangun perlu dipertimbangkan jaraknya.</li> <li>2. Perlu dipertimbangkan karena untuk menindaklanjuti usulan pembangunan rakyat Martini (Tiptop) dokumen pendukung masih belum ada, seperti: <i>Masterplan</i> Pelabuhan Rakyat Martini (Tiptop), yang ada Desain Engineering Detail (DED) Water Front City sebagai Perencanaan Teknis DED Marina Tiptop yang dibuat tahun 2016 oleh Kantor Bappeda Kabupaten Biak Numford, dimana lahan rencanalokasi masih menjadi DLKr/DLKp Pelabuhan Biak.</li> </ol>   | Dishub Kab. Biak Numfor | 19 Desember 2017         |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|--|---|---|--------------------------|
|      |  | <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Pemerintah Daerah perlu memperhatikan dokumen sertifikat kepemilikan lahan, yang masih belum ada.</li> <li>4. Berdasarkan beberapa aspek yang ada bahwa usulan pembangunan pelabuhan rakyat Martini (Tiptop) ini belum layak untuk dilakukan pembangunan, sebaiknya memanfaatkan kolam putar pelabuhan yang sudah ada breakwater-nya dan dilakukan revitalisasi dengan pengerukan lumpur dikolam tersebut.</li> </ol>   |   |                          |
| 99.  | Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten Mamberamo Raya, Papua                                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dinas Perhubungan Kabupaten Mamberamo Raya dapat membentuk pos pengelola Pelabuhan Bagusa;</li> <li>2. Mengupayakan mengangkat tenaga honorer khususnya yang berdomisili di lokasi Pelabuhan agar dapat melayani kapal-kapal perahu.</li> <li>3. Akses ke Pelabuhan Mamberamo belum ada, sehingga pembangunan Pelabuhan Bagusa diharapkan dapat dibangun untuk meningkatkan perekonomian wilayah;</li> <li>4. Pada tahun 2018 direncanakan akan singgah di Pelabuhan Sarmi dan Teba dengan rute pelayaran Tanjung Perak – Biak – Oransbari – Waren – Teba – Sarmi, dan diharapkan nantinya Pelabuhan Bagusa bisa menjadi Pelabuhan feeder tol laut untuk kawasan Mamberamo Raya.</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Sarmi)<br>Dishub Kab. Mamberamo Raya | 12 Desember 2017         |
| 100. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Regional Soasio/Goto di Kecamatan Tidore Kota Tidore Kepulauan | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rencana Induk Pelabuhan yang ada saat ini dapat direvisi terlebih dahulu untuk memperhitungkan kembali kebutuhan rencana pengembangan ke depan seiring dengan adanya perubahan lingkungan strategis.</li> <li>2. Pihak pelabuhan dapat memanfaatkan lahan yang telah dihibahkan oleh Pemerintah Kota Tidore kepada Pelabuhan Soasio/Goto untuk perluasan lapangan penumpukan dalam mengantisipasi arus kontainer di Pelabuhan Soasio/Goto.</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Soasio)                              | 12 Desember 2017         |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER   | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|--|--|--|--------------------------|
| 101. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Rum di Kecamatan Tidore Utara Kota Tidore Kepulauan        | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam rangka menunjang keterhubungan antara satu destinasi wisata dengan wisata lainnya, khususnya keterhubungan antar pulau, Pemerintah daerah Kabupaten Wakatobi dapat mengembangkan dan membangun jaringan pelayanan transportasi yang bersifat regular untuk meningkatkan frekuensi, sehingga aksesibilitas dapat meningkat.</li> <li>2. Jenis layanan sarana transportasinya harus disesuaikan dengan kondisi alam yang kondisi geografisnya sangat tergantung pada situasi musim angin. Untuk itu sebaiknya pemerintah terkait dapat mengoperasikan kapal-kapal dan pengembangan/ pembangunan dermaga pelabuhan yang memiliki ukuran sesuai dengan kondisi geografis alamnya.</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Soasio)<br>Dishub Kota Tidore Kepulauan | 12 Desember 2017         |
| 102. | Kajian Revitalisasi Pelabuhan Rakyat Lewoleba Kabupaten Lembata, NTT                     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan pembahasan bersama antara pihak Kementerian Perhubungan dan Pemerintah daerah untuk mengembalikan pengelolaan yang semula diambil alih oleh Pemerintah Daerah kepada Kementerian Perhubungan sebagai pengelola yang sah sehingga Pelabuhan Lewoleba dapat segera dilakukan pembenahan.</li> <li>2. Perlu dibuat Rencana Induk Pelabuhan Lewoleba untuk dilakukan pembangunan dan atau pengembangan Pelabuhan Lewoleba.</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Larantuka)                              | 12 Desember 2017         |
| 103. | Kajian Kebutuhan Rehabilitasi Pelabuhan Margasari di Kabupaten Tapin, Kalimantan Selatan | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Usulan Pembangunan Dermaga Margasari Baru tersebut, sebaiknya disampaikan kepada Menteri Perhubungan agar mendapat rekomendasi untuk Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Dermaga Margasari Baru, dan pihak penyelenggara pelabuhan dan Pemerintah Daerah dapat mengajukan surat pengajuan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktur Pelabuhan dan Pengerukan terkait dengan rencana relokasi pelabuhan Margasari Baru.</li> </ol>   | Dishub Kab. Tapin  | 12 Desember 2017         |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                       | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|---|---|--|--------------------------|
|      |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Pihak penyelenggara pelabuhan dan Pemerintah Daerah agar bekerjasama untuk melengkapi semua data dukung mengenai rencana pembangunan pelabuhan Margasari Baru yang akan direlokasikan ke wilayah Desa Beringin Kecamatan Candi Laras Selatan Kabupaten Tapin Provinsi Kalimantan Selatan, sebagai persyaratan untuk pengajuan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Margasari Baru yang akandirelokasikan;</li> <li>3. Pihak penyelenggara pelabuhan dan Pemerintah Daerah agar menyampaikan justifikasi mengenai alasan rencana relokasi pelabuhan Margasari Lama ke pelabuhan Margasari Baru, dan agar disampaikan peruntukannya untuk apa pelabuhanMargasari Lama dan pelabuhan Margasari Baru.</li> </ol>  |  |                          |
| 104. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Lato di Kabuapten Flores Timur | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dinas Perhubungan Kabupaten Flores Timur melalui pendampingan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu melakukan <i>review</i> desain dermaga mengingat lokasi pelabuhan masih tergolong daerah perairan terbuka dengan karakteristik gelombang yang cenderung kurang aman, sehingga dapat dihasilkan rekomendasi desain infrastruktur pelabuhan yang menyesuaikan dengan kondisi hidro oceanografi kawasan pelabuhan Lato yangterbaru.</li> <li>2. Dinas Perhubungan Kabupaten Flores Timur harus menyampaikan seluruh laporan hasil studi pembangunan pelabuhan Lato dalam struktur yang lengkap agar evaluasinya dapat dilakukan secara terstruktur. Jika kedepannya masih menggunakan desain existing sebaiknya dipertimbangkan untuk penambahan fasilitas penahan gelombang baik berupa breakwater ataupuntalud.</li> <li>3. Pemerintah daerah perlu mendorong pertumbuhan ekonomi berupa peningkatan output produk andalan daerah yang diiringi dengan perbaikandan</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Larantuka | 12 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|--|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>penambahan jalan akses alternatif menuju kawasan Titehena agar potensi daerah maupun akses dari dan menuju kecamatan Lewolema dan Tanjung Bunga tidak perlu memutar ke sisi selatan melalui Larantuka.</p> <p>4. Pemerintah Daerah Propinsi Nusa Tenggara Timur perlu melakukan revisi terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Nusa Tenggara Timur dan Tatanan Transportasi Wilayah Propinsi Nusa Tenggara Timur, apabila secara internal dinilai memungkinkan untuk mengakomodasi pembangunan dan pengembangan pelabuhan Lato sehingga sinkron dengan hierarki peraturan di tingkat nasional dankabupaten.</p> <p>5. Kegiatan operasional pelabuhan sebaiknya tetap dilaksanakan oleh UPP Pelabuhan Larantuka melalui Wilayah Kerja Pelabuhan Lato dalam hierarki sebagai pelabuhan pengumpan lokal, untuk itu jika sewaktu-waktu telah disetujui adanya pembangunan pelabuhan Lato maka diperlukan realisasi penambahan SDM untuk melengkapi posisi struktural dan fungsional sesuai KM 62 tahun2010.</p> <p>6. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut perlu melakukan <i>review</i> untuk menilai relevansi hasil penelitian terdahulu berupa Studi Kelayakan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Flores Timur (2011) dengan kondisiaktual.</p> <p>7. Pemerintah Daerah Kabupaten Flores Timur perlu segera melakukan pembebasan lahan untuk area pelabuhan dan jalan akses untuk selanjutnya diserahkan kepada Kementerian Perhubungan melalui Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Larantuka.</p> |                  |                          |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|--|---|---|--------------------------|
| 105. | Kajian Usulan Pembangunan Jetty Apung di Kabupaten Rote Ndao, Provinsi Nusa Tenggara Timur | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pulau Ndana adalah pulau yang berada dibawah kewenangan dan/atau koordinasi beberapa instansi, seperti TNI-AL, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, serta Kementerian Pariwisata dan Kebudayaan sehingga usulan pembangunan jetty apung hendaknya dapat diajukan kepada instansi-instansi tersebut yang langsung berhubungan dan memiliki <i>core business</i> di PulauNdana.</li> <li>2. Dibutuhkan koordinasi antar lembaga pemerintah dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian Lingkungan Hidup danKehutanan.</li> </ol>  | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Ba'a)<br>Dishub Kab. Rote Ndao | 12 Desember 2017         |
| 106. | Kajian Kebutuhan Penambahan Rute Pelayaran di Kabupaten Nagakeo, Propinsi NTT              | Modifikasi rute pada KM. Tilongkabila adalah sebagai berikut: Luwuk – 25 – Banggai – 195 – Gorontalo – 116 – Bitung – 340 – Kolonedale – 160 – Kendari – 64 – Raha – 43 – Bau-bau – 265 – Makassar – 200 – Marapokot – 79 – Labuan Bajo – 76 – Bima – 210 – Ampenan / Lembar – 56 – Bena / Denpasar.  | Dishub Kab. Nagakeo, NTT                                    | 27 Desember 2017         |
| 107. | Kajian Kelayakan Pelabuhan Mesuji untuk Masuk dalam Trayek Tol Laut                        | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah perlu benar-benar mempersiapkan dokumen terkait dengan rencana pembangunan Pelabuhan Mesuji seperti yang tertuang di dalamKM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional.</li> <li>2. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dan dipersiapkan untuk mempersiapkan Pelabuhan Mesuji di masa mendatangyaitu: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jaringan bisnis ke Pelabuhan Sunda Kelapa, terutama untuk membangkitkan kembali produksi tambak udang yang pernah menjadiproduk unggulan di KabupatenMesuji</li> <li>b. Perbaiki kondisi jalan akses hinterland menuju Pelabuhan Mesuji atausebaliknya;</li> <li>c. Penyediaan sarana angkutan darat dari dan ke hinterland;</li> <li>d. Fasilitas pokok dan fasilitas penunjanguntuk</li> </ol> </li> </ol> | Dishub Kab. Mesuji  | 8 Desember 2017          |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|--|--|---|--------------------------|
|      |  | bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Mesuji;<br>e. Program perawatan alur pelayaran di sepanjang Sungai Mesuji;<br>f. Dukungan SDM dan teknologi informasi.   |   |                          |
| 108. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Dermaga Kapal Penumpang di Pelabuhan Nunukan                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu pemindahan kegiatan penumpang lintas batas negara ke pelabuhan Liem Hie Djung agar peruntukan lebih optimal karena menghindari dari kegiatan kepelabuhan lainnya.</li> <li>2. Faktor keamanan merupakan hal yang penting dalam pelayanan penumpang lintas batas negara untuk menghindari dari barang-barang terlarang seperti narkoba dan barang yang diselundupkan tanpa bea masuk.</li> <li>3. Perlu keterlibatan Pemerintah Daerah untuk mendorong penduduk setempat bekerja pada sektor pertambangan dan pertanian serta sektor - sektor lainnya yang berpotensi sehingga kemungkinan ikut dalam kegiatan bisnis yang terlarang dapat dihindarkan.</li> <li>4. Konektivitas penumpang di Pelabuhan Nunukan dapat ditingkatkan bila terminal penumpang luar negeri dialihkan ke PLBL Liem Hie Djung, sehingga perlu pembangunan dermaga untuk kegiatan penumpang luar negeri karena dermaga ponton yang ada sudah rusak.</li> <li>5. Pemerintah Daerah perlu segera membuat dokumen yang terkait dengan pembangunan Pelabuhan PLBL, seperti FS, Rencana Induk Pelabuhan (RIP), DED dan SID, dan dokumen lingkungan.</li> <li>6. Bila dermaga untuk PLBL dibangun sebaiknya menggunakan konstruksi beton, tidak seperti dermaga ponton 1 dan 2 yang memerlukan biaya operasional dan pemeliharaan yang cukup besar.</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (KSOP Nunukan)<br>Dishub Kab. Nunukan | 12 Desember 2017         |
| 109. | Kajian Kebutuhan Peralatan Keselamatan Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tenggara Barat | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non-Konvensi (Non-Convention Vessel Standard) berbendera</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Saumlaki)                        |                          |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>Indonesia bahwa kapal &lt;500GT berkewajiban melengkapi alat keselamatan sesuai dengan standar tersebut karena standar tersebut disusun guna melindungi keselamatan awak dan penumpang di atas kapal. Apabila kapal tidak dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang disyaratkan, maka akan menambah resiko perjalanan. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Unit Pelaksana Pelabuhan diharapkan dapat melakukan penegakkan hukum di laut untuk menciptakan keselamatan dan keamanan laut secara terpadu. Hal-hal yang dapat dilakukan yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan penyuluhan dan pembinaan kepada para pemilik kapal untuk taat kepada hukum dan mematuhi seluruh prosedur dan peraturan yang berlaku sebagai upaya menjadikan kapal laik laut sehingga keamanan kapal terjamin selama dalam pelayaran.</li> <li>b. Melakukan pembinaan kepada para awak kapal dan penumpang kapal dengan berbagai penyuluhan tentang pentingnya faktor keselamatan dan keamanan serta kenyamanan kapal pada saat pelayaran dilaut.</li> <li>c. Pembinaan dan pelatihan secara berkesinambungan bagi aparat pemeriksa kelaiklautan di lapangan agar mengutamakan unsur keselamatan manusia dan tegas dalam keadilan pada saat memeriksakapal.</li> <li>d. Peningkatan kualitas sumber daya manusia dengan mengutamakan dan memprioritaskan program pendidikan dan pelatihan kesyahbandaran dan menambah tenaga marine inspector bagi petugas pemeriksakelaiklautan kapal di Pelabuhan Saumlaki, Maluku Tenggara Barat.</li> </ol> |                  |                          |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|---|---|---|--------------------------|
|      |   | <p>2. Sesuai masukan para nakhoda di lapangan, alasan utama ketidaklengkapan peralatan keselamatan di atas kapal pelayaran rakyat yaitu pemilik kapal menganggap mahalnya peralatan keselamatan dibandingkan dengan rendahnya tarif yang ditetapkan kepada penumpang kapal. Oleh sebab itu, hal ini perlu ditindaklanjuti oleh Kementerian Perhubungan untuk skema pemenuhan standar keselamatan kapal pelayaran rakyat baik secara subsidi maupun nonsubsidi.</p>  |   |                          |
| 110. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Kelapis/ Malinau untuk Kegiatan Bongkar Muat          | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kekayaan alam yang dimiliki oleh Kabupaten Malinau harus dapat dipasarkan di daerah lain dengan membangun sarana dan prasarana transportasi, termasuk transportasi perairan. Aliran sungai dapat dimanfaatkan sebagai infrastruktur transportasi air;</li> <li>2. Untuk terjadinya keseimbangan arus barang yang melalui Pelabuhan Kelapis/ Malinau, pemerintah daerah perlu membuat kebijakan untuk memasarkan produk hasil alamnya terutama hasil hutan (komoditi rotan), sehingga dapat dipasarkan melalui Pelabuhan Kelapis/Malinau;</li> <li>3. Belum perlu dilakukan penambahan dermaga, karena utilitas pemanfaatan dermaga Pelabuhan Kelapis/ Malinau masih belum optimal. BOR baru mencapai 43,21%, masih jauh dari standar yang dikeluarkan oleh UNCTAD;</li> <li>4. Perlu peningkatan kompetensi SDM pengelola pelabuhan Kelapis/ Malinau, sehingga dapat mengelola pelabuhan dengan efektif dan efisien;</li> <li>5. Untuk dapat mengembangkan pelabuhan Kelapis/ Malinau perlu mempersiapkan data dan administrasi pendukung, seperti: RIP dan Kajian Lingkungan;</li> </ol> | Ditjen Perhubungan Laut (KSOP Tarakan)<br>Dishub Kab. Malinau | 12 Desember 2017         |
| 111. | Kajian Kebutuhan Perbaikan Dermaga PELRA di Kecamatan Meukek Kabupaten Aceh Selatan | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk saat ini dengan melihat keadaan Pelabuhan yang ada di Kabupaten Aceh Selatan yaitu Pelabuhan Tapaktuan sebagai bongkar muat barang dan</li> </ol>   | Ditjen Perhubungan Laut (UPP Tapak tuan)                      | 12 Desember 2017         |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER     | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|---|---|----------------------|--------------------------|
|      |   | <p>Pelabuhan Labuhan Haji sebagai pelabuhan penyeberangan masih memenuhi untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang sehingga untuk jangka pendek saat ini pelabuhan Rakyat Meukek belum saatnya untuk diperbaiki tetapi untuk jangka panjang dengan melihat pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Aceh Selatan dapat ditinjau kembali.</p> <p>2. Berdasarkan Rancangan perturan Daerah Rencana tata Ruang Wilayah Kabupaten Aceh Selatan Tahun 2014-2034, Rencana perbaikan pelabuhan rakyat Meukek diarahkan untuk pengembangan pelabuhan barang yang mampu menampung aktifitas atau kegiatan potensi daerah yang ada di Aceh Selatan sebagai pelabuhan penumpang dan pelabuhan barang.</p> <p>3. Perlu dikaji lebih teknis terhadap usulan pembangunan Pelabuhan Meukek.</p>   |                      |                          |
| 112. | Kajian Kemanfaatan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa di Kabupaten Wakatobi | <p>1. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa yang saat ini sedang dalam proses penyelesaian oleh Dinas Perhubungan dan Informasi Kabupaten Wakatobi, kiranya dapat segera diselesaikan pada tahun anggaran 2017.</p> <p>2. Dokumen AMDAL/UKL/UPL Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa yang saat ini sedang dalam proses penyelesaian oleh Dinas Perhubungan dan Informasi Kabupaten Wakatobi, kiranya dapat segera diselesaikan pada tahun anggaran 2017.</p> <p>3. Rencana pembangunan pelabuhan penyeberangan Kaledupa di kabupaten Wakatobi sebaiknya segera dilakukan penetapan lokasinya, agar kegiatan pembangunannya dapat dilaksanakan pada tahun anggaran 2018 untuk sisidaratnya.</p> <p>4. Dalam melaksanakan pembangunan pelabuhan penyeberangan Kaledupa di Kabupaten Wakatobi</p> | Dishub Kab. Kaledupa | 12 Desember 2017         |

