



Kementerian Perhubungan
Republik Indonesia



LAPORAN KINERJA

**DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA**



**TAHUN
2024**



Kata Pengantar

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 dapat terselesaikan dengan baik.

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini merupakan bentuk pertanggungjawaban tugas pokok dan fungsi dalam rangka mewujudkan visi dan misi organisasi melalui pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 juga merupakan salah satu perwujudan tekad untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan negara dan pembangunan yang didasarkan pada prinsip-prinsip *Good Governance*, sebagai langkah tindak lanjut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, dan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2004 Tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi.

Dengan telah disusunnya Laporan Kinerja Tahun 2024 ini, diharapkan akan memberikan manfaat nyata sehingga pada masa depan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat diselenggarakan lebih efektif dan efisien.

Kami menyadari dalam penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan Laporan Kinerja di masa mendatang.

Jakarta, Februari 2025

Plt. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

LUKMAN F. LAISA

NIP. 19680306 199303 1 001

Daftar Isi

	Halaman
Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Lampiran	iii
Ringkasan Eksekutif.....	iv
BAB I Pendahuluan.....	1
A. Tugas, Fungsi, dan Struktur Organisasi	1
B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama (<i>Strategic Issue</i>)..	3
C. Sistematika Penyajian.....	6
BAB II Perencanaan Kinerja.....	9
A. Rencana Strategis Tahun 2020-2024	9
B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT).....	13
C. Perjanjian Kinerja	13
BAB III Akuntabilitas Kinerja	16
A. Capaian Kinerja.....	16
B. Analisis Efisiensi Sumber Daya	42
C. Realisasi Daya Serap.....	47
BAB IV Penutup	50
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran.....	51

Daftar Lampiran

Lampiran I	Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024
Lampiran II	Revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024
Lampiran III	Daftar Bandara Pendukung Rasio Konektivitas
Lampiran IV	Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan I Tahun 2024
Lampiran V	Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan II Tahun 2024
Lampiran VI	Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan III Tahun 2024
Lampiran VII	Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan IV Tahun 2024
Lampiran VIII	Dokumentasi

Ringkasan Eksekutif

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan dan kurang berhasil Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya pada tahun 2024. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2024 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan.

Dalam mewujudkan Visi dan menjalankan Misi, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tujuan dan sasaran sebagai berikut:

a. Tujuan

1. Meningkatkan konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi udara;
2. Meningkatkan kinerja layanan transportasi udara;
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara.

b. Sasaran

Dalam Perubahan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024 mempunyai 5 (lima) sasaran, yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun ke depan sebagai berikut :

1. Terwujudnya konektivitas nasional;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara;
4. Meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan yang baik;
5. Meningkatnya kualitas transportasi udara yang ramah lingkungan.

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2024 sebesar **102,210%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi udara sebesar 99,875%, rasio kejadian kecelakaan transportasi udara sebesar 200%, rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara sebesar 200%, indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara sebesar 111,756%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 101,766%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024, terdapat 1 (satu) sasaran yang belum memenuhi target. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2024 masih perlu ditingkatkan kembali. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2024 diantaranya sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber daya manusia di daerah terkait ketersediaan personil Pengadaan barang dan Jasa Pemerintah sehingga proses pelelangan mengalami keterlambatan.
2. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda dalam rangka pembangunan infrastruktur transportasi udara mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan khususnya kegiatan yang berada di wilayah timur Indonesia.
3. Alokasi anggaran masih berdasarkan pada aspek pemerataan pendistribusian walaupun sudah mulai berdasarkan perencanaan (belum optimum) sehingga masih ditemukan adanya alokasi anggaran yang tidak terlaksana akibat ketidaksiapan bandar udara dalam memenuhi aspek teknis maupun administrasi.
4. Rotasi pesawat udara (aircraft rotation) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara.
5. Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan sehingga terdapat rute yang tidak dilayani.

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2024 sebagai berikut:

1. Peningkatan koordinasi antara Satuan Kerja di lokasi dengan instansi lain (Pemda setempat) dalam memperoleh izin agar tidak menghambat pelaksanaan pekerjaan.
2. Mengoptimalkan proses lelang tidak mengikat untuk pekerjaan pekerjaan fisik yang membutuhkan waktu pelaksanaan panjang sehingga penyelesaian pekerjaan tidak melewati tahun anggaran berjalan.
3. Diupayakan dalam penyusunan anggaran Ditjen Perhubungan Udara dapat mempertimbangkan sistem distribusi anggaran berbasis kinerja dan perencanaan.
4. Target indikator kinerja hendaknya mempertimbangkan terhadap capaian kinerja tahun lalu sebagai acuan dan hendaknya dalam menetapkan nilai target kinerja dapat mengakomodir terhadap perhitungan sumber daya yang dimiliki (SDM, Biaya dan Infrastruktur/Sarana dan Prasarana.
5. Penerapan multiairlines system, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara.

BAB I

Pendahuluan

Dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas dari KKN menuju tercapainya tata Kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*), perlu adanya pertanggungjawaban dari penyelenggara negara yang dilaporkan pada setiap akhir tahun anggaran dalam suatu Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP), yang disusun berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

A. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

Tabel 1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tugas	Fungsi
Menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penerbangan	1. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan udara; 2. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan udara; 3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan udara; 4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang perhubungan udara; 5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan udara; 6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; 7. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Menteri.

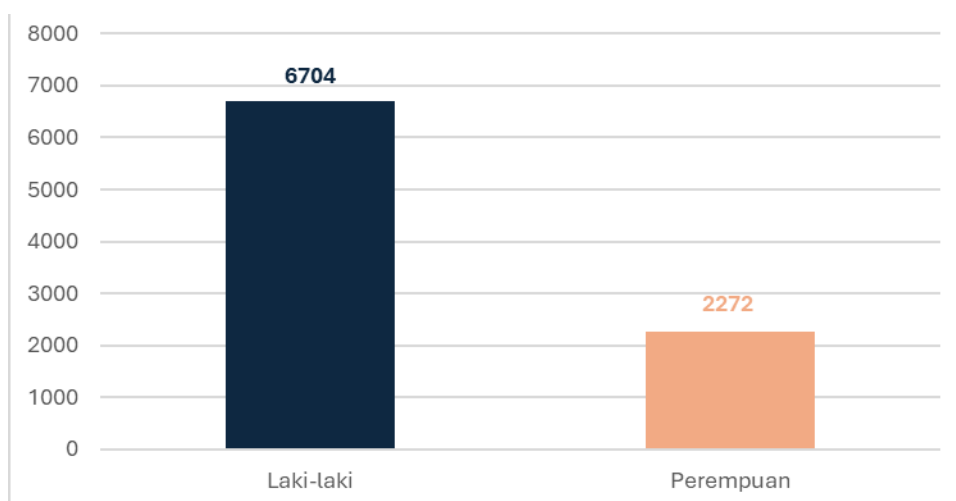
Adapun struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:



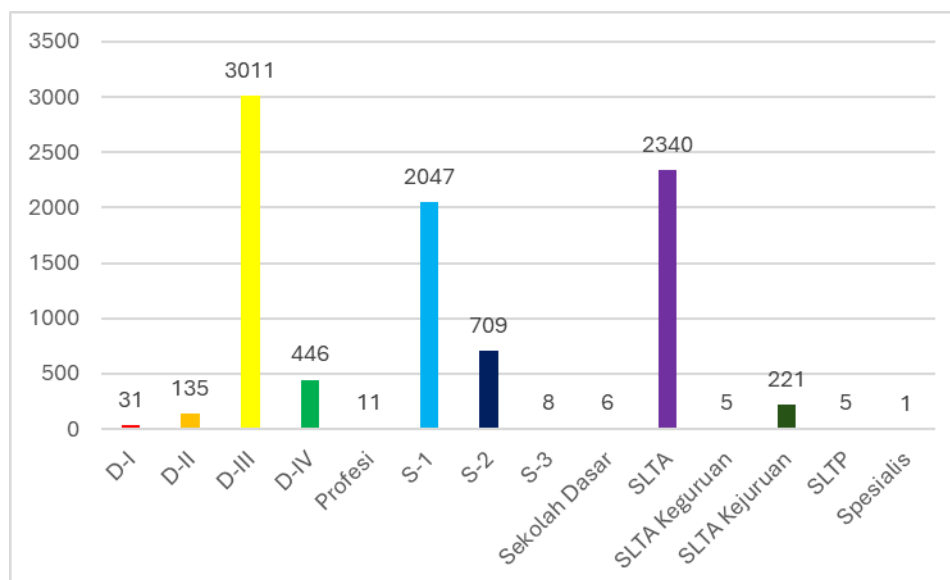
Gambar 1.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung dalam rangka tercapainya tujuan suatu organisasi. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki pegawai sejumlah 8.976 orang dengan komposisi jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan sebagai berikut:

Grafik 1.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin



Grafik 1.3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan



B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama (*Strategic Issue*)

1) Konektivitas Transportasi Antar Wilayah

Dalam rangka pengembangan integrasi konektivitas secara lokal, perlu dilakukan integrasi jaringan transportasi dengan simpul-simpul transportasi yang saling terkait satu dengan yang lainnya. Dalam pengembangannya, efektivitas dan efisiensi serba keterhubungan secara global merupakan hal utama yang harus dicapai dalam sistem konektivitas di tiap-tiap wilayah. Pengembangan transportasi wilayah dikembangkan dengan menitikberatkan pada konektivitas darat, laut, udara dan perkeretaapian yang menghubungkan antar pulau maupun antar provinsi dengan mempertimbangkan kondisi geografis wilayah tersebut.