| NO.   | JUDUL PENELITIAN   | REKOMENDASI KEBIJAKAN  | STAKEHOLDER/USER                  | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|---|--|--|-----------------------------------|--------------------------|
|   |  | <p>sebaiknya menggunakan tenaga kerja lokal dan mengutamakan bahan material yang ada di Kabupaten Wakatobi, sehingga dapat meningkatkan perekonomian setempat</p>  |                                   |                          |
| 113.  | Kajian Kebutuhan Kapal Khusus Angkutan Ternak yang Melayani Pantai Barat Sulawesi Tengah dengan Pulau Kalimantan | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Saat ini kapal khusus ternak yang melayani wilayah pantai Barat Sulawesi Tengah dengan kapal hanya ada dua kapal, satu kapal di Pelabuhan Wani dan satu kapal di Pelabuhan Taipa. Kapal yang digunakan adalah kapal Ro-Ro dan kapal pelayaran rakyat. Kapal tersebut masih kurang sesuai untuk digunakan mengangkut ternak, sehingga selain dari segi jumlah, dari segi kelayakan untuk mengangkut ternak juga masih kurang.</li> <li>2. Kapal khusus ternak sebaiknya juga memikirkan segi kelayakan dalam mengangkut ternak, seperti kondisi kebersihan, kondisi pada saat bongkar muat ternak. Trayek yang diusulkan untuk kapal khusus angkutan ternak adalah Pelabuhan Wani- Pelabuhan Tarakan, dengan satu kapal ternak yang melayani berkapasitas 500 ekor untuk melayani trayek Pelabuhan Wani-Tarakan dan frekuensi dua kali seminggu.</li> </ol> | Dishub Prov. Sulawesi Tengah      | 12 Desember 2017         |
| <b>STUDI KEBIJAKAN TATARAN TRANSPORTASI LOKAL</b> |  |  |                                   |                          |
| 114.  | Studi Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Boven Digoel  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah Kabupaten Boven Digoel perlu memetakan potensi-potensi daerah baik saat ini dan pengembangan ke depannya, berdasarkan potensi tersebut, maka pemerintah daerah dapat menetapkan program prioritas pembangunan transportasinya.</li> <li>2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi di Kabupaten Boven Digoel perlu ditingkatkan dengan adanya regulasi mengenai trayek dan tarif yang di keluarkan secara legal oleh Dinas Perhubungan Kabupaten BovenDigoel.</li> </ol>   | Pemerintah Kabupaten Boven Digoel | 19 Januari 2018          |

| NO.  | JUDUL PENELITIAN  | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER                      | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|------|---|---|---------------------------------------|--------------------------|
|      |   | <p>3. Perlu koordinasi antar instansi baik tingkat kabupaten, provinsi dan kementerian terhadap upaya pembinaan dan peningkatan pelayanan transportasi di Kabupaten BovenDigoel.</p> <p>4. Peningkatan SDM di sektor transportasi dengan mengikuti diklat, bimbingan teknis dan <i>workshop</i> terkait pembaharuan regulasi, standar pelayanan minimal (SPM) dll.</p>  |                                       |                          |
| 115. | Studi Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Minahasa Selatan | <p>1. Jangka Pendek (2017 – 2022) merupakan Tahap Pemulihan Pelayanan Transportasi, antarlain:<br/>Strategi disusun dalam rangka untuk mengoptimalkan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi yang ada saat ini di Kabupaten Minahasa Selatan sehingga dapat meningkatkan kualitas kinerja pelayanan sistem transportasi sampai dengan level yang memadai atau memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM).</p> <p>2. Jangka Menengah (2022 – 2027) dan (2028 – 2032) merupakan Tahap Pemantapan Kinerja Pelayanan Transportasi, antarlain:<br/>Strategi disusun dalam rangka untuk secara bertahap memantapkan kinerja pelayanan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi di Kabupaten Minahasa Selatan untuk dapat mengimbangi perubahan pola dan besar permintaan perjalanan orang dan barang sesuai dengan rencana pengembangan wilayah yang ada. Fokus kebijakan diarahkan untuk menghasilkan struktur dasar dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan sebagai pembentuk dan pengakomodasi tata ruang di Kabupaten Minahasa Selatan. Kegiatan utama adalah melakukan pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi yang strategis dan</p> | Pemerintah Kabupaten Minahasa Selatan | 19 Desember 2017         |

| NO. | JUDUL PENELITIAN | REKOMENDASI KEBIJAKAN   | STAKEHOLDER/USER | PELAKSANAAN SERAH TERIMA |
|-----|------------------|---|------------------|--------------------------|
|     |                  | <p>diprioritaskan untuk mewujudkan dukungan terhadap rencana tata ruang wilayah, terutama untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas barang dan penumpang untuk menjaga tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi, terutama yang menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan, pusat permukiman, dan kawasan industri serta mengurangi kesenjangan antar wilayah dengan pemerataan aksesibilitas wilayah khususnya untuk wilayah terpencil.</p> <p>3. Jangka Panjang (2033–2037) merupakan Tahap Peningkatan Pelayanan Transportasi, antarlain:<br/>Strategi disusun dalam rangka untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan transportasi di Kabupaten Minahasa Selatan sehingga dapat menjadi tulang punggung dalam meningkatkan daya saing perekonomian wilayah di masa datang di Provinsi Sulawesi Utara. Fokus kebijakan diarahkan untuk melakukan ekspansi kapasitas, peningkatan kualitas layanan, dan aplikasi teknologi pada jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi di Kabupaten Minahasa Selatan sehingga tercipta sistem transportasi yang terintegrasi untuk angkutan orang dan barang yang efisien dan berdaya saing, efektif, serta merata.</p> |                  |                          |