Sinergitas pembangunan antar wilayah melalui penguatan konektivitas nasional yang memanfaatkan posisi geo-strategis regional dan global akan menjadi tulang punggung yang membentuk konektivitas nasional dan sekaligus diharapkan berfungsi menjadi instrumen pendorong ekonomi wilayah. Keseimbangan pembangunan antarwilayah saat ini kondisinya belum memadai terutama di wilayah Indonesia bagian Timur (termasuk wilayah 3TP) yang berdampak pada tingginya biaya transportasi dan biaya logistik, sehingga mengurangi daya saing produk dan gerak ekonomi.

2) Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional. Adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia perlu diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara lembaga pemerintah sebagai pemegang otoritas pengelola transportasi udara bersama operator bandar udara dan perusahaan penerbangan serta pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional yang telah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

3) Pelayanan Transportasi Udara

Pembangunan Perkembangan sektor transportasi udara tentunya akan berpengaruh besar terhadap kondisi perekonomian nasional, mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia.

Untuk itulah, perlu diupayakan ketersediaan infrastruktur dan kualitas pelayanan yang memadai melalui pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan. Ketersediaan infrastruktur sebagai barang publik, perlu disediakan oleh pemerintah sebagai usaha untuk mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan serta melayani kebutuhan masyarakat sehingga terciptanya harga yang terjangkau serta membuka akses terhadap daerah tertinggal, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana.

4) Pendanaan

Kondisi perekonomian Indonesia pada tahun 2020 mengalami tekanan yang cukup berat. sebagai akibat dampak pandemi *corona virus disease 2019 (Covid-19)*. Dalam rangka penanganan dan antisipasi dampak pandemi *Covid-19*, pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah mengambil langkah-langkah kebijakan dalam menjalankan APBN yaitu *refocusing* dan realokasi anggaran belanja serta penghematan belanja K/L. Hal ini tentunya mempengaruhi pencapaian target pembangunan infrastruktur dengan kebutuhan pendanaan yang telah direncanakan sebelumnya.

Saat ini pemerintah sedang gencar melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di berbagai daerah sebagai upaya pemerataan ekonomi. Namun biaya yang dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur tersebut tidak sedikit. Sumber dana dari pemerintah tidak cukup, sehingga dibutuhkan peran/sumber pendanaan lain untuk ikut serta membiayai pembangunan infrastruktur khususnya yang terkait dengan pembangunan infrastruktur sektor transportasi udara sehingga muncul beberapa skema pembiayaan dalam upaya mengurangi beban APBN sehingga pembangunan dapat terus berjalan, skema pembiayaan yang memungkinkan diterapkan pada sektor transportasi udara antara lain adalah skema pembiayaan APBD, BUMN, KPBU, dan lain-lain.

5) Regulasi

Dari sisi regulasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi udara, yang ditandai dengan terbitnya Undang-Undang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamankan perubahan pola kelembagaan serta penyelenggaraan transportasi udara yang mengacu pada standar keselamatan dan keamanan penerbangan. Selanjutnya melihat perkembangan kondisi saat ini

dan akan datang, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sedang mengkaji perubahan Undang-Undang Penerbangan, serta akan melakukan identifikasi peraturan-peraturan yang masih perlu dijabarkan lagi turunannya.

6) Kelembagaan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 25 Tahun 2020 tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi 2020-2024 bahwa saat ini Reformasi Birokrasi telah masuk kepada periode ketiga atau terakhir dari *Grand Design* Reformasi Birokrasi Nasional, diharapkan akan menghasilkan karakter birokrasi yang berkelas dunia (*world class bureaucracy*) yang dicirikan dengan beberapa hal, yaitu pelayanan publik yang semakin berkualitas dan tata kelola yang semakin efektif dan efisien.

Dengan keluarnya Peraturan Menteri PANRB Nomor 28 Tahun 2019 tentang Penyetaraan Jabatan Administrasi Ke Dalam Jabatan Fungsional, telah menjadi dasar langkah strategis pemerintah untuk menciptakan birokrasi yang lebih dinamis dan profesional sebagai upaya akselerasi layanan publik. Adanya kebijakan ini antara lain telah ditindaklanjuti dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Selain menindaklanjuti kebijakan kelembagaan di tingkat nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan penataan organisasi Kantor Pusat dan Unit Pelaksana Teknis lainnya (pemisahan fungsi regulator dan operator) yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang juga menjadi tindak lanjut AUDIT ICAO USOAP dan USAP.

7) Sumber Daya Manusia (SDM)

Good Governance dan Reformasi Birokrasi menuntut pelayanan yang transparan, terukur dan dapat dipertanggungjawabkan secara akuntabel. Hal ini tentunya menuntut sumber daya manusia yang profesional. Untuk itulah faktor SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjadi penting untuk selalu ditingkatkan dari segi kompetensi dan profesionalismenya. Terdapat tiga isu utama dalam masalah Sumber Daya Manusia (SDM) yaitu kualitas, kuantitas dan persebaran/penempatan. Adanya kemajuan teknologi berdampak terhadap transformasi SDM itu sendiri sehingga merubah karakter pekerjaan. Oleh karena itu, diperlukan keahlian atau kompetensi tertentu yang memerlukan pendidikan dan pelatihan yang sesuai.

8) Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK)

Saat ini dunia sudah memasuki periode Revolusi Industri 4.0 dimana kegiatan manufaktur terintegrasi melalui penggunaan teknologi *wireless* dan *big data* secara masif, hal ini tentunya mengubah iklim industri dan pola perilaku manusia yang lebih banyak interaksi dengan teknologi digital dan menuntut adanya hasil yang cepat, optimal dan tentunya harus dapat mengadopsi teknologi digital baik pada proses maupun hasilnya. Perubahan iklim industri tersebut tentunya berimbas juga pada pelayanan transportasi udara dimana saat ini pelayanan berbasis IOT (*Internet of things*), *SMART Airport*, pesawat tanpa awak (*Drone*), dan penggunaan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sudah menjadi sebuah kebutuhan masyarakat sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu mempersiapkan langkah-langkah strategis agar mampu beradaptasi dengan era industri digital yang sudah mempengaruhi pola pelayanan transportasi udara saat ini.

Kemajuan teknologi dan informasi juga telah berdampak kepada tuntutan masyarakat terhadap pelayanan publik yang lebih baik, dimana untuk konteks pemerintahan saat ini, penyelenggaraan *e-Government* atau pemerintahan yang berbasis elektronik ditujukan dalam rangka meningkatkan kualitas layanan publik secara efektif dan efisien. Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik yang disingkat SPBE adalah penyelenggaraan pemerintahan yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk memberikan layanan kepada pengguna SPBE secara terintegrasi. SPBE bertujuan untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, transparan, dan akuntabel serta pelayanan publik yang berkualitas dan terpercaya. Tata kelola dan manajemen sistem pemerintahan berbasis elektronik juga diperlukan untuk meningkatkan keterpaduan dan efisiensi sistem pemerintahan berbasis elektronik.

C. Sistematika Penyajian

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 adalah sebagai berikut:

- **Kata Pengantar**
- **Ringkasan Eksekutif (*Executive Summary*)**
- **Bab I Pendahuluan.**

Pada Bab I disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (strategic issues) yang sedang dihadapi organisasi.

- Bab II Perencanaan Kinerja

Pada Bab II diuraikan ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan. Perencanaan Kinerja merupakan proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator Kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan. Ini merupakan proses penyusunan rencana Kinerja sebagai penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam Renstra, yang akan dilaksanakan oleh instansi pemerintah melalui berbagai kegiatan tahunan.

- Bab III Akuntabilitas Kinerja

Pada Bab III menjelaskan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis sesuai dengan hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 dan dilakukan analisis capaian kinerja dengan cara sebagai berikut:

- 1) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja Tahun 2024 dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan serta solusi yang telah dilakukan;
- 2) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2024 dengan tahun-tahun sebelumnya;
- 3) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2024 dengan target Renstra periode Tahun 2020-2024;
- 4) Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya.

- b. Realisasi Anggaran

Dalam sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja sesuai dengan Dokumen Perjanjian Kinerja.

- Bab IV Penutup

Pada bab ini diuraikan kesimpulan atas capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja.

- Lampiran

Lampiran ini berupa sebagai berikut:

- a. Matriks Rencana Strategis Tahun 2020-2024;
- b. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024;
- c. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2024;
- d. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2024 Revisi;
- e. Matriks Pengukuran Kinerja Tahun 2024;
- f. Dokumentasi kegiatan yang mendukung pencapaian kinerja Tahun 2024;
- g. Lampiran lain yang dianggap perlu.