**Lampiran 7 : Data Dukung IKU Tahun 2017**

**BADAN LITBANG PERHUBUNGAN**

**IKU 1 : Bahan Rekomendasi Kebijakan**

| No  | Judul Studi/Penelitian Rekomendasi Kebijakan   | Pelaksana Kegiatan                    |
|-----|--|---------------------------------------|
| 1.  | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Minahasa Selatan  | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan |
| 2.  | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Boven Digoel  | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan |
| 3.  | Evaluasi Metodologi Dan Uji Coba Survei Pergerakan Orang   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 4.  | Identifikasi Kinerja Logistics Performance Index (LPI) Di Indonesia  | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 5.  | Review Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 6.  | Integrasi Prasarana Transportasi Di Pelabuhan Benoa Dalam Mendukung Pengembangan Transportasi Antarmoda  | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 7.  | Integrasi Transportasi Dalam Mendukung Pariwisata Di Tanjung Kelayang Bangka Belitung  | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 8.  | Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Di Lampung                           | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 9.  | Integrasi Transportasi Antarmoda Dalam Mendukung Danau Toba Sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 10. | Integrasi Pelabuhan Lembar Dan Halte BRT/Angkutan Umum Di NTB Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi                                      | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 11. | Integrasi Stasiun Padang dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 12. | Integrasi Stasiun Tanjungkarang Dan Halte Bus Rapid Transit (BRT) Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Perkotaan Di Kota Bandar Lampung | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 13. | Integrasi Pelabuhan Gilimanuk Dan Shelter Angkutan Umum Dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi Di Kabupaten Jembrana, Bali                       | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 14. | Integrasi Pelabuhan Padangbai Dan Halte Bus Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi  | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 15. | Integrasi Transportasi Antarmoda Di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 16. | Integrasi Pelabuhan Trisakti Banjarmasin Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 17. | Analisis Pelayanan Alih Moda Di Pelabuhan Tenggayu I Tarakan   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 18. | Integrasi Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang Dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi                              | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 19. | Integrasi Pelabuhan Kayangan NTB Dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi   | Puslitbang Transportasi Antar Moda    |
| 20. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri  | Puslitbang Jaka                       |
| 21. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten   | Puslitbang Jaka                       |

| No  | Judul Studi/Penelitian Rekomendasi Kebijakan   | Pelaksana Kegiatan |
|-----|--|--------------------|
|     | Boyolali   |                    |
| 22. | Audit Jalan Guna Mengurangi Daerah Rawan Kecelakaan di Jalan Raya Kabupaten Boyolali                             | Puslitbang Jaka    |
| 23. | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Tasikmalaya   | Puslitbang Jaka    |
| 24. | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Tanjung Lesung Banten                            | Puslitbang Jaka    |
| 25. | Analisis Sistem Jaringan Transportasi Kota Serang  | Puslitbang Jaka    |
| 26. | Mekanisme Subsidi Angkutan Umum Bagi Pelajar di Kabupaten Pasuruan   | Puslitbang Jaka    |
| 27. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kota Kendari  | Puslitbang Jaka    |
| 28. | Optimalisasi Terminal Tipe B di Kabupaten Siak   | Puslitbang Jaka    |
| 29. | Studi Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwangi   | Puslitbang Jaka    |
| 30. | Kajian Kebutuhan Angkutan Taksi di Kabupaten Tasikmalaya   | Puslitbang Jaka    |
| 31. | Perencanaan Jalur Sepeda di Kota Blitar  | Puslitbang Jaka    |
| 32. | Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Jalan di Kabupaten Kediri  | Puslitbang Jaka    |
| 33. | Kajian Penataan Parkir di Wilayah <i>Central Bussiness District</i> Kabupaten Pati                               | Puslitbang Jaka    |
| 34. | Kajian Kelayakan Zona Selamat Sekolah (Zoss) Pada Ruas Jalan Pantura Kabupaten Pati                              | Puslitbang Jaka    |
| 35. | Kajian Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember   | Puslitbang Jaka    |
| 36. | Studi Pengembangan Sistem Logistik Kabupaten Sleman Untuk Mendukung Implementasi <i>Smart Regency</i>            | Puslitbang Jaka    |
| 37. | Pengembangan Angkutan Perintis di Provinsi Riau  | Puslitbang Jaka    |
| 38. | Profil Transportasi Jalan dan Perkeretaapian di Provinsi Gorontalo   | Puslitbang Jaka    |
| 39. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kabupaten Brebes                                    | Puslitbang Jaka    |
| 40. | Kajian Kinerja Angkutan <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Metro Bandung                                       | Puslitbang Jaka    |
| 41. | Evaluasi Sosialisasi Keselamatan Transportasi di Provinsi Maluku Utara   | Puslitbang Jaka    |
| 42. | Kajian Kinerja Angkutan <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Metro Bandung                                       | Puslitbang Jaka    |
| 43. | Studi Subsidi Angkutan Perdesaan Kabupaten Sleman yang Terintegrasi dengan Angkutan Perkotaan Trans Jogja        | Puslitbang Jaka    |
| 44. | Kajian Kebijakan Tarif dan Kuota Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek                               | Puslitbang Jaka    |
| 45. | Persepsi Terhadap Keberadaan dan Pelayanan <i>Taxi On Line</i>   | Puslitbang Jaka    |
| 46. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang Transportasi Perkeretaapian  | Puslitbang Jaka    |
| 47. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang Transportasi Jalan   | Puslitbang Jaka    |
| 48. | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat | Puslitbang Jaka    |
| 49. | Studi Aksesibilitas Menuju Destinasi Wisata di Pulau   | Puslitbang Jaka    |

| No  | Judul Studi/Penelitian Rekomendasi Kebijakan   | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|--|-----------------------------------|
|     | Morotai  |                                   |
| 50. | Kajian Tindak Lanjut PM 26 Tahun 2017 di Luar Tarif dan Kuota  | Puslitbang Jaka                   |
| 51. | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Danau Toba di Provinsi Sumatera Utara  | Puslitbang Jaka                   |
| 52. | Studi Penyusunan Rencana Induk Transportasi Wilayah Aglomerasi Sarbagita dan Kedungsepur   | Puslitbang Jaka                   |
| 53. | Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN  | Puslitbang Jaka                   |
| 54. | Uji Simulasi <i>Crashworthiness</i> Pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang di Indonesia  | Puslitbang Jaka                   |
| 55. | Studi Penerapan <i>Green Zone</i> di Wilayah Permukiman dan Kawasan Wisata   | Puslitbang Jaka                   |
| 56. | Prediksi Kinerja Ruas Jalan Menggunakan Analisis Perhitungan Volume Lalu Lintas di Wilayah Sarbagita dan Sekitarnya  | Puslitbang Jaka                   |
| 57. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 58. | Studi Basic Design dan Keyplan Kapal Feeder untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 59. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 60. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sippinggan, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 61. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 62. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Rajjua, NTT   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 63. | Studi Optimalisasi Program Tol Laut  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 64. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten Morowali Utara, Sulawesi Tengah  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 65. | Studi Penyusunan Standar Kompetensi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Terminal Konvensional   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 66. | Kajian Resiko Pelayaran di APBS Didasarkan pada Data Pergerakan Lalu Lintas Kapal  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 67. | Kajian Pembangunan Kanal Cikarang Bekasi Laut (CBL)  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 68. | Kajian Prioritas Pengembangan Pelabuhan di Pulau Bunguruan Kabupaten Natuna  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 69. | Kajian Evaluasi Pelaksanaan Pandu Laut Dalam ( <i>Deep Sea Pilot</i> ) di Selat Malaka-Selat Singapura   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 70. | Kajian Evaluasi Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 71. | Kajian INSW ( <i>Indonesia National Single Windows</i> ) atau PTSP (Pelayanan Terpadu Satu Pintu) terkait <i>Inaportnet</i> di Pelabuhan-Pelabuhan Besar (6 Pelabuhan Utama) | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 72. | Kajian Pola Pendanaan Pengembangan Pelabuhan Bau-Bau   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |

| No  | Judul Studi/Penelitian Rekomendasi Kebijakan   | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|--|-----------------------------------|
| 73. | Kajian Pengelolaan Terminal Khusus (Tersus) dan Terminal Untuk kepentingan Sendiri (TUKS)  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 74. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Sokoi Kuala Kampar Kabupaten Pelalawan  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 75. | Kajian Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Muntok Terminal Tanjung Ular Kabupaten Bangka Barat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 76. | Kajian Usulan Pembangunan Pelabuhan Rakyat Martini (Tiptop) Biak Numfor  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 77. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten Mamberamo Raya, Papua   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 78. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Regional Soasio/Goto di Kecamatan Tidore Kota Tidore Kepulauan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 79. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Rum di Kecamatan Tidore Utara Kota Tidore Kepulauan  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 80. | Kajian Revitalisasi Pelabuhan Rakyat Lewoleba Kabupaten Lembata, NTT   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 81. | Kajian Kebutuhan Rehabilitasi Pelabuhan Margasari di Kabupaten Tapin, Kalimantan Selatan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 82. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Lato di Kabuapten Flores Timur  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 83. | Kajian Usulan Pembangunan Jetty Apung di Kabupaten Rote Ndao, Provinsi Nusa Tenggara Timur   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 84. | Kajian Kebutuhan Penambahan Rute Pelayaran di Kabupaten Nagakeo, Propinsi NTT  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 85. | Kajian Kelayakan Pelabuhan Mesuji untuk Masuk dalam Trayek Tol Laut  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 86. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Dermaga Kapal Penumpang di Pelabuhan Nunukan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 87. | Kajian Kebutuhan Peralatan Keselamatan Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tenggara Barat   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 88. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Kelapis/Malinau untuk Kegiatan Bongkar Muat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 89. | Kajian Kebutuhan Perbaikan Dermaga PELRA di Kecamatan Meukek Kabupaten Aceh Selatan  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 90. | Kajian Kemanfaatan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa di Kabupaten Wakatobi  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 91. | Kajian Kebutuhan Kapal Khusus Angkutan Ternak yang Melayani Pantai Barat Sulawesi Tengah dengan Pulau Kalimantan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 92. | Studi Pemilihan Tipe Pesawat Udara dan Pembuatan <i>Hub and Spoke</i> (Pengumpul dan Pengumpan) Bandar Udara untuk Penurunan Disparitas Harga Logistik di Papua; | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 93. | Penelitian Evaluasi Kinerja Otoritas Bandar Udara I S.D. X Dalam Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara;                                | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 94. | Penelitian Sarana dan Prasarana serta Rute Penerbangan Penerbangan di Wilayah Jawa Bagian Selatan;   | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 95. | Penelitian Evaluasi Kinerja Sekolah Penerbangan Sesuai dengan Casr 141 di Indonesia;   | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 96. | Optimalisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Solo melalui Peningkatan Konektivitas antara Solo dan Yogyakarta  | Puslitbang Transportasi Udara     |

| No   | Judul Studi/Penelitian Rekomendasi Kebijakan  | Pelaksana Kegiatan            |
|------|---|-------------------------------|
|      | dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara;   |                               |
| 97.  | Evaluasi Fasilitas Prasarana Logistik/Kargo guna Mendukung Program Penurunan Disparitas Harga di Bandar Udara Sentani Jayapura;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 98.  | Implementasi Program Keamanan Penerbangan (AOSP) pada Maskapai Garuda Indonesia, Sriwijaya Air, Lion Mentari Airlines, dan Citilink Indonesia yang Beroperasi di Bandar Udara Hang Nadim Batam;     | Puslitbang Transportasi Udara |
| 99.  | Pemenuhan Kriteria Bandar Udara Komodo Labuan Bajo untuk Peningkatan Status dari Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 100. | Penerapan <i>National Single Windows</i> (NSW) Bandar Udara ( <i>Airportnet</i> ) sebagai Upaya Peningkatan Layanan dan Kelancaran Arus Barang Ekspor-Import;                                       | Puslitbang Transportasi Udara |
| 101. | Pola <i>Public-Private Partnership</i> (PPP) dalam Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara di Indonesia untuk Mendukung Transportasi Udara Berkelanjutan;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 102. | Pemenuhan Standar Regulasi untuk Pengoperasian Pesawat Udara khususnya dalam Melaksanakan <i>Pilot Recurrent Simulator Training</i> ;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 103. | Upgrading dan Penyesuaian Standar Peralatan Navigasi Penerbangan di Bandar Udara Sentani Jayapura dan Bandar Udara Mopah Merauke;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 104. | Kebutuhan <i>Maintenance, Repair and Overhaul</i> (MRO) dengan Pola KSO antara GMF-AA dan MMF untuk Perawatan Pesawat Udara Kategori Normal dan Komuter di Indonesia khusus Indonesia Bagian Timur; | Puslitbang Transportasi Udara |
| 105. | Evaluasi terhadap Kriteria Pesawat Udara yang mengalami Penuaan ( <i>Aging Aircraft</i> );  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 106. | Pengembangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu dalam Mendukung Visit Bengkulu 2020;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 107. | Standarisasi dan Kinerja Sekolah Penerbangan untuk Pendidikan Lalu Lintas Udara ( <i>Air Traffic Controller</i> );  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 108. | Pengelolaan <i>General Aviation Terminal</i> (GAT) di Indonesia;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 109. | Pembangunan Bandar Udara Kulon Progo Yogyakarta Ditinjau dari Tata letak Kebandarudaraan dan Aspek Keselamatan Penerbangan;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 110. | Pengembangan Bandar Udara Adi Soemarmo Sebagai Bandar Udara Aerotropolis ( <i>Airport City</i> );   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 111. | Kebutuhan Jumlah Personel yang Berlisensi (Sertifikat Kecakapan) untuk Pengoperasian Peralatan Pelayanan Darat Pesawat Udara ( <i>GSE Operator</i> ) di bawah Otoritas Bandar Udara Wilayah III;    | Puslitbang Transportasi Udara |
| 112. | Pembangunan Depo Pengisian Bahan Bakar Minyak untuk Pesawat Udara (DPPU) untuk Memenuhi Kebutuhan Standar Keselamatan Penerbangan di Papua;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 113. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Wamena di Provinsi Papua;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 114. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Timika di Provinsi Papua;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 115. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo  | Puslitbang Transportasi       |

| No | Judul Studi/ Penelitian Rekomendasi Kebijakan | Pelaksana Kegiatan |
|----|---|--------------------|
|    | Yahukimo di Provinsi Papua;                   | Udara              |

## IKU 2 : Tersusunnya Naskah Urgensi Bidang Transportasi

| No  | Judul Studi/ Penelitian Naskah Urgensi  | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|---|-----------------------------------|
| 1.  | Studi Evaluasi Metodologi dan Uji Coba Survei Pergerakan Orang;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 2.  | Studi Identifikasi Kinerja Logistics Performance Index (LPI) di Indonesia;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 3.  | Studi Review Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sipinggian, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara. | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 4.  | Studi Integrasi Prasarana Transportasi di Pelabuhan Benoa dalam Mendukung Pengembangan Transportasi Antarmoda;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 5.  | Studi Integrasi Transportasi dalam Mendukung Pariwisata di Kepulauan Seribu;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 6.  | Studi Integrasi Transportasi dalam Mendukung Pariwisata di Tanjung Kelayang Bangka Belitung;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 7.  | Studi Analisis Pelayanan Alih Moda di Pelabuhan Tengkeyu I Tarakan;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 8.  | Studi Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi di Lampung;                               | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 9.  | Studi Integrasi Transportasi Antarmoda dalam Mendukung Danau Toba Sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas.   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 10. | Kajian Kebijakan Tarif dan Kuota Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek  | Puslitbang Jaka                   |
| 11. | Persepsi Terhadap Keberadaan dan Pelayanan <i>Taxi On Line</i>  | Puslitbang Jaka                   |
| 12. | Studi Analisis dan Evaluasi Penyelenggaraan Mudik Gratis Kereta Api dan Bus Angkutan Lebaran Tahun 2017   | Puslitbang Jaka                   |
| 13. | Penataan Pasar Tumpah Guna Meningkatkan Kelancaran Lalu Lintas pada Angkutan Lebaran Tahun 2017 di Jalur Pantai Utara Jawa Barat                              | Puslitbang Jaka                   |
| 14. | Persepsi Pengguna Kereta Api pada Angkutan Lebaran Tahun 2017   | Puslitbang Jaka                   |
| 15. | Monitoring dan Evaluasi Terminal Tipe A Leuwipanjang-Bandung dan Indihiang-Tasikmalaya pada Masa Lebaran Tahun 2017   | Puslitbang Jaka                   |
| 16. | Survei Transportasi Asal Tujuan Penumpang Kabupaten Sumbawa Dalam Mendukung Rencana Induk Transportasi Kabupaten Sumbawa                                      | Puslitbang Jaka                   |
| 17. | Survei Transportasi Asal Tujuan Barang Kabupaten Sumbawa Dalam Mendukung Rencana Induk Transportasi Kabupaten Sumbawa   | Puslitbang Jaka                   |
| 18. | Profil Transportasi Jalan dan Perkeretaapian di Provinsi Bengkulu   | Puslitbang Jaka                   |
| 19. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang   | Puslitbang Jaka                   |

| No  | Judul Studi/Penelitian Naskah Urgensi  | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|--|-----------------------------------|
|     | Transportasi Perkeretaapian  |                                   |
| 20. | Penyusunan Naskah Akademis Sistranas Bidang Transportasi Jalan   | Puslitbang Jaka                   |
| 21. | Studi Aksesibilitas Menuju Destinasi Wisata di Pulau Morotai   | Puslitbang Jaka                   |
| 22. | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat                             | Puslitbang Jaka                   |
| 23. | Kajian Tindak Lanjut PM 26 Tahun 2017 di Luar Tarif dan Kuota  | Puslitbang Jaka                   |
| 24. | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Danau Toba di Provinsi Sumatera Utara  | Puslitbang Jaka                   |
| 25. | Evaluasi Pemudik Sepeda Motor pada Lebaran Tahun 2017  | Puslitbang Jaka                   |
| 26. | Monitoring dan Evaluasi Terminal Tipe A Mangkang-Semarang, Tirtonadi-Surakarta, dan Bulupitu-Purwokerto pada Masa Lebaran Tahun 2017         | Puslitbang Jaka                   |
| 27. | Monitoring dan Evaluasi Terminal Tipe A Tambak Osowilangun-Surabaya, Purabaya-Sidoarjo, dan Giwangan-Yogyakarta pada Masa Lebaran Tahun 2017 | Puslitbang Jaka                   |
| 28. | Kajian Pengembangan Transportasi di Daerah Perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara  | Puslitbang Jaka                   |
| 29. | Kajian Pengembangan Transportasi di Daerah Perbatasan Provinsi Kalimantan Barat  | Puslitbang Jaka                   |
| 30. | Prediksi Kinerja Ruas Jalan Menggunakan Analisis Perhitungan Volume Lalu Lintas di Wilayah Sarbagita dan Sekitarnya                          | Puslitbang Jaka                   |
| 31. | Studi Penyusunan Rencana Induk Transportasi Wilayah Aglomerasi Sarbagita dan Kedungsepur   | Puslitbang Jaka                   |
| 32. | Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN  | Puslitbang Jaka                   |
| 33. | Uji Simulasi <i>Crashworthiness</i> Pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang di Indonesia                            | Puslitbang Jaka                   |
| 34. | Studi Penerapan <i>Green Zone</i> di Wilayah Permukiman dan Kawasan Wisata   | Puslitbang Jaka                   |
| 35. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau                                      | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 36. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 37. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sipinggalan, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 38. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 39. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, NTT   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 40. | Studi Optimalisasi Program Tol Laut  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 41. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten  | Puslitbang Transportasi           |

| No  | Judul Studi/Penelitian Naskah Urgensi   | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|---|-----------------------------------|
|     | Morowali Utara , Sulawesi Tengah  | Laut, SDP                         |
| 42. | Studi Penyusunan Standar Kompetensi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Terminal Konvensional  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 43. | Kajian Resiko Pelayaran di APBS Didasarkan pada Data Pergerakan Lalu Lintas Kapal   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 44. | Kajian Pembangunan Kanal Cikarang Bekasi Laut (CBL)   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 45. | Kajian Potret Sebaran Pelabuhan di Papua  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 46. | Kajian Pemberdayaan Pelayaran Rakyat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 47. | Kajian Potret Sebaran Pelabuhan di Sulawesi   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 48. | Kajian Profil Transportasi Laut dan Penyeberangan di Provinsi Gorontalo   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 49. | Kajian Profil Transportasi Laut dan Penyeberangan di Provinsi Bengkulu  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 50. | Kajian Evaluasi Pelaksanaan Pandu Laut Dalam ( <i>Deep Sea Pilot</i> ) di Selat Malaka-Selat Singapura  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 51. | Kajian Pengoperasian Kapal RoRo untuk Penyeberangan Lintas Jakarta Surabaya Lombok  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 52. | Kajian Pengoperasian Kapal RoRo untuk Penyeberangan Lintas Jakarta Panjang  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 53. | Kajian Evaluasi Lintas Penyeberangan Merak Bakauheni  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 54. | Kajian INSW ( <i>Indonesia National Single Windows</i> ) atau PTSP ( Pelayanan Terpadu Satu Pintu) terkait <i>Inaportnet</i> di Pelabuhan-Pelabuhan Besar (6 Pelabuhan Utama) | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 55. | Kajian Pola Pendanaan Pengembangan Pelabuhan Bau-Bau  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 56. | Kajian Pengelolaan Terminal Khusus (Tersus) dan Terminal Untuk kepentingan Sendiri (TUKS)   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 57. | Kajian Potret Dukungan Transportasi Laut dan Danau terhadap 10 Destinasi Wisata (Studi Kasus: Wakatobi)   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 58. | Kajian Pola Pemberian Insentif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan pada Kapal-Kapal Besar Generasi IV dan Kapal <i>Cruise</i>  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 59. | Studi Pemilihan Tipe Pesawat Udara Dan Pembuatan <i>Hub and Spoke</i> (Pengumpul dan Pengumpan) Bandar Udara Untuk Penurunan Disparitas Harga Logistik di Papua;              | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 60. | Penelitian Evaluasi Kinerja Otoritas Bandar Udara Wilayah I s.d. Wilayah X Dalam Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara;                             | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 61. | Penelitian Evaluasi Kinerja Sekolah Penerbangan Sesuai dengan Casr 141 di Indonesia;  | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 62. | Evaluasi Fasilitas Prasarana Logistik/ Kargo guna Mendukung Program Penurunan Disparitas Harga di Bandar Udara Sentani Jayapura;  | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 63. | Implementasi Program Keamanan Penerbangan (AOSP)  | Puslitbang Transportasi           |