BAB II

Perencanaan Kinerja

A. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

Rencana Strategis (RENSTRA) Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 disusun atas dasar Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Tahun 2020-2024. Untuk Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 telah ditetapkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 13 Tahun 2021 yang memuat tujuan dan sasaran yang ditetapkan berbasis kinerja serta berorientasi *outcome*.

1. Visi dan Misi

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah:

“Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berupaya mewujudkan konektivitas transportasi udara yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong-royong”.

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh Nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal berarti tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri, dan produktif, serta berdaya saing internasional.

Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan udara yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan, dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial,

budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Untuk mewujudkan visi tersebut, dirumuskan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu:

- 1) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
- 2) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
- 3) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi udara didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksanaan industri transportasi udara yang berdaya saing internasional, mandiri, dan produktif;
- 4) Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur, dan penegakan hukum secara konsisten;
- 5) Mewujudkan penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim

2. Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja

Sebagai penjabaran atas Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka tujuan yang hendak dicapai adalah:

Tabel 2.1 Matriks Tujuan, Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program pada Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
1.	Meningkatnya Konektivitas Masyarakat terhadap Jasa Layanan Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Terwujudnya Konektivitas Nasional	1) Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Indikator Kinerja Utama (IKU)

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	1) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara 2) Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara	Indikator Kinerja Penunjang (IKP)
3.	Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i>	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1) Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i> 2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	
4.	Tercapainya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara 2) Tingkat Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Udara	
5.	Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	Meningkatnya Kualitas Transportasi Udara Yang Ramah Lingkungan	1) Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	

Kelima sasaran dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dicapai melalui pelaksanaan program dan kegiatan sebagai berikut:

Program	Kegiatan
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara Penunjang Teknis Transportasi Udara
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara

Dalam rangka pencapaian Visi-Misi Presiden Terpilih Tahun 2020 - 2024, Kementerian/Lembaga menyusun dokumen perencanaan yang di dalamnya memuat program prioritas/kegiatan prioritas yang berbasis kewilayahan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing yang dikoordinir oleh Kementerian PPN / Bappenas.

B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Dalam rangka mengoperasionalkan rencana strategis, setiap tahunnya Perencanaan Strategis dituangkan dalam suatu Rencana Kinerja Tahunan (*Annual Performance Plan*). Rencana kinerja tahunan sebagai penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis berisikan informasi mengenai sasaran, indikator kinerja dan target yang akan dicapai pada periode bersangkutan sesuai dengan target yang ditetapkan dalam rencana strategis.

Target Indikator Kinerja pada Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024 sama dengan Target yang ada pada Rencana Strategis untuk periode Tahun 2024 yaitu target yang diusulkan pada pembahasan pagu indikatif (satuan 1) Tahun 2024, secara garis besar sebagai berikut:

Tabel 2.2 Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
1.	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional	1. Rasio konektivitas Transportasi udara	0,80	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	86	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	90	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;	0,12	Rasio

C. Perjanjian Kinerja

Pada konteks implementasi AKIP, Perjanjian Kinerja merupakan dokumen kontrak antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Menteri Perhubungan selaku atasan langsung. Dokumen ini memperjelas target-target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun yang disesuaikan dengan sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu definitif/DIPA). Adapun Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Udara pada Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel 2.3 Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
1.	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional	1. Rasio konektivitas Transportasi udara	0,80	Rasio

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	86	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	72,50	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	0,13	Rasio

Pada tahun 2024, target indikator kinerja program pada dokumen perjanjian kinerja mengalami perubahan seiring dengan adanya penyesuaian anggaran dan pergantian pimpinan sehingga dilakukan revisi perjanjian kinerja Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel 2.4 Matriks Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
1.	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional	1. Rasio konektivitas Transportasi udara	0,80	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	86	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor	72,50	%

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
		transportasi udara;		
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	0,12	Rasio

Pencapaian target sasaran dan indikator kinerja diatas melalui pelaksanaan program dan kegiatan dengan rincian alokasi anggaran sesuai dengan DIPA Tahun 2024 sebagai berikut:

Tabel 2.5 Alokasi Anggaran Tahun 2024 berdasarkan DIPA Akhir Tahun 2024

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	772.394.565.000
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.720.790.150.000
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	518.362.767.000
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	371.587.534.000
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	2.743.213.527.000
	Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	9.814.213.000
	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	88.725.512.000
	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara	17.048.396.000

BAB III

Akuntabilitas Kinerja

A. Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja dapat dilakukan menggunakan 2 (dua) cara penghitungan seperti berikut:

1. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin baik, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

2. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin buruk, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\frac{(2 \times \text{Target}) - \text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Tabel 3.1 Perbandingan Target dengan Realisasi Kinerja Tahun 2024

No.	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		SATUAN	TARGET	REALISASI					CAPAIAN (%)
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TAHUN 2024	
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,800	0,760	0,799	0,799	0,799	0,799	99,875%
Rata-Rata Capaian Sasaran						99,875%					
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	86,000	93,430	93,540	94,970	96,110	96,110	111,756%
		3	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	72,500	85,430	81,490	79,450	73,780	73,780	101,766%
Rata-Rata Capaian Sasaran						106,761 %					
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,150	0	0	0	0	0	200,000%
		5	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,120	0	0	0	0	0	200,000%
Rata-Rata Capaian Sasaran						100,000%					
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA						102,210%					

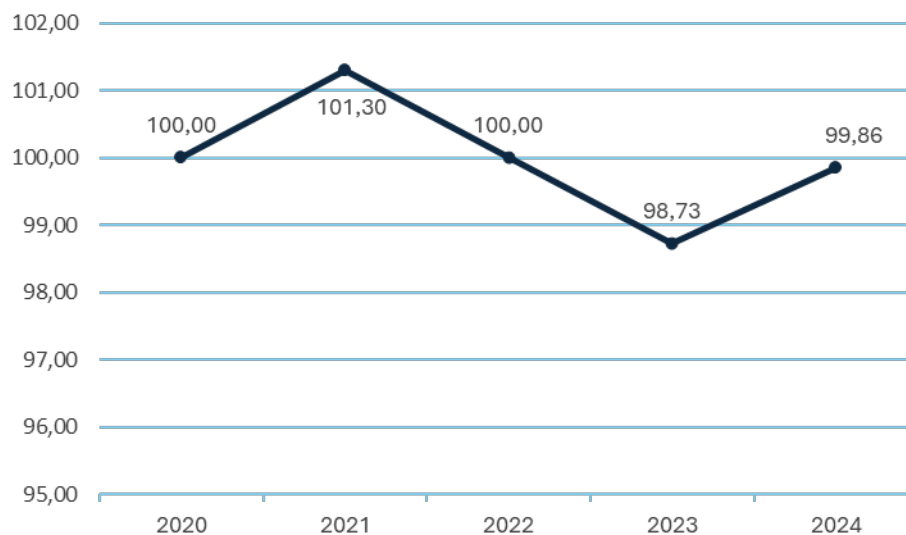
Tabel 3.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	100%	0,77	0,78	101,30%	0,78	0,78	100%	0,79	0,78	98,73%	0,80	0,7989	99,875%
Rata-rata Capaian Sasaran					100%			101,30%			100%			98,73%			99,875%		
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	109,76%	83	82,96	99,95%	84	93,40	111,19%	85	93,43	109,92%	86	96,11	111,76%
		3	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86	86,01	100,01%	87	81,57	93,76%	88	76,62	87,07%	70	72,46	103,51%	72,50	73,78	101,77%
Rata-rata Capaian Sasaran					104,88%			96,86 %			99,13 %			106,72%			106,76%		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	200%	2,15	3,22	50,23%	2,15	0	200%	2,15	0	200%	2,15	0	200%
		5	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	200%	0,15	0	200%	0,14	0	200%	0,13	0	200%	0,12	0	200%
Rata-rata Capaian Sasaran					100%			62,12%			100%			100%			100%		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA					101,62%			86,76%			99,71%			101,82%			102,21%		

Tabel 3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
					Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	100%	0,77	0,78	101,30%	0,78	0,78	100%	0,79	0,78	98,73%	0,80	0,7989	99,875%
Rata-rata Capaian Sasaran					100%			101,30%			100%			98,73%			99,875%		
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	109,76%	83	82,96	99,95%	84	93,40	111,19%	85	93,43	109,92%	86	96,11	111,76%
		3	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86	86,01	100,01%	87	81,57	93,76%	88	76,62	87,07%	89	72,46	81,42%	90	73,78	81,98%
Rata-rata Capaian Sasaran					104,88%			96,86 %			99,13 %			95,67%			96,87%		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	200%	2,15	3,22	50,23%	2,15	0	200%	2,15	0	200%	2,15	0	200%
		5	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	200%	0,15	0	200%	0,14	0	200%	0,13	0	200%	0,12	0	200%
Rata-rata Capaian Sasaran					100%			62,12%			100%			100%			100%		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA					101,62%			86,76%			99,71%			98,17%			98,91%		

1. Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara”