| No  | Judul Studi/Penelitian Naskah Urgensi   | Pelaksana Kegiatan            |
|-----|---|-------------------------------|
|     | pada Maskapai Garuda Indonesia, Sriwijaya Air, Lion Mentari Airlines, dan Citilink Indonesia yang Beroperasi di Bandar Udara Hang Nadim Batam;  | Udara                         |
| 64. | Pemenuhan Kriteria Bandar Udara Komodo Labuan Bajo untuk Peningkatan Status dari Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 65. | Penerapan <i>National Single Windows</i> (NSW) Bandar Udara ( <i>Airportnet</i> ) sebagai Upaya Peningkatan Layanan dan Kelancaran Arus Barang Ekspor-Import;                           | Puslitbang Transportasi Udara |
| 66. | Pemenuhan Standar Regulasi untuk Pengoperasian Pesawat Udara khususnya dalam Melaksanakan <i>Pilot Recurrent Simulator Training</i> ;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 67. | Upgrading dan Penyesuaian Standar Peralatan Navigasi Penerbangan di Bandar Udara Sentani Jayapura dan Bandar Udara Mopah Merauke;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 68. | Evaluasi terhadap Kriteria Pesawat Udara yang mengalami Penuaan ( <i>Aging Aircraft</i> );  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 69. | Pengembangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu dalam Mendukung Visit Bengkulu 2020;  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 70. | Standarisasi dan Kinerja Sekolah Penerbangan untuk Pendidikan Lalu Lintas Udara ( <i>Air Traffic Controller</i> );  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 71. | Pembangunan Bandar Udara Kulon Progo Yogyakarta Ditinjau dari Tata letak Kebandarudaraan dan Aspek Keselamatan Penerbangan;   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 72. | Kebutuhan Jumlah Personel yang Berlisensi (Sertifikat Kecakapan) untuk Pengoperasian Peralatan Pelayanan Darat Pesawat Udara (GSE Operator) di bawah Otoritas Bandar Udara Wilayah III; | Puslitbang Transportasi Udara |
| 73. | Pembangunan Depo Pengisian Bahan Bakar Minyak untuk Pesawat Udara (DPPU) untuk Memenuhi Kebutuhan Standar Keselamatan Penerbangan di Papua.   | Puslitbang Transportasi Udara |
| 74. | Kajian Penyusunan profile Transportasi udara Provinsi Bengkulu  | Puslitbang Transportasi Udara |
| 75. | Kajian Penyusunan profile Transportasi udara Provinsi Bengkulu Gorontalo  | Puslitbang Transportasi Udara |

**IKU 3 : Tersedianya rekomendasi penelitian Dalam Bentuk Aplikasi, Model, Design/Prototype**

| No | Judul Penelitian Bentuk Aplikasi, Model, Design/Prototype   | Pelaksana Kegiatan                |
|----|---|-----------------------------------|
| 1. | Kajian Integrasi Pelabuhan Lembar dan Halte BRT/Angkutan Umum di NTB dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi; | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 2. | Kajian Integrasi Stasiun Padang dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;                              | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 3. | Kajian Integrasi Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar dan  | Puslitbang Transportasi           |

| No  | Judul Penelitian Bentuk Aplikasi, Model, Design/Prototype  | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|--|-----------------------------------|
|     | Halte Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;   | Antarmoda                         |
| 4.  | Kajian Integrasi Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 5.  | Kajian Integrasi Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;                              | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 6.  | Kajian Integrasi Stasiun Tanjungkarang Dan Halte Bus Rapid Transit (BRT) dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Perkotaan di Kota Bandar Lampung; | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 7.  | Kajian Integrasi Pelabuhan Kayangan NTB dan BRT dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 8.  | Kajian Integrasi Pelabuhan Gilimanuk dan Shelter Angkutan Umum dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi di Kabupaten Jembrana, Bali;                       | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 9.  | Kajian Integrasi Pelabuhan Padangbai dan Halte Bus dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi.  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 10. | Kajian Integrasi Transportasi dalam Mendukung Pariwisata di Tanjung Lesung, Pandeglang, Banten;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 11. | Kajian Integrasi Pelabuhan Belawan dan Halte Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 12. | Kajian Integrasi Pelabuhan Tanjung Emas dan Halte Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 13. | Kajian Integrasi Transportasi Antarmoda di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur;   | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 14. | Kajian Integrasi Transportasi dalam Mendukung Pariwisata di Bromo Tengger Semeru, Jawa Timur.  | Puslitbang Transportasi Antarmoda |
| 15. | Studi <i>Basic Design</i> dan <i>Keyplan</i> Kapal <i>Feeder</i> untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara                                | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |

#### IKU 4 : Tersedianya Hasil Rekomendasi Penelitian Berdasarkan Usulan Daerah

| No. | Judul Studi Berdasar Usulan Daerah   | Pelaksana Kegiatan                    |
|-----|--|---------------------------------------|
| 1.  | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Minahasa Selatan        | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan |
| 2.  | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Boven Digoel            | Sekretariat Badan Litbang Perhubungan |
| 3.  | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri                          | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA  |
| 4.  | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Boyolali                        | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA  |
| 5.  | Audit Jalan Guna Mengurangi Daerah Rawan Kecelakaan di Jalan Raya Kabupaten Boyolali | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA  |
| 6.  | Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Tasikmalaya                     | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA  |

| No. | Judul Studi Berdasar Usulan Daerah  | Pelaksana Kegiatan                   |
|-----|---|--------------------------------------|
| 7.  | Kajian Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Tanjung Lesung Banten                     | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 8.  | Analisis Sistem Jaringan Transportasi Kota Serang   | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 9.  | Mekanisme Subsidi Angkutan Umum Bagi Pelajar di Kabupaten Pasuruan  | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 10. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kota Kendari                                 | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 11. | Optimalisasi Terminal Tipe B di Kabupaten Siak  | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 12. | Studi Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwangi                                      | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 13. | Kajian Kebutuhan Angkutan Taksi di Kabupaten Tasikmalaya  | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 14. | Perencanaan Jalur Sepeda di Kota Blitar   | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 15. | Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Jalan di Kabupaten Kediri                                       | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 16. | Kajian Penataan Parkir di Wilayah <i>Central Bussiness District</i> Kabupaten Pati                        | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 17. | Kajian Kelayakan Zona Selamat Sekolah (Zoss) Pada Ruas Jalan Pantura Kabupaten Pati                       | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 18. | Kajian Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember                                  | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 19. | Studi Pengembangan Sistem Logistik Kabupaten Sleman Untuk Mendukung Implementasi <i>Smart Regency</i>     | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 20. | Pengembangan Angkutan Perintis di Provinsi Riau   | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 21. | Profil Transportasi Jalan dan Perkeretaapian di Provinsi Gorontalo  | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 22. | Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kabupaten Brebes                             | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 23. | Kajian Kinerja Angkutan <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Metro Bandung                                | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 24. | Evaluasi Sosialisasi Keselamatan Transportasi di Provinsi Maluku Utara                                    | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 25. | Kajian Kinerja Angkutan <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Metro Bandung                                | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 26. | Studi Subsidi Angkutan Perdesaan Kabupaten Sleman yang Terintegrasi dengan Angkutan Perkotaan Trans Jogja | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 27. | Kajian Prioritas Pengembangan Pelabuhan di Pulau Bunguruan Kabupaten Natuna                               | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 28. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Sokoi Kuala Kampar Kabupaten Pelalawan                                       | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 29. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Salakan di Kecamatan Tinangkung Kabupaten Banggai Kepulauan                 | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 30. | Kajian Kelayakan Pengembangan Pelabuhan Muntok Terminal Tanjung Ular Kabupaten Bangka Barat               | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 31. | Kajian Usulan Pembangunan Pelabuhan Rakyat Martini (Tiptop) Biak Numfor                                   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 32. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten  | Puslitbang Transportasi              |

| No. | Judul Studi Berdasar Usulan Daerah   | Pelaksana Kegiatan                |
|-----|--|-----------------------------------|
|     | Mamberamo Raya, Papua  | Laut, SDP                         |
| 33. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Regional Soasio/Goto di Kecamatan Tidore Kota Tidore Kepulauan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 34. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Rum di Kecamatan Tidore Utara Kota Tidore Kepulauan  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 35. | Kajian Revitalisasi Pelabuhan Rakyat Lewoleba Kabupaten Lembata, NTT   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 36. | Kajian Kebutuhan Rehabilitasi Pelabuhan Margasari di Kabupaten Tapin, Kalimantan Selatan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 37. | Kajian Pembangunan Pelabuhan Lato di Kabuapten Flores Timur  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 38. | Kajian Usulan Pembangunan Jetty Apung di Kabupaten Rote Ndao, Provinsi Nusa Tenggara Timur   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 39. | Kajian Kebutuhan Penambahan Rute Pelayaran di Kabupaten Nagakeo, Propinsi NTT  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 40. | Kajian Kelayakan Pelabuhan Mesuji untuk Masuk dalam Trayek Tol Laut  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 41. | Kajian Kebutuhan Pengembangan Dermaga Kapal Penumpang di Pelabuhan Nunukan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 42. | Kajian Kebutuhan Peralatan Keselamatan Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tenggara Barat   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 43. | Kajian Pengembangan Pelabuhan Kelapis/Malinau untuk Kegiatan Bongkar Muat  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 44. | Kajian Kebutuhan Perbaikan Dermaga PELRA di Kecamatan Meukek Kabupaten Aceh Selatan  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 45. | Kajian Kemanfaatan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa di Kabupaten Wakatobi  | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 46. | Kajian Kebutuhan Kapal Khusus Angkutan Ternak yang Melayani Pantai Barat Sulawesi Tengah dengan Pulau Kalimantan   | Puslitbang Transportasi Laut, SDP |
| 47. | Penelitian Sarana dan Prasarana Serta Rute Penerbangan Penerbangan di Wilayah Jawa Bagian Selatan  | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 48. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Wamena di Provinsi Papua;   | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 49. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Timika di Provinsi Papua;   | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 50. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Yahukimo di Provinsi Papua  | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 51. | Pengelolaan <i>General Aviation Terminal</i> (GAT) di Indonesia  | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 52. | Pola <i>Public-Private Partnership</i> (PPP) dalam Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara di Indonesia untuk Mendukung Transportasi Udara Berkelanjutan;                                    | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 53. | Optimalisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Solo melalui Peningkatan Konektivitas antara Solo dan Yogyakarta dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara;                                      | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 54. | Pengembangan Bandar Udara Adi Soemarmo Sebagai Bandar Udara Aerotropolis ( <i>Airport City</i> )   | Puslitbang Transportasi Udara     |
| 55. | Kebutuhan Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) dengan Pola KSO antara GMF-AA dan MMF untuk Perawatan Pesawat Udara Kategori Normal dan Komuter di Indonesia khusus Indonesia Bagian Timur; | Puslitbang Transportasi Udara     |

## IKU 6: Terselenggaranya Kerja Sama Penelitian Transportasi

| No. | Judul Penelitian yang Dikerjasamakan  | Pihak Kerjasama                  | Pelaksana Kegiatan                   |
|-----|---|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1.  | Studi Uji Simulasi <i>Crahsworthiness</i> pada Desain Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Angkutan Penumpang                  | Institut Teknologi Bandung (ITB) | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 2.  | Studi Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN                   | Universitas Gadjah Mada (UGM)    | Puslitbang Transportasi Jalan dan KA |
| 3.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau                     | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 4.  | Studi <i>Basic Design</i> dan <i>Keyplan</i> Kapal <i>Feeder</i> untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara | BPPT                             | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 5.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara  | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 6.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sipinggalan, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utar   | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 7.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat   | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 8.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, NTT  | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 9.  | Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten Morowali Utara, Sulawesi Tengah   | UNHAS Makasar                    | Puslitbang Transportasi Laut, SDP    |
| 10. | Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo di Provinsi Papua;   | Ditjen Perhubungan Udara         | Puslitbang Transportasi Udara        |