Grafik 3.1 Rata-rata Capaian Sasaran I Tahun 2020-2024

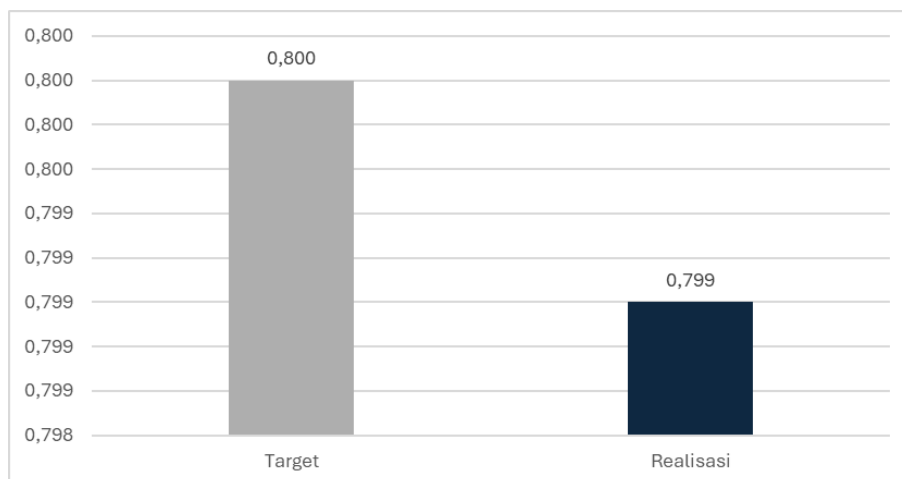
Capaian Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” dalam kurun waktu 5 tahun (Periode 2020 sampai dengan 2024) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 99,98%. Hasil ini menggambarkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama periode tahun 2020-2023 belum mencapai sasaran, dengan Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” tidak mencapai target di tahun 2023 dan 2024.

Pencapaian sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” didukung oleh program infrastruktur konektivitas melalui:

- 1) Kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara berupa Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.
- 2) Kegiatan pelayanan Transportasi Udara berupa penyelenggaraan angkutan udara perintis dan jembatan udara.

Berikut adalah penjelasan detail terkait indikator pembentuknya:

a. Rasio konektivitas transportasi udara



Grafik 3.2 Target dan Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Capaian kinerja pada Indikator ini dihitung melalui rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 & \frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUNB DN} + \text{BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}} \\
 &= \frac{59 + 185 + 58}{301 + 77} = \frac{302}{378} \\
 &= 0,799
 \end{aligned}$$

Keterangan:

- BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri (59 Bandar Udara)
- BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (185 Bandar Udara)
- BUNB DN dan BUPR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis (58 Bandar Udara)

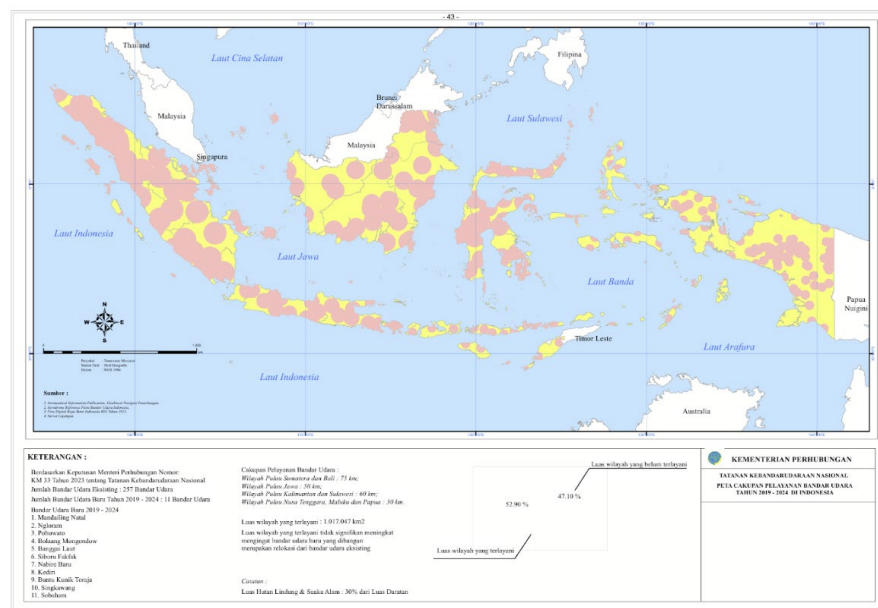
RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 166 Tahun 2019 (301 Bandar Udara)

BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) (77 Bandar Udara)

Catatan:

77 Bandara yang melayani penerbangan perintis namun tidak masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU), adalah suatu bandara/lapter yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandara/lapter mendapatkan verifikasi dari otban setempat, serta akan dilakukan HIRA (*Hazard Identification and Risk Assesment*) oleh operator kegiatan angkutan udara perintis untuk menjamin keselamatan dan keamanan sebelum pelaksanaan penerbangan di bandar udara tersebut dilakukan. Sesuai dengan tujuan pelaksanaan penerbangan perintis, sebagai program dalam rangka menjamin kehadiran pemerintah di daerah 3TP (daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan) dan daerah-daerah di Indonesia Bagian Timur yang hanya dapat dilayani moda transportasi udara.

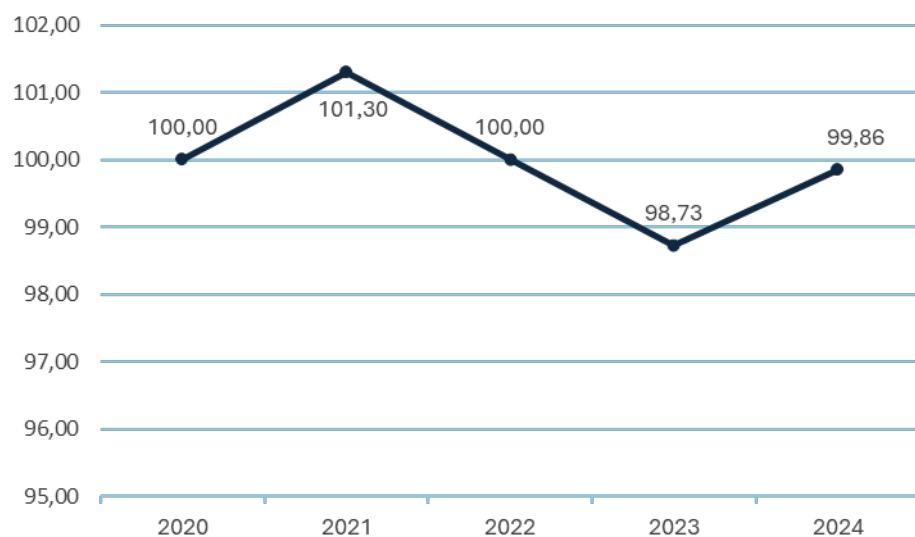
Berikut adalah peta wilayah pelayanan Bandar Udara nasional yang berkontribusi dalam nilai rasio konektivitas nasional:



Gambar 3.1 Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional Tahun 2024

Pada tahun 2024, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 99,86% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,799 terhadap target sebesar 0,800. Tidak tercapainya target konektivitas transportasi udara pada tahun 2024 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2024 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani;
- 2) Rotasi pesawat (aircraft rotation) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki Badan Usaha Angkutan Udara Niaga.



Grafik 3.3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2020 - 2024

Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara tahun 2020-2024 mengalami fluktuasi, namun pada 2 tahun terakhir yakni 2023 dan 2024 belum mampu mencapai target. Hal ini disebabkan pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan sehingga terdapat rute yang tidak dilayani serta rotasi pesawat (aircraft rotation) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki Badan Usaha Angkutan Udara Niaga.

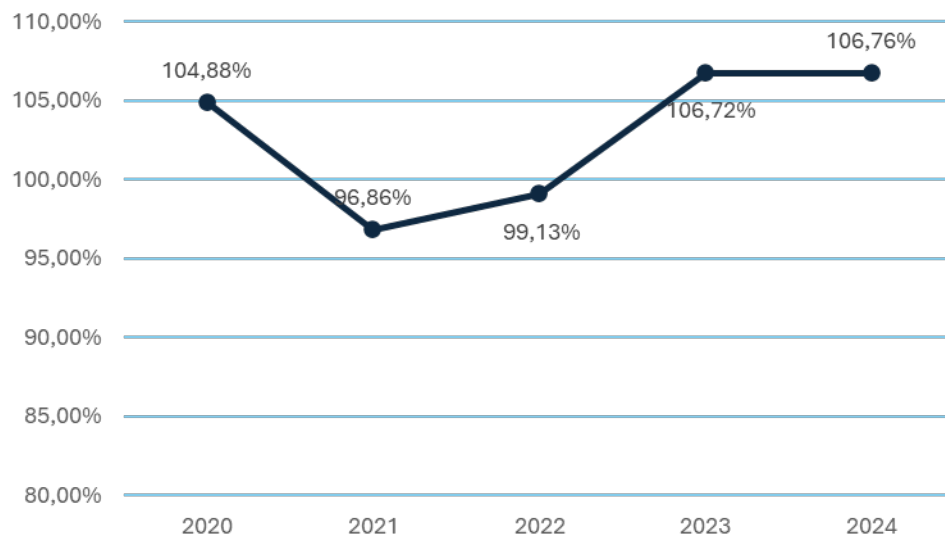
Pencapaian target rasio konektivitas transportasi udara, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:

- 1) Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- 2) Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;
- 3) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- 4) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

Dalam upaya meningkatkan konektivitas transportasi udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan langkah strategis sebagai berikut:

- 1) Menerapkan multiairlines system, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
- 2) Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T;
- 3) Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
- 4) Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi;

2. Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara”



Grafik 3.4 Rata-rata Capaian Sasaran II Tahun 2020-2024

Capaian Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” dalam kurun waktu 5 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 102,87%, sementara kegagalan mencapai target dikontribusi oleh kegagalan pada tahun 2021 dan 2022 sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hal ini dikarenakan terkait rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara,

Pencapaian sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” didukung oleh:

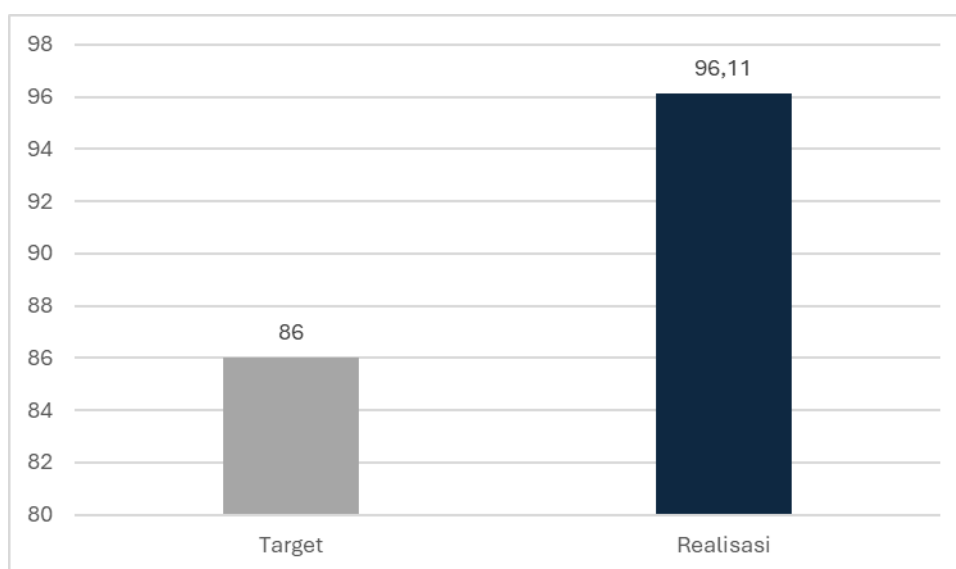
- 1) Program Infrastruktur Konektivitas melalui Kegiatan Pelayanan Transportasi Udara dan Penunjang Teknis Transportasi Udara berupa pemenuhan standar pelayanan minimal di bandar udara.
- 2) Program Dukungan Manajemen melalui Kegiatan Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara

Berikut adalah penjelasan rinci terkait realisasi dan capaian kinerja pada 2 (dua) indikator pendukung sasaran:

- 1) Indikator “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara”
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara digunakan untuk mengukur kinerja pelayanan di bandar udara dalam

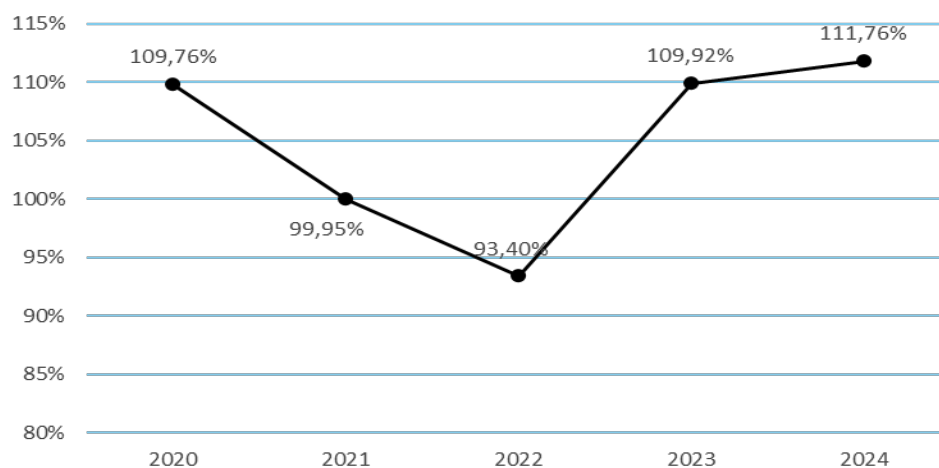
penyelenggaraan transportasi udara guna mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan jasa yang diberikan. Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara diperoleh dari Survei Kepuasan Masyarakat sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat yang dilakukan secara berkala minimal 1 (satu) kali dalam satu tahun.

Kementerian Perhubungan dalam hal ini Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) telah melakukan inovasi dalam hal pemanfaatan teknologi yang berkaitan dengan pelaksanaan survei kepuasan masyarakat secara digital.



Grafik 3.5 Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara Tahun 2024

Selama bulan Januari sampai Desember tahun 2024 telah dilakukan survei secara berkala dengan menggunakan IKM dengan hasil 96,11 dari target yang ditetapkan sebesar 86. Data hasil IKM diperoleh dari rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BBKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU. Hal ini mengindikasikan bahwa kepuasan masyarakat sudah baik.



Grafik 3.6 Capaian rata - rata Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara tahun 2020 - 2024

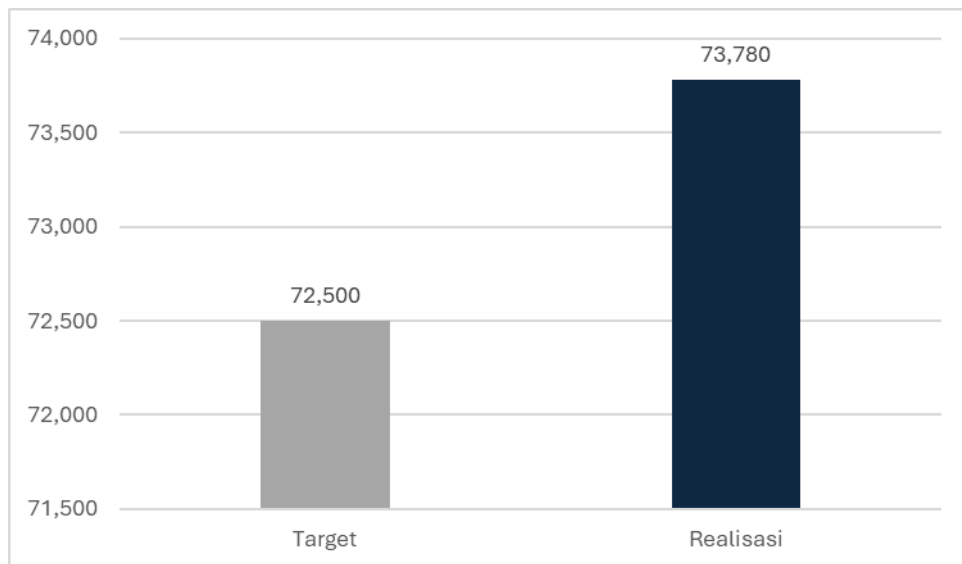
Adapun rata-rata Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara tahun 2020 - 2024 mencapai 104,96%, dengan terus mengalami peningkatan dari tahun 2022 hingga 2024. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah baik sehingga kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara meningkat.

Hal-hal yang dilakukan untuk meningkatkan tingkat kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara adalah sebagai berikut:

- a) Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara;
- b) Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/prasarana di lingkungan transportasi udara;
- c) Kegiatan sarana untuk kritik/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara.

2) Indikator Persentase capaian *On Time Performance (OTP)* sektor transportasi udara

Ketepatan waktu penerbangan (*On Time performance/OTP*) adalah kesesuaian waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.



Grafik 3.7 Target dan Realisasi Persentase Capaian On Time Performance (OTP) sektor Transportasi Udara

Indikator kinerja On Time Performance (OTP) dihitung dalam satuan prosentase (%), dengan menggunakan formula sebagai berikut :

$$\frac{\text{Jumlah Penerbangan Tepat Waktu}}{\text{Jumlah Total Penerbangan}} \times 100\%$$

Keterangan:

- Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu yang terlaksana pada tahun berjalan (Tahun 2023) sebesar **214.705** penerbangan
- Jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam tahun berjalan (Tahun 2023) sebesar **291.018** penerbangan

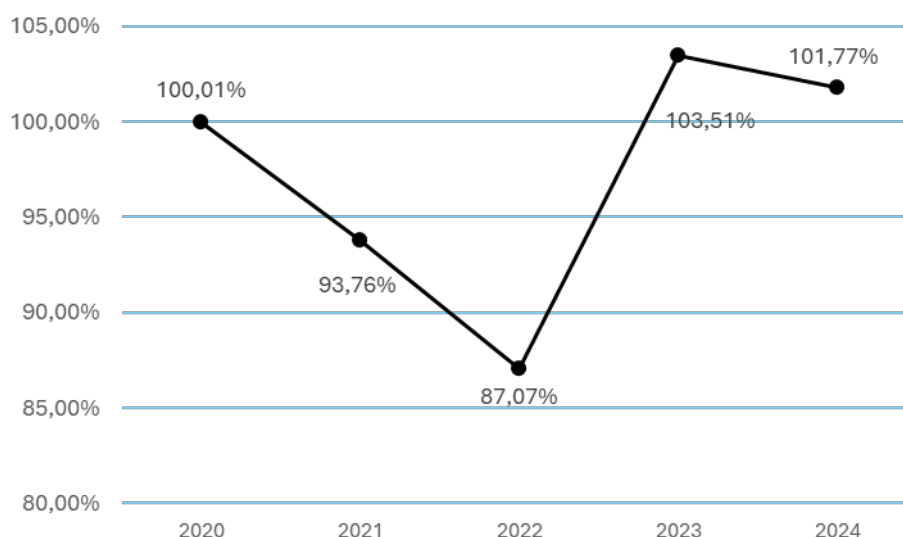
Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, yakni PT. Garuda Indonesia, TBK, PT. Batik Air Indonesia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Asi Pudjiastuti Aviation, PT. Transnusa Aviation Mandiri, PT. Wings Abadi yang menjadi tolok ukur capaian On Time Performance, dengan tingkat ketepatan waktu penerbangan (On Time Performance/OTP) sebesar 73,78% dengan persentase capaian sebesar 101,766%. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah cukup baik.