## IKI 7 : Terselenggaranya pelaksanaan monitoring Tindak Lanjut Hasil Penelitian

| No. | Judul Studi Yang Akan Dimonitoring                                  | Tahun Pelaksanaan Studi | Tindak Lanjut Pemanfaatan Studi   |
|-----|---|-------------------------|---|
| 1.  | Desain dan Uji Coba Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) | 2015                    | Hasil penelitian ditindak lanjuti dengan pelaksanaan Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional untuk barang dan Studi Evaluasi Metodologi dan Uji Coba Survei Pergerakan Orang |
| 2.  | Strategi Perwujudan Regulasi Sistem Transportasi Nasional           | 2015                    | Hasil penelitian ditindak lanjuti dengan Studi Review Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi   |

|     |  |      |   |
|-----|--|------|---|
| 3.  | Studi Aplikasi Pencacahan dan Verifikasi Kendaraan Masuk dan Keluar Wilayah  | 2015 | Hasil rekomendasi studi dimanfaatkan oleh Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dengan menggunakan alat pencacahan dan verifikasi kendaraan masuk dan keluar yang dipasang di pintu masuk dan keluar pelabuhan                              |
| 4.  | Studi Penyusunan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek  | 2015 | Konsep Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dimanfaatkan sebagai bahan penyusunan Rancangan Perpres tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) Tahun 2017   |
| 5.  | Studi Kelembagaan BPTJ   | 2015 | Rekomendasi kelembagaan BPTJ dimanfaatkan sebagai bahan penyusunan Perpres No. 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek  |
| 6.  | Studi Penyusunan Rencana Induk Terminal Wilayah Sumatera (Terminal Tipe A Padang dan Terminal Tipe A Bandar Lampung) | 2016 | Hasil rekomendasi studi dimanfaatkan oleh Ditjen Perhubungan Darat guna pelaksanaan pembangunan Terminal Tipe A Padang dan Terminal Tipe A Bandar Lampung yang dimulai pada tahun 2017  |
| 7.  | Penyusunan Pedoman Pola Kerjasama antara Pemerintah dan Swasta untuk Pengujian Kendaraan Bermotor                    | 2016 | Belum ditindaklanjuti   |
| 8.  | Penyusunan Standar Kompetensi SDM Penyelenggara Terminal   | 2016 | Belum ditindaklanjuti   |
| 9.  | Penyusunan Standar Kompetensi SDM Penyelenggara Unit Penimbangan Kendaraan Bermotor                                  | 2016 | Belum ditindaklanjuti   |
| 10. | Penyusunan Standar Kompetensi SDM Penyelenggara Unit Pengujian Kendaraan Bermotor                                    | 2016 | Belum ditindaklanjuti   |
| 11. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Larat dan Taniwel   | 2015 | Hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Larat dimanfaatkan sebagai dasar proses pengembangan pelabuhan dan hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Taniwel dimanfaatkan untuk dasar pembangunan pelabuhan yang dimulai pada tahun 2015. |

|     |  |      |  |
|-----|--|------|--|
| 12. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Tifure dan Mangga Dua                     | 2015 | Hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Tifure dimanfaatkan sebagai acuan dalam proses pembangunan pelabuhan dan hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Mangga Dua menunggu operasionalisasi dari pemerintah daerah dikarenakan menurut rekomendasi dalam <i>Masterplan</i> tersebut, belum direkomendasikan pengembangan untuk jangka pendek dan jangka menengah |
| 13. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Bicoli dan Tapaleo                        | 2015 | Hasil rekomendasi studi dimanfaatkan sebagai dokumen teknis pembangunan pelabuhan dan rekomendasi jangka pendek dalam studi ini telah digunakan sebagai acuan dalam pembangunan Pelabuhan Bicoli dan Tapaleo   |
| 14. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Dama dan Darume                           | 2015 | Hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Dama dan Darume dimanfaatkan sebagai acuan pembangunan pelabuhan yang telah dimulai tahun 2015   |
| 15. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Galela dan Bisui                          | 2015 | Hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Galela untuk pengembangan jangka menengah dan jangka Panjang dan hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Bisui dimanfaatkan sebagai acuan dalam pembangunan pelabuhan.   |
| 16. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Loleojaya dan Jailolo                     | 2015 | Hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Loleojaya dimanfaatkan untuk pembangunan konstruksi yang sedang dalam proses dan hasil rekomendasi studi untuk Pelabuhan Jailolo dimanfaatkan untuk pengembangan pelabuhan di tahun 2016 untuk reklamasi dan pengembangan ruang tunggu dan kantor  |
| 17. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Penyeberangan Hitu/Wakai dan Ambalau di Maluku | 2016 |  |
| 18. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Penyeberangan Namrole dan Luhu di              | 2016 |  |

|     |  |      |   |
|-----|--|------|---|
|     | Maluku   |      |   |
| 19. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Ohoiraut dan Elat di Kabupaten Maluku Tenggara                     | 2016 |   |
| 20. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Kabisadar dan Saparua/Haria                                   | 2016 |   |
| 21. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Tulehu dan Hatu Piru di Maluku                                | 2016 |   |
| 22. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Tehoru dan Bemo di Maluku                                     | 2016 |   |
| 23. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Wayauwa dan Saketa di Maluku Utara                            | 2016 |   |
| 24. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Ilath dan Manipa di Maluku                                    | 2016 |   |
| 25. | Studi <i>Masterplan</i> Pelabuhan Laut Hitu dan Kairatu di Maluku                                    | 2016 |   |
| 26. | Studi Penyusunan Rencana Induk( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Maimun Saleh                       | 2015 |   |
| 27. | Studi Penyusunan Rencana Induk( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Bandaneira;                        | 2016 |   |
| 28. | Studi Penyusunan Rencana Induk ( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Manggelum Boven Digoel – Papua    | 2016 | Hasil rekomendasi studi untuk Bandar Udara Manggelum BovenDigoel – Papua dimanfaatkan untuk pengembangan dan pembangunan bandar udara |
| 29. | Studi Penyusunan Rencana Induk ( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Korowai Batu Papua                | 2016 | Hasil rekomendasi studi untuk Bandar Udara Korowai Batu Papua dimanfaatkan sebagai acuan pembangunan bandar udara                     |
| 30. | Studi Penyusunan Rencana Induk ( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Pitu Morotai – Maluku Utara       | 2016 | Hasil rekomendasi studi untuk Bandar Udara Pitu Morotai – Maluku Utara dimanfaatkan sebagai dokumen teknis pembangunan bandar udara.  |
| 31. | Studi Penyusunan Rencana Induk ( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Sibisa – Toba Samosir             | 2016 |   |
| 32. | Studi Penyusunan Rencana Induk( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Tiom – Lanny Jaya Papua            | 2016 |   |
| 33. | Studi Penyusunan Rencana Induk( <i>Master Plan</i> ) Bandar Udara Kiwirok – Pegunungan Bintang Papua | 2016 |   |

**IKU 12: Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian**

| No. | Judul FGD Hasil Penelitian 2017  | Tanggal           | Tempat  |
|-----|--|-------------------|---|
| 1.  | Arah Kebijakan Pengembangan Transportasi dalam rangka Penyusunan Naskah Akademis Sistranas       | 4 Agustus 2017    | RR. Garuda Badan Litbang Perhubungan          |
| 2.  | Arah Kebijakan Pengembangan Transportasi dalam rangka Penyusunan Naskah Akademis Sistranas       | 9 Agustus 2017    | Universitas Hasanuddin, Makassar              |
| 3.  | Peran Angkutan Pedesaan dalam Sistem Transportasi Nasional                                       | 3 Oktober 2017    | Universitas Gajah Mada, Yogyakarta            |
| 4.  | <i>Unlocking Investment For Climate Actions In The Transport Sector</i>                          | 31 Oktober 2017   | RR. Garuda Badan Litbang Perhubungan          |
| 5.  | <i>Bussiness Forum of The 4th ASEAN-EUROPE Transport Ministerial Meeting</i>                     | 27 September 2017 | Westin Hotel Nusa Dua, Bali                   |
| 6.  | Temu Karya Peneliti  | 6 September 2017  | Hotel Grand Mercure, Jakarta                  |
| 7.  | Forum Komunikasi Kelitbangan (FKK)   | 21 November 2017  | Hotel Grand Mercure, Jakarta                  |
| 8.  | Metodologi pelaksanaan survei ATTN Orang Tahun 2017  | 24 Mei 2017       | Ruang Rapat Garuda Badan Litbang              |
| 9.  | Survei ATTN Orang Tahun 2017 di tanggal, dimana lokasi   | 31 Mei 2017       | Ruang Rapat Garuda Badan Litbang              |
| 10. | Review Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2014 Terkait Evaluasi Kemanfaatan          | 12 Juli 2017      | Ruang Rapat Garuda Badan Litbang              |
| 11. | Pengembangan Indikator Kinerja Integrasi Transportasi Antarmoda                                  | 6 September 2017  | Ruang Rapat Garuda Badan Litbang              |
| 12. | Arah kebijakan Transportasi Antarmoda Dalam Mendukung Sistem Transportasi Nasional               | 6 September 2017  | Hotel Grand Mercure Harmoni, Jakarta          |
| 13. | Pengembangan Sistem Transportasi Nasional dalam Mendukung Pelayanan Angkutan Barang yang Efisien | 13 Oktober 2017   | Ruang Rapat Garuda Badan Litbang              |
| 14. | alsis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2017 (1438 H)  | 31 Juli 2017      | Ruang Rapat Garuda, Badan Litbang Perhubungan |
| 15. | jian Teknis Penerapan TOD di Podomoro Golf View Cimanggis  | 3 Agustus 2017    | Ruang Rapat Garuda, Badan Litbang Perhubungan |
| 16. | <i>art Mobility &amp; Smart Infrastructure</i>   | 31 Agustus 2017   | Ruang Rapat Garuda, Badan Litbang Perhubungan |
| 17. | biijakan Pengembangan Transportasi Perkeretaapian dalam Mendukung Sistem Transportasi Nasional   | 6 September 2017  | Hotel Grand Mercure, Harmoni                  |
| 18. | raturan Menteri Perhubungan  | 24 Oktober 2017   | Hotel Grand Mercure,                          |

|     |  |                           |                             |
|-----|--|---------------------------|-----------------------------|
|     | Pengganti PM No. 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Tidak dalam Trayek   |                           | Harmoni                     |
| 19. | Peraturan Menteri Perhubungan Pengganti PM Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek          | 24 Oktober 2017           | Hotel Grand Mercure Harmoni |
| 20. | Uji Simulasi <i>Crashworthiness</i> Pada Rancang Bangun Karoseri Kendaraan Penumpang di Indonesia  | 15 Nop 2017               | Hotel Sheraton Bandung      |
| 21. | Potret Transportasi Perbatasan di Indonesia  | 29 Nop 2017               | Hotel Aston Pontianak       |
| 22. | Desain Kapal <i>Feeder</i> Untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara  |                           |                             |
| 23. | Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit, Kab. Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau  |                           |                             |
| 24. | Rencana Induk Pelabuhan Danau Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara   |                           |                             |
| 25. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Danau Sipinggian, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara  |                           |                             |
| 26. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Kalimantan Barat  |                           |                             |
| 27. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, NTT   |                           |                             |
| 28. | Studi Optimalisasi Program Tol Laut  |                           |                             |
| 29. | Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu Kabupaten Morowali Utara, Sulawesi <b>Tengah</b>   |                           |                             |
| 30. | Studi Penyusunan Standar Kompetensi Tenaga Kerja Bongkar Muat di Terminal Konvensional   |                           |                             |
| 31. | Resiko Pelayaran di APBS Didasarkan pada Data Pergerakan Lalu Lintas Kapal   |                           |                             |
| 32. | Studi Pemilihan Tipe Pesawat Udara dan Pembuatan <i>Hub and Spoke</i> (Pengumpul dan Pengumpan) Bandar Udara untuk Penurunan Disparitas Harga Logistik di Papua. | <b>17 Desember 2017</b>   | Hotel Jayakarta, Jakarta    |
| 33. | Penelitian Evaluasi Terhadap Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Sampai dengan  | <b>19 September 2017.</b> | Hotel Clarion Makassar      |

|     |  |                         |                                  |
|-----|--|-------------------------|----------------------------------|
|     | Wilayah X dalam Rangka Pengendalian, Pengawasan, dan Pelayanan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Indonesia |                         |                                  |
| 34. | Penelitian Evaluasi Kinerja Sekolah Penerbangan sesuai dengan CASR 141 di Indonesia.                             | <b>29 Nopember 2017</b> | <b>Hotel Mercure Surabaya</b>    |
| 35. | Penelitian Sarana dan Prasarana serta Rute Penerbangan di Wilayah Jawa Bagian Selatan. .                         | <b>06 Oktober 2017</b>  | <b>Hotel Novotel, Yogyakarta</b> |