Secara lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, Delay dan Cancel secara kumulatif pada periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2024 di Grafik sebagai berikut:

Tabel 3.4 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN	
			JUMLAH	%	JUMLAH	%	JUMLAH	%
1	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.257	51.963	83,47%	10.258	16,48%	36	0,06%
2	PT. Batik Air Indonesia	74.333	55.468	74,62%	18.784	25,27%	81	0,11%
3	PT. Lion Mentari Airlines	94.463	64.902	68,71%	29.426	31,15%	135	0,14%
4	PT. Nam Air	4.907	3.661	74,61%	1.056	21,52%	190	3,87%
5	PT. Asi Pudjiastuti Aviation	4.219	1.984	47,03%	1.560	36,98%	675	16,00%
6	PT. Transnusa Aviation Mandiri	4.743	3.198	67,43%	1.545	32,57%	0	0,00%
7	PT. Wings Abadi	46.096	33.529	72,74%	11.968	25,96%	599	1,30%
TOTAL		291.018	214.705	73,78%	74.597	25,63%	1.716	0,59%

Sumber: Direktorat Angkutan Udara



Grafik 3.8 Capaian untuk Persentase Capaian On Time Performance (OTP) sektor Transportasi Udara tahun 2020 - 2024

Dari target On Time Performance periode tahun 2020-2024, diperoleh rata-rata capaian On Time Performance sebesar 97,22%. Adapun penurunan capaian di tahun 2022-2023 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- Rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha

Angkutan Udara, dikarenakan banyak pesawat udara yang sedang dalam taraf maintenance sebagai akibat kurangnya pasokan suku cadang dari luar negeri, serta berkurangnya penumpang pada tahun 2020 sebagai akibat pandemi Covid-19, sehingga untuk mengurangi beban biaya operasional banyak maskapai yang mengembalikan pesawat udaranya kepada leasing.

- b. Berbagai event strategis dan internasional yang menyebabkan keterlambatan karena terdapat pergerakan penerbangan VIP dan WIP yang memerlukan prioritas sehingga penerbangan berjadwal harus menyesuaikan.

Perbandingan dengan maskapai negara lain di region Asia Tenggara terkait dengan capaian On Time Performance di Tahun 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

	On-Time Ranking	On-Time Arrival	Tracked Flights	Completion Factor	Total Flights
Singapore Airlines (SQ)	1	74.18%	99.84%	99.92%	10,542
Malaysia Airlines (MH)	2	72.62%	99.23%	99.21%	9,888
Philippine Airlines (PR)	3	72.57%	99.77%	98.92%	9,907
Garuda Indonesia (GA)	4	72.50%	98.46%	98.23%	7,126
Thai VietJet Air (VZ)	5	71.98%	92.08%	100.00%	3,324
Vietnam Airlines (VN)	6	70.56%	84.93%	99.56%	11,976
Cebu Pacific (5J)	7	68.35%	99.75%	99.42%	12,397
Thai Airways International (TG)	8	65.83%	96.69%	99.93%	7,462
Thai AirAsia (FD)	9	65.11%	99.24%	99.99%	11,916
Philippines AirAsia (Z2)	10	63.81%	99.91%	99.88%	3,373

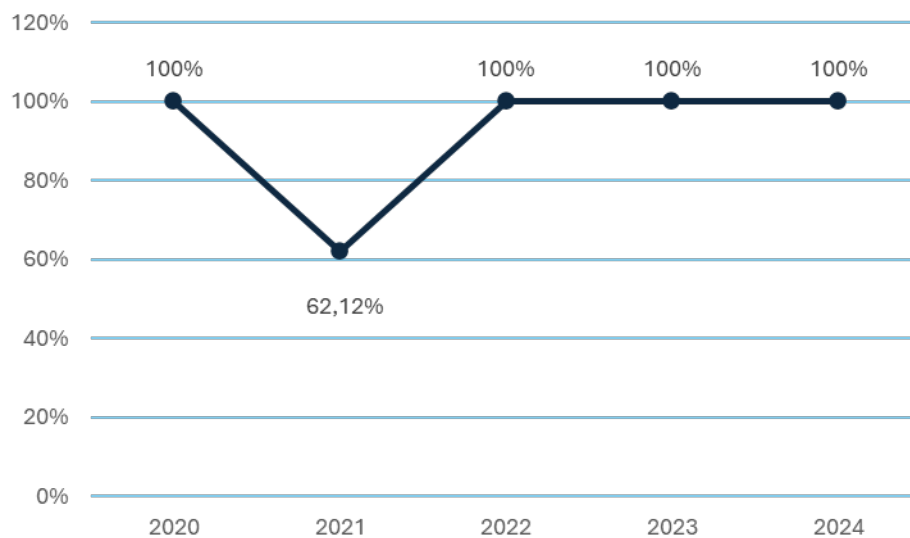
Sumber: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/december-2024-southeast-asia-on-time-performance-monthly-report/>

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa Capaian On Time Performance di Indonesia (73,78%) berada di posisi kedua, masih berada di bawah capaian On Time Performance Singapore Airlines sebesar 74,18%. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja On Time Performance di Indonesia sudah cukup baik, namun masih dapat ditingkatkan kembali.

Langkah-langkah yang dilakukan Ditjen Perhubungan Udara dalam pencapaian On Time Performance antara lain:

- a. Regulator (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)
Meningkatkan pengawasan dan pengendalian kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara.
- b. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)
 - Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;
 - Melakukan perencanaan dan pelaksanaan rute penerbangan agar efektif dan efisien dalam operasional penerbangan.
- c. Penyelenggara Bandar Udara
 - Menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara berfungsi dengan baik;
 - Menyediakan dan memastikan terpenuhinya fasilitas pre flight dan post flight sesuai jumlah penerbangan.
- d. Penyelenggara Navigasi Penerbangan
Mengoptimalkan pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi *air traffic flow management* dan Airport Collaborative Decision Making, yakni kolaborasi antara operator bandara, penyedia jasa navigasi penerbangan, maskapai, penyedia jasa ground handling dan stakeholder lainnya guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam operasional penerbangan.

3. Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara”



Grafik 3.10 Rata-rata Capaian Sasaran III Tahun 2020-2024

Capaian Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara” dalam kurun waktu 5 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 92,42%, sementara tingkat kegagalan mencapai nilai 7,58% yang dikontribusi oleh kegagalan pada tahun 2021 sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hal ini dikarenakan kegagalan pencapaian pada indikator rasio kejadian kecelakaan dimana pada tahun 2021 terdapat kejadian kecelakaan (*accident*) pada transportasi udara sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air yang menyebabkan korban jiwa.

Pencapaian sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara” didukung oleh Program Infrastruktur Konektivitas melalui Kegiatan:

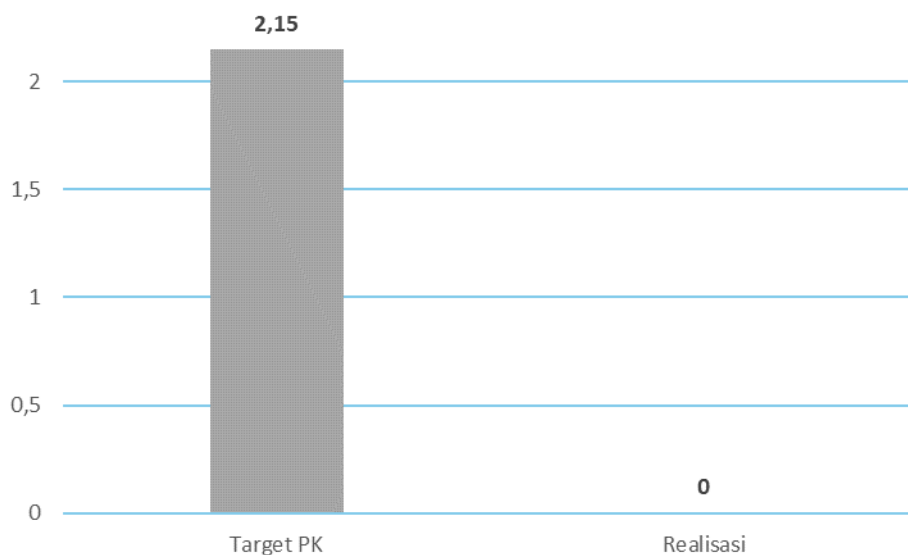
- 1) Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara berupa pembangunan infrastruktur di bandar udara dalam rangka pemenuhan standar keselamatan bandar udara;
- 2) Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara berupa pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan bandar udara serta pengawasan dan pengendalian di bidang bandar udara, kelaikudaraan, navigasi penerbangan, dan angkutan udara;
- 3) Penunjang Teknis Transportasi Udara berupa pemeliharaan fasilitas sisi udara dan sisi darat.

Berikut adalah penjelasan rinci terkait realisasi dan capaian kinerja pada 2 (dua) indikator pendukung sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara”:

1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang RI No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

- a. Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan
- b. Korban jiwa atau luka serius.



Grafik 3.11 Target dan Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{Jumlah Accident (AOC 121 \& AOC 135)}}{\text{Aircraft Departure (AOC 121 \& AOC 135)}} \times 1.000.000 \text{ Penerbangan}$$

AOC 121 = Pesawat dengan kapasitas penumpang di atas 30 penumpang

AOC 135 = Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang

Jumlah Accident = Jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (kejadian

kecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*)

Aircraft Departure = Merupakan jumlah total pergerakan pesawat pada jenis pesawat AOC 121 dan 135

Berdasarkan rumus di atas diperoleh perhitungan sebagai berikut:

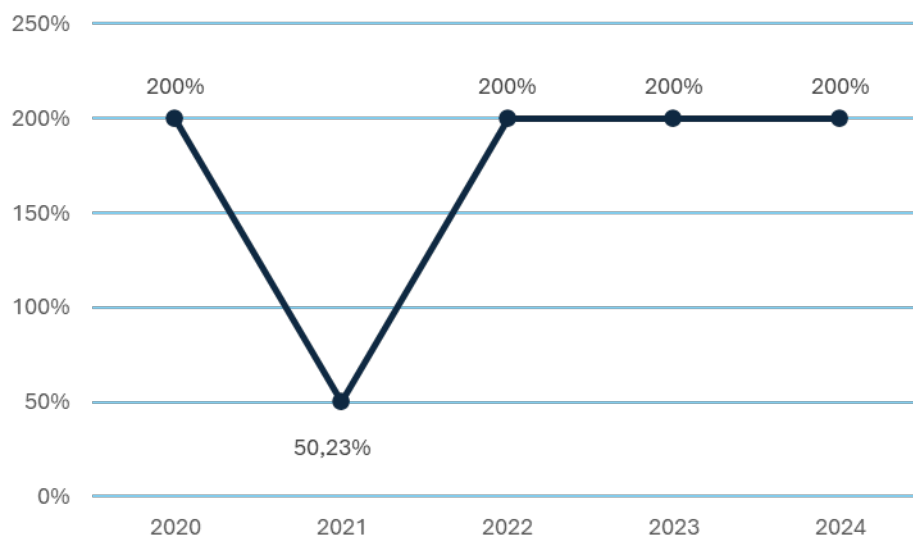
$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Jumlah Accident (AOC 121 \& AOC 135)}}{\text{Aircraft Departure (AOC 121 \& 135)}} \times 1.000.000 \\ &= \frac{0}{710.350} \times 1.000.000 \\ &= \end{aligned}$$

$$\text{Capaian} = \frac{(2 \times 2,15) - 0}{2,15} \times 100\% = 200\%$$

Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang dapat ditolerir dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya atau diperkirakan sebesar 930.232. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai 2 kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.

Pada tahun 2024 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa. Indikator Kinerja Utama "Rasio Kecelakaan Transportasi Udara" pada AOC 121 dan AOC 135 berhasil mencapai target "Zero Accident" sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Selanjutnya untuk perbandingan capaian indikator "Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara" selama periode tahun 2020-2024 dapat dilihat pada grafik di bawah ini:



Grafik 3.12 Persentase Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Periode Tahun 2020-2024

Tabel 3.8 Jumlah Kejadian *Accident* Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2024

Tahun	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023	Tahun 2024
Jumlah Kejadian Kecelakaan	0	1	0	0	0
Jumlah Pergerakan	402.874	309.981	533.394	1.348.544	710.350

Selama periode tahun 2020-2024 diperoleh rata-rata nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 170,05%, dimana terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa di tahun 2021 sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air yang menyebabkan korban jiwa. Selanjutnya di tahun 2022-2024 Ditjen Perhubungan Udara berhasil mempertahankan “Zero Accident” sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Pencapaian target rasio kejadian kecelakaan transportasi udara, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:

- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance*, *ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara;
- Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi bandar udara dan lain sebagainya;

- c. Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
- d. Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.

Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjalankan tugas dan fungsi yang terimplementasi dalam kegiatan sebagai berikut:

a. Bidang Bandar Udara:

- Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU) sebanyak 227 Bandar Udara, serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b. Bidang Navigasi Penerbangan:

- Pengawasan dan Pengendalian di Bidang Navigasi Penerbangan Terkait dengan Implementasi Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan;
- Pemenuhan dan Peningkatan Standar Kompetensi Personil Navigasi Penerbangan

c. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi pelaksanaan pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
- Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
- Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan;

d. Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan

Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 167 Bandar Udara, dengan umlah peralatan/fasilitas penerbangan yang dikalibrasi terdiri dari 84 unit Instrument Landing System (ILS), 174 unit Precision Approach Path Indicator (PAPI), 66 unit Doppler Very High Frequency Omni Range (DVOR)/ Distance Measuring Equipment (DME), 16 unit Non-Directional Beacon (NDB), dan 3 RADAR.

e. Bidang Kesehatan Penerbangan

- Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan sebanyak 24.212;
- Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara

Indikator Kinerja ini dihitung dengan mekanisme perhitungan dengan rumus 2 (dua) dimana semakin kecil nilai rasio akan memperlihatkan capaian kinerja yang semakin baik dan sebaliknya semakin besar rasio akan memperlihatkan capaian yang semakin buruk. Adapun rumus perhitungan sebagai berikut:

Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah
Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A - F

Jumlah Pengaktifan *Contingency Plan* darurat merah dihitung berdasarkan jumlah kejadian yang menyebabkan diaktifkannya mekanisme pengamanan darurat di lingkungan bandar udara oleh Kepala Bandar Udara sampai pada tingkat turunnya aparat TNI dan Kepolisian. Adapun jumlah bandar udara dengan Sistem Keamanan A - F didapat berdasarkan jumlah penumpang berangkat di bandar udara sebagai berikut sesuai PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional:

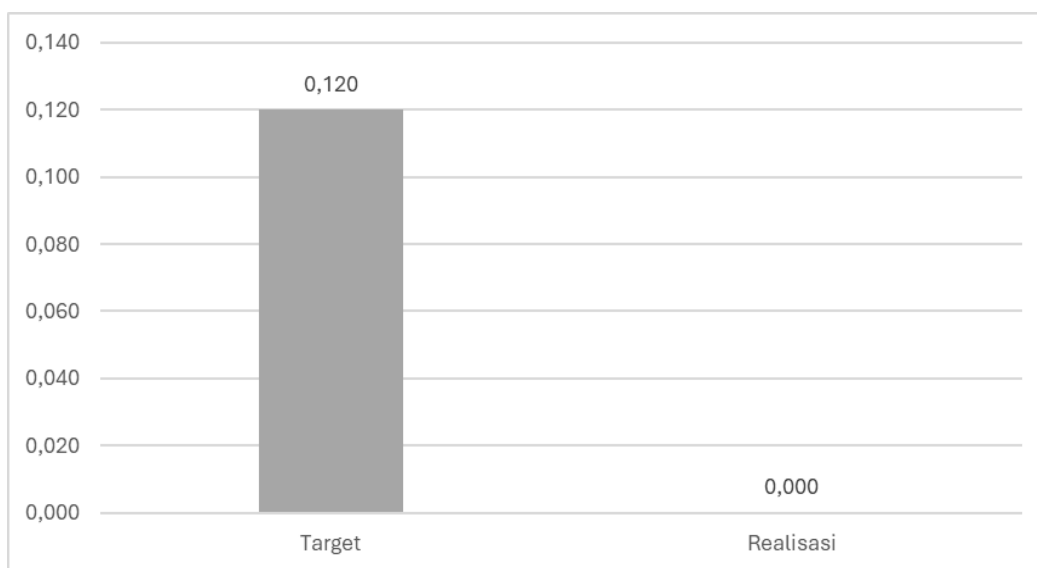
Tabel 3.10 Kriteria Bandar Udara dengan Sistem Keamanan A - H

Sistem Keamanan Bandar Udara	Jumlah Penumpang (orang/tahun)	Keterangan
A	Lebih dari 3.000.000	Penumpang berangkat Internasional
B	10.000 - 3.000.000	

C	Kurang dari 10.000	Penumpang berangkat Domestik
D	Lebih dari 1.000.000	
E	500.000 - 1.000.000	
F	100.000 - 500.000	
G	5.000 - 100.000	
H	0 - 5.000	

Sumber: Direktorat Keamanan Penerbangan

Adapun jumlah Bandar udara dengan Sistem Keamanan A - F di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2024 terhitung sebanyak 60 bandar udara. Jumlah pada tahun 2024 ini tidak terdapat kejadian yang menyebabkan diaktifkannya darurat merah pada 0 (nol) Kejadian Bandar Udara sehingga didapatkan hasil rasio gangguan Keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara adalah sebesar 0,00 dari yang ditargetkan sebesar 0,120 atau setara dengan capaian kinerja sebesar 200% pada skala maksimal 100.