**IKU 13 : Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi di bidang transportasi melalui *open journal system***

| <b>Nama Jurnal</b> | <b>Edisi</b>                              | <b>Judul Makalah</b>  |
|--------------------|---|---|
| Warta Penelitian   | Volume 29 Nomor 1,<br>Januari – Juni 2017 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perancangan Sistem Pengukuran Kinerja Otoritas Pelabuhan.</li> <li>2. Faktor yang Mempengaruhi Pekerja Komuter di Jabodetabek Menggunakan Moda Transportasi Utama.</li> <li>3. Strategi Optimal Peningkatan Efisiensi di terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Makassar dengan menggunakan Discrete – Event Simulation.</li> <li>4. Perbandingan Kinerja Kapal-kapal Tankeer Angkutan BBM dan Minyak Mentah Menggunakan Multivariate Analysis of Variance: Studi Kasus PT Pertamina (Persero).</li> <li>5. Dukungan Bandar Udara Abdul Rachman Saleh Terhadap Pengembangan Pariwisata Taman Nasional Bromo-Tengger-Semeru.</li> <li>6. Analisis Komparatif Pengaruh Pertambahan Panjang dan Lebar Kapal Terhadap <i>Lightweight</i>.</li> <li>7. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kinerja Personil Ground Handling PT Jasa Angkasa (PT. Jas) di Bandara Halim Perdana Kusuma – Jakarta.</li> <li>8. Peluang dan Tantangan Angkutan Laut Luar Negeri oleh Kapal Berbendera Indonesia Terhadap Barang yang Diangkut dari Pelabuhan Belawan.</li> <li>9. Kajian Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon.</li> <li>10. Pengaruh Promosi dan Harga Terhadap</li> </ol> |

| Nama Jurnal      | Edisi                                   | Judul Makalah   |
|------------------|---|---|
|                  |   | <p>Keputusan Membeli Tiket Maskapai Penerbangan Lion Air Rute Lampung - Jakarta.</p> <p>11. Faktor yang Berpengaruh Terhadap Konsentrasi Pengemudi.</p>   |
| Warta Penelitian | Volume 29 Nomor 2, Juli - Desember 2017 | <p>12. Pengembangan Simulator untuk Menentukan Jarak Tempuh dan Arah Haluan Kapal Berbasis Peta Digital Web.</p> <p>13. Evaluasi Pengembangan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) sebagai Badan Layanan Umum pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</p> <p>14. Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016.</p> <p>15. Prioritas Peningkatan Pelayanan Terminal Tlogomas Kota Malang.</p> <p>16. Pemodelan Dinamik dan Peramalan Tarif Angkutan Pelayaran Curah Kering.</p> <p>17. Karakteristik dan Persepsi Pengguna Sepeda Motor pada Mudik Lebaran 2015 (Studi Kasus: Checkpoint Bekasi).</p> <p>18. Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan</p> |

| Nama Jurnal                   | Edisi  | Judul Makalah   |
|-------------------------------|--|---|
|                               |  | <p>Investigasi KNKT.</p> <p>19. Pengembangan Transportasi Laut dalam Upaya Meningkatkan Konektivitas di Wilayah Nusa Tenggara Timur.</p> <p>20. Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten Mamberamo Raya Provinsi Papua.</p> <p>21. Aplikasi Game Theory dalam Kompetisi antar Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok.</p> <p>22. Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Terminal Domestik di Bandar Udara Adi Sucipto Yogyakarta.</p> <p>23. Ketersediaan Sarana Angkutan Bagi Pekerja Penyandang Disabilitas di Jawa dan Bali.</p> <p>24. Kajian Kebutuhan Penambahan Kapal Perintis yang Melayani Daerah Banyuwangi.</p> |
| Jurnal Transportasi Antarmoda | Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda ISSN 1693-1742, Vol. 15, No. 1, Juni 2017     | <p>25. Penerimaan Pengguna Terhadap Teknologi Marka Optik Penanda Jarak Aman Antarkendaraan Roda Empat;</p> <p>26. Desain Jalur Sepeda di Wilayah Perkotaan Wonosari Kabupaten Gunung Kidul Yogyakarta;</p> <p>27. Pola Rantai Perjalanan Pemudik Jabodetabek-Lampung Pada Angkutan Lebaran 2016;</p> <p>28. Strategi Pengembangan Transportasi Massal di Wilayah Suburban Makassar;</p> <p>29. Analisa Pengaruh Transportasi Multimoda Terhadap Disparitas Harga di Propinsi Papua Barat;</p> <p>30. Konektivitas Transportasi Antarmoda di Kabupaten Tulungagung.</p>   |
| Jurnal Transportasi Antarmoda | Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda ISSN 1693-1742, Vol. 15, No. 2, Desember 2017 | <p>31. Peran Kapal Sebagai Sarana Transportasi Sungai di Kabupaten Tulung Bawang</p> <p>32. Simulasi Kinerja Lalu Lintas Kendaraan Tanpa Awak di Area Perkotaan;</p> <p>33. Konektivitas Intermoda Pada Pengembangan Stasiun Manggarai yang berbasis Transit Oriented Development (TOD);</p> <p>34. Permodelan dan Simulasi Fasilitas</p>   |

| Nama Jurnal                      | Edisi                                     | Judul Makalah   |
|----------------------------------|---|---|
|                                  |   | <p>Gangway di Pelabuhan Penyeberangan Meulaboh;</p> <p>35. Persepsi Pelayanan Fasilitas Alih Moda Transportasi Untuk Menunjang Destinasi Pariwisata di Kawasan Tanjung Kelayang;</p> <p>36. Tingkat kesiapan Pelabuhan Tegal dalam mendukung Optimalisasi Logistik di Pelabuhan Tanjung Emas.</p>   |
| <b>Jurnal Transportasi Darat</b> | <b>Volume 19, Nomor 1 Maret 2017</b>      | <p>37. Fasilitas Park and Ride Pada Lokasi Parkir Krakal dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Pariwisata Pada Destinasi Wisata Pantai Kabupaten Gunung Kidul</p> <p>38. Pengembangan Desain Sistem Pengkondisian Udara Kereta Api oleh PT INKA (Persero)</p> <p>39. Analisis Model Rasch Pada Instrumen Keberterimaan Marka Optik Penanda Jarak Aman Kendaraan</p> <p>40. Strategi Optimalisasi Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Tangerang Selatan</p> <p>41. Analisis Karakteristik Diklat Teknis SDM Penyelenggara Unit Penimbangan Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah</p> |
| <b>Jurnal Transportasi Darat</b> | <b>Volume 19, Nomor 2, Juni 2017</b>      | <p>42. Efisiensi Ekonomi Area Traffic Control System Audio Annoucer di Kota Magelang</p> <p>43. Penelitian Teknis Pemanfaatan Wire Rope Sebagai Perangkat Pengaman Lalu Lintas Jalan</p> <p>44. Analisis Model Perparkiran Dalam Perspektif Efektifitas Ruas Jalan di Kabupaten Sumbawa, Provinsi Nusa Tenggara Barat</p> <p>45. Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Ngawi</p> <p>46. Sistem Pelayanan Angkutan Kota Rute Tetap dan Rute Bebas di Kota Palangkaraya</p>   |
| <b>Jurnal Transportasi Darat</b> | <b>Volume 19, Nomor 3, September 2017</b> | <p>47. Pengembangan Carbody Alumunium Untuk Light Rail Transit Oleh PT INKA (Persero)</p> <p>48. Online Passanger Survey Untuk Mengevaluasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran di Indonesia</p>   |

| Nama Jurnal                      | Edisi                                   | Judul Makalah  |
|----------------------------------|---|--|
|                                  |   | 49. Kajian Model Pemilihan Moda Kereta Api atau Angkutan Umum Menuju Stasiun Kereta Api Kroya di Kabupaten Cilacap<br>50. Pengaruh Disiplin Pengendara Sepeda Motor, Kondisi Sepeda Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Berjalan Lintas di Kota Bogor Tahun 2016<br>51. Analisis Pemilihan Moda masyarakat di Jakarta Jika Electronic Road Pricing Diterapkan   |
| <b>Jurnal Transportasi Darat</b> | <b>Volume 19, Nomor 4 Desember 2017</b> | 52. Parkir Tepi Jalan Umum dan Simulasi Tarif Untuk Peningkatan Retribusi Kota Magelang<br>53. Analisis Pembobotan Kriteria Pelayanan Terminal tipe B Jawa Tengah Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process (AHP) (Studi Kasus Terminal Kabupaten Demak dan Terminal Kabupaten Banjarnegara)<br>54. Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kecamatan Pare Kabupaten Kediri<br>55. Akses dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat<br>56. Kajian Waktu Hilang (Lost Time) pada Simpang Bersinyal (Studi Kasus Simpang Jakarta di Kota Tegal) |
| Jurnal Transportasi Laut         | Volume 19, No. 1 Tahun 2017             | 57. Evaluasi Pengembangan Pelabuhan Sibolga<br>58. Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Laut Jailolo Halmahera Barat<br>59. Identifikasi Fasilitas 24 Pelabuhan di Indonesia Menggunakan Analisis Cluster dan Analysis Hierarchy Process<br>60. Revitalisasi Pelabuhan Labuhan Haji di Lombok Timur<br>61. Penerapan Regulation for Prevention Collisions at Sea (Colreg 72) pada Kapal Berbendera Indonesia di Pelabuhan Bitung   |
| Jurnal Transportasi Laut         | Volume 19, No. 2 Tahun 2017             | 62. Kebutuhan Pembangunan Pelabuhan Prigi di Kabupaten Trenggalek (Sunarto)<br>63. Kebutuhan Fasilitas Penunjang Keselamatan di Pelabuhan Manipa (Bambang Siswoyo)<br>64. Analisis Bangkitan Transportasi Laut di  |

| Nama Jurnal  | Edisi                    | Judul Makalah   |
|--------------|--------------------------|---|
|              |                          | <p>Pelabuhan Tanjung Ringgit, Kota Palopo (Windra Humang)</p> <p>65. Operasionalisasi Pelabuhan Pengumpul dan Pengumpan di Provinsi Jawa Timur (Priyambodo)</p> <p>66. Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat dari Karakteristiknya (Syafri KA)</p>  |
| Wartha Ardia | Vol 43, No 1 Tahun 2017  | <p>67. Data Mining pada Data Quick Access Recorder untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan;</p> <p>68. Pengaruh Penyeimbangan Pergerakan Pesawat terhadap Peningkatan Kinerja Bandara (Studi Kasus: Bandara Internasional Soekarno-Hatta);</p> <p>69. Pengaruh Fasilitas, Layanan dan Informasi Aksesibilitas Terhadap Tingkat Kepuasan Penumpang di Bandara Husein Sastranegara Bandung;</p> <p>70. Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan Potensi Kertajati sebagai Aerocity;</p> <p>71. Pembelajaran dari Pelayanan Bandar Udara Terhadap Aktivitas General Aviation di Amerika Serikat;</p> <p>72. Dukungan Bandara Sekitar Terhadap Pengembangan Candi Borobudur sebagai Destinasi Wisata Prioritas;</p> |
| Wartha Ardia | Vol 43, No. 2 Tahun 2017 | <p>73. Perancangan Sistem Pintar Prediksi Trajektori Pesawat Menggunakan Data ADS-B dengan Metode Kalman Filter untuk Mencegah Collision;</p> <p>74. Studi Analisis Penyebab Runway Excursion di Indonesia Berdasarkan Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Tahun 2007-2016;</p> <p>75. Analisis Pengaruh Pergeseran Runway Holding Position terhadap Runway Occupancy Time dan Runway Capacity (Studi Kasus: Bandar Udara Internasional Juanda);</p> <p>76. Sistem Kendali Terbang Adaptif Neural Networks Pesawat Efek Permukaan di Ketinggian Rendah;</p> <p>77. Kajian Optimalisasi Bandar Udara International Adi Sumarmo Solo melalui</p>   |

| Nama Jurnal | Edisi | Judul Makalah  |
|-------------|-------|--|
|             |       | Peningkatan Konektivitas antara Solo-Yogyakarta dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara;<br>78. Analisis Sistem Kendali Terbang dengan Gain Scheduling Pada Pesawat Efek Permukaan. |

**IKU 19 : Rata-rata rasio jumlah pemanfaatan BMN dari jumlah BMN**

**Pemanfaatan BMN di Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2017**

| No.                    | Uraian             | Jumlah | Kondisi                      | Pemanfaatan (%) | Keterangan  |
|------------------------|--------------------|--------|------------------------------|-----------------|---|
| 1                      | PC Unit / Komputer | 136    | 39 Baik<br>97 Rusak<br>Berat | 94.87           | 97 PC dengan kondisi rusak berat sudah diusulkan penghapusan pada bulan Desember; 2 PC baru belum dimanfaatkan                      |
| 2                      | Lap Top / Notebook | 53     | 20 Baik<br>33 Rusak          | 80              | 33 Laptop / Notebook dengan kondisi rusak berat sudah diusulkan penghapusan pada bulan Desember; 4 Laptop baru belum dimanfaatkan   |
| 3                      | Printer            | 70     | 26 Baik<br>44 Rusak          | 92.3            | 44 Printer dengan kondisi rusak berat sudah diusulkan penghapusan pada bulan Desember; 2 Printer baru belum dimanfaatkan            |
| 4                      | AC Split           | 84     | 42 Baik<br>42 Rusak          | 90.47           | 42 AC Split dengan kondisi rusak berat sudah diusulkan penghapusan pada bulan Desember; 4 PC baru belum dimanfaatkan                |
| 5                      | Infocus / LCD      | 10     | 4 Baik<br>6 Rusak            | 50              | 6 Infocus / LCD dengan kondisi rusak berat sudah diusulkan penghapusan pada bulan Desember; 2 Infocus / LCD baru belum dimanfaatkan |
| <b>Pemanfaatan BMN</b> |                    |        |                              | <b>89.313</b>   |   |

Sumber : Laporan Barang Milik Negara Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun Anggaran 2017

**Pemanfaatan BMN di Puslitbang Transportasi Antarmoda  
Tahun 2017**

| No.  | Uraian   | Jumlah | Kondisi                       | Pemanfaatan (%) | Keterangan                  |
|--|--|--------|-------------------------------|-----------------|-----------------------------|
| 1.   | Serial Scanner/printer                               | 4      | 3 Rusak<br>Berat dan 1 Baik   | 25              |                             |
| 2.   | Target Drone (simulasi Pesawat Sasaran Tembak Udara) | 2      | Baik                          | 100             |                             |
| 3.   | PC Unit  | 45     | 5 Rusak<br>Berat dan 40 Baik  | 89              | 5 dalam proses penghapusan  |
| 4.   | Notebook   | 25     | 10 Rusak<br>Berat dan 15 Baik | 60              | 10 dalam proses penghapusan |
| 5.   | Printer (Peralatan Personal Komputer)                | 31     | 3 Rusak<br>Berat dan 28 Baik  | 100             | 3 dalam proses penghapusan  |
| 6.   | Router   | 3      | Baik                          | 100             |                             |
| 7.   | Software Komputer                                    | 42     | Baik                          | 100             |                             |
| 8.   | Hasil Kajian/<br>Penelitian                          | 50     | Baik                          | 100             |                             |
| <b>Hasil Pemanfaatan BMN yang mendukung Penelitian</b> |  |        |                               | <b>84,25</b>    |                             |

Sumber : Laporan SABMN Puslitbang Transportasi Antarmoda, 2017

Catatan: Pemanfaatan BMN dihitung dari jumlah barang yang digunakan/jumlah barang dalam kondisi bagus

**Pemanfaatan BMN di Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian  
Tahun 2017**

| No. | Nama Barang                             | Jumlah (Unit) | Kondisi (Unit) |       | Pemanfaatan (Unit) | Keterangan |
|-----|---|---------------|----------------|-------|--------------------|------------|
|     |   |               | Baik           | Rusak |                    |            |
| 1   | Pesawat tak berawak                     | 1             | 1              | 0     | 1                  | -          |
| 2   | Digital Tachometer                      | 10            | 10             | 0     | 10                 | -          |
| 3   | Speed Detector                          | 15            | 15             | 0     | 15                 | -          |
| 4   | Traffic Counter                         | 28            | 28             | 0     | 28                 | -          |
| 5   | Timbangan Jembatan Kapasitas 10 Ton     | 2             | 2              | 0     | 2                  | -          |
| 6   | Alat penguji kendaraan bermotor lainnya | 1             | 1              | 0     | 1                  | -          |
| 7   | Chronometer                             | 26            | 26             | 0     | 26                 | -          |
| 8   | Alat ukur lainnya                       | 1             | 1              | 0     | 1                  | -          |
| 9   | Uninterruptible Power Supply (UPS)      | 21            | 21             | 0     | 21                 | -          |
| 10  | Alat traffic analysis                   | 2             | 2              | 0     | 2                  | -          |
| 11  | Alat surveillance                       | 2             | 2              | 0     | 2                  | -          |

| No. | Nama Barang                                      | Jumlah (Unit) | Kondisi (Unit) |       | Pemanfaatan (Unit) | Keterangan   |
|-----|--|---------------|----------------|-------|--------------------|--|
|     |  |               | Baik           | Rusak |                    |  |
| 12  | Triaxial CBR                                     | 2             | 2              | 0     | 2                  | -  |
| 13  | Alat uji gas buang                               | 2             | 2              | 0     | 2                  | -  |
| 14  | Alat simulasi transportasi                       | 1             | 1              | 0     | 1                  | -  |
| 15  | Geological Hammer                                | 1             | 1              | 0     | 1                  | -  |
| 16  | Alat uji emisi sumber bergerak                   | 2             | 2              | 0     | 2                  | -  |
| 17  | Alat laboratorium kebisingan dan getaran lainnya | 1             | 1              | 0     | 1                  | -  |
| 18  | Alat uji audit sistem                            | 2             | 2              | 0     | 2                  | -  |
| 19  | PC Unit  | 61            | 21             | 40    | 18                 | PC Unit sebanyak 40 unit dalam kondisi rusak dan telah diusulkan proses penghapusan pada bulan Desember<br>PC Unit sebanyak 3 unit dalam kondisi baru belum dimanfaatkan   |
| 20  | Notebook   | 46            | 25             | 21    | 23                 | Notebook sebanyak 21 unit dalam kondisi rusak dan telah diusulkan proses penghapusan pada bulan Desember<br>Notebook sebanyak 2 unit dalam kondisi baru belum dimanfaatkan |
| 21  | Printer  | 65            | 40             | 25    | 35                 | Printer sebanyak 25 unit dalam kondisi rusak dan telah diusulkan proses penghapusan pada bulan Desember<br>Printer sebanyak 5 unit dalam kondisi baru                      |

| No.         | Nama Barang | Jumlah (Unit) | Kondisi (Unit) |       | Pemanfaatan (Unit) | Keterangan         |
|-------------|-------------|---------------|----------------|-------|--------------------|--------------------|
|             |             |               | Baik           | Rusak |                    |                    |
|             |             |               |                |       |                    | belum dimanfaatkan |
| 22          | Scanner     | 3             | 3              | 0     | 3                  | -                  |
| PEMANFAATAN |             |               | 295            |       | 285                | 96,6%              |

Sumber : Laporan SABMN Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, 2017

Catatan: Pemanfaatan BMN dihitung dari jumlah barang yang digunakan/jumlah barang dalam kondisi bagus

#### Pemanfaatan BMN di Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan Tahun 2017

| No. | Uraian            | Jumlah | Kondisi                         | Pemanfaatan (%) | Keterangan   |
|-----|-------------------|--------|---------------------------------|-----------------|--|
| 1.  | Komputer PC       | 49     | 26 kondisi baik, 23 rusak       | 100             | 23 PC yang rusak sudah dihapuskan di bulan Desember                                      |
| 2.  | Notebook          | 27     | 20 baik, 7 rusak                | 80              | 7 unit notebook yang rusak sudah dihapuskan, 4 notebook belum dimanfaatkan               |
| 3.  | Ultra Mobile (PC) | 4      | baik                            | 100             |  |
| 4.  | Printer           | 37     | 23 dalam kondisi baik, 14 rusak | 82,61           | 14 printer yang rusak sudah dihapuskan di bulan Desember, 4 printer baru belum digunakan |
| 5.  | Target Drone      | 4      | 4                               | 100             |  |
| 6.  | Scanner           | 3      | 2 baik, 1 rusak                 | 100             | 1 unit sudah dihapuskan  |
|     | Pemanfaatan BMN   |        |                                 | 89,87           |  |

Sumber : Laporan SABMN Puslitbang Transportasi Laut, SDP, 2017

Catatan: Pemanfaatan BMN dihitung dari jumlah barang yang digunakan/jumlah barang dalam kondisi bagus

#### Prosentase pemanfaatan BMN dari jumlah BMN total di Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Transportasi Udara

| No. | Uraian            | Jumlah | Kondisi                  | Pemanfaatan (%) | Keterangan   |
|-----|-------------------|--------|--------------------------|-----------------|--|
| 1.  | Komputer PC       | 44     | 41 kondisi baik, 3 rusak | 100             | 3 PC yang rusak sudah dihapuskan di bulan Desember   |
| 2.  | Notebook          | 14     | 8 baik, 6 rusak          | 100             | 6 unit notebook yang rusak sudah dihapuskan          |
| 3.  | Ultra Mobile (PC) | 8      | 5 baik, 3 rusak          | 100             | 3 unit Ultra Mobile (PC) yang rusak sudah dihapuskan |

| No.                          | Uraian  | Jumlah | Kondisi                         | Pemanfaatan (%) | Keterangan   |
|------------------------------|---------|--------|---------------------------------|-----------------|--|
| 4.                           | Printer | 34     | 23 dalam kondisi baik, 11 rusak | 100             | 11 printer yang rusak sudah dihapuskan di bulan Desember     |
| 5.                           | Laptop  | 21     | 4 baik, 17 dalam kondisi rusak  | 100             | 17 unit Laptop yang rusak sudah dihapuskan di bulan Desember |
| 6.                           | Scanner | 4      | 4 baik                          | 75              | 1 unit yang baru belum dipergunakan                          |
| <b>Rata-Rata Pemanfaatan</b> |         |        |                                 | <b>95.83</b>    |  |

Sumber : Laporan SABMN Puslitbang Transportasi Udara, 2017

Catatan: Pemanfaatan BMN dihitung dari jumlah barang yang digunakan/jumlah barang dalam kondisi bagus.