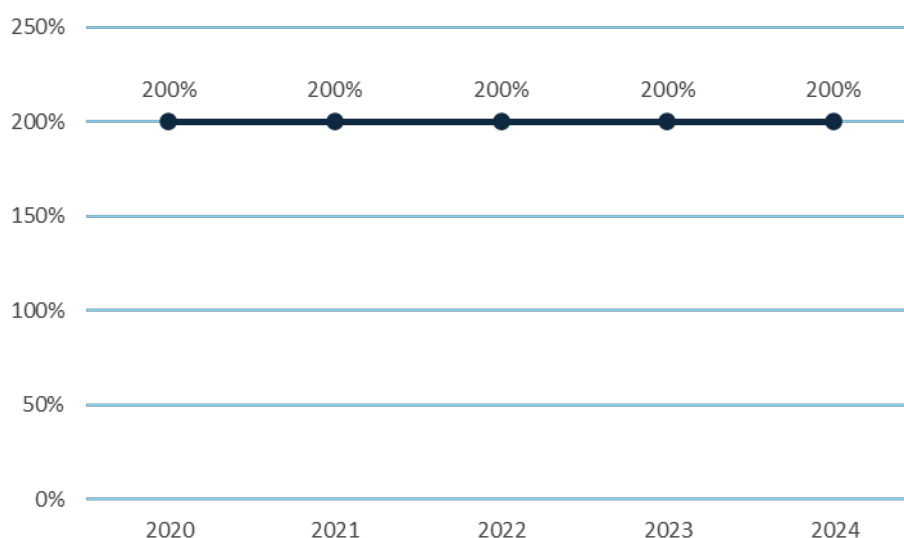


Grafik 3.13 Target dan Realisasi Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Nilai 0 (nol) kejadian ini merupakan pencapaian terbaik/tertinggi dari indikator Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara dengan persentase capaian sebesar 200%. Dapat dikatakan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sudah mampu memberikan tindakan preventif terhadap munculnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara dengan hasil yang sangat baik.

Kejadian keamanan di lingkungan bandar udara selama ini relatif sangat kecil, namun tidak mengurangi kesiapan pengelola bandar udara

dalam menghadapi kejadian serius khususnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara karena kegiatan-kegiatan dalam meningkatkan standar keamanan penerbangan seperti penyusunan Program Keamanan Penerbangan / *Airport Security Programme* (ASP), peningkatan kompetensi SDM serta kelengkapan sarana keamanan penerbangan.



Grafik 3.14 Persentase Capaian Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara Tahun 2020 - 2024

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa capaian kinerja gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara di tahun 2024 berhasil mengulang keberhasilan selama periode 2020-2024 dengan capaian yang sama yakni sebesar 200%.

Adapun langkah-langkah yang telah dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam rangka pencapaian target kinerja terhadap indikator di atas sebagai berikut:

- a. Penyusunan program keamanan penerbangan nasional, pengawasan keamanan penerbangan nasional, program nasional pendidikan dan latihan keamanan penerbangan, dokumen nasional pernyataan risiko keamanan penerbangan serta penyusunan pada masing-masing operator penerbangan;
- b. Pengawasan keamanan penerbangan terhadap implementasi prosedur keamanan penerbangan oleh Inspektur Keamanan Penerbangan (DKP dan KOBU);

- c. Melakukan sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan yang dioperasikan di setiap bandar Udara pada sistem keamanan tipe A-F;
- d. Melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang program, pengelolaan data dan informasi, dokumentasi, kerja sama antar lembaga dalam rangka pencegahan pelanggaran hukum, pengusulan pengangkatan, pembinaan, dan pemberhentian penyidik pegawai negeri sipil di bidang penerbangan;
- e. Melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang program, pengelolaan data dan informasi, dokumentasi, kerja sama antar lembaga dalam rangka pelaksanaan penegakan hukum penerbangan;
- f. Melaksanakan Bimbingan Teknis kebijakan dan NSPK di bidang Keamanan Penerbangan, Fasilitas Udara (FAL), dan Penegakan Tindak Pidana Penerbangan;
- g. Melaksanakan Perumusan Kebijakan dan Penyusunan NSPK di Bidang Keamanan Penerbangan, Fasilitas Udara (FAL), dan Penegakan Tindak Pidana Penerbangan;
- h. Melaksanakan Kerjasama di Bidang Keamanan Penerbangan dan fasilitas udara dengan seluruh stakeholder di kementerian/badan/lembaga lain dan negara lain secara bilateral, multilateral dan aktif dalam kegiatan berskala internasional dengan ICAO dan lembaga internasional lainnya; serta
- i. Melaksanakan penyidikan dan pencegahan tindak pidana penerbangan terhadap tindak pidana penerbangan.

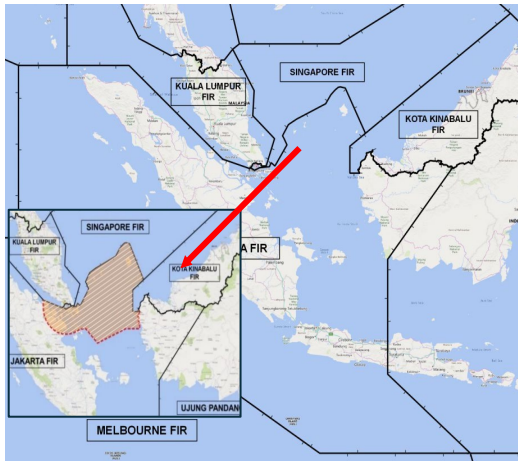
Pencapaian target rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara, didukung oleh beberapa kegiatan sebagai berikut:

- a. Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keamanan penerbangan terkait dengan monitoring serta evaluasi

fasilitas dan personil keamanan penerbangan yang ada di bandar udara;

- b. Kegiatan pemenuhan standar keamanan penerbangan pada seluruh bandar udara.

4. Capaian Lainnya



Pada Tanggal 21 Maret 2024, Indonesia melakukan penyesuaian Batas FIR Jakarta mengacu pada *agreement* penyesuaian batas *Flight Information Region* (FIR) Jakarta dan FIR Singapura yang ditandatangani Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura Tanggal 25 Januari 2022.

Perlu untuk diketahui bahwa sebelum dilakukan realignment, ruang udara yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna berada di dalam area FIR Singapura, setelah dilakukan realignment saat ini ruang udara yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna telah dikelola oleh FIR Jakarta dan bertambah seluas 249.575 km².

Adapun manfaat realignment FIR antara lain:

- 1) Pengukuhan pengakuan Internasional kepada Indonesia sebagai negara kepulauan;
- 2) Independensi kegiatan Pesawat Udara Negara (TNI, Polri, dan Bea Cukai);
- 3) Kerjasama sipil-militer (Civil Military Cooperation in Air Traffic Management/CMAC) Indonesia dan Singapura & Penempatan Personel di Singapore Air Traffic Services Centre (SATCC);
- 4) Implementasi Diplomatic Clearance (DC), Security Clearance (SC) & Flight Approval (FA) sesuai ketentuan Indonesia;
- 5) Peningkatan Potensi Pendapatan Negara (Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan).

B. Analisis Efisiensi Sumber Daya

1. Pagu Tahun 2024

Pada awal tahun 2024, Ditjen Perhubungan Udara mendapatkan alokasi anggaran (pagu anggaran) sebesar Rp7.709.626.373.000,-, namun selama periode tahun 2024 berjalan terdapat perubahan/revisi Berdasarkan Surat Pengesahan Direktorat Jenderal Anggaran S-760/AG/AG.3/2024 Tanggal 6 November 2024 yang menyebabkan perubahan pagu anggaran tahun 2024 menjadi Rp8.241.936.664.000,- dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.11 Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

NO	SUMBER DANA	PAGU
1	Rupiah Murni (RM)	4,745,321,433,000
2	PNBP	802,995,536,000
3	BLU	472,371,522,000
4	SBSN	2,221,248,173,000

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2024 dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.12 Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2024 Berdasarkan Kegiatan

NO	NAMA KEGIATAN	PAGU
1	1960 Pelayanan Transportasi Udara	772.394.565.000
2	4611 Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	2.743.213.527.000
3	4612 Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	9.814.213.000
4	4613 Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	88.725.512.000
5	4614 Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara	17.048.396.000
6	4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.720.790.150.000
7	4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	518.362.767.000
8	4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	371.587.534.000

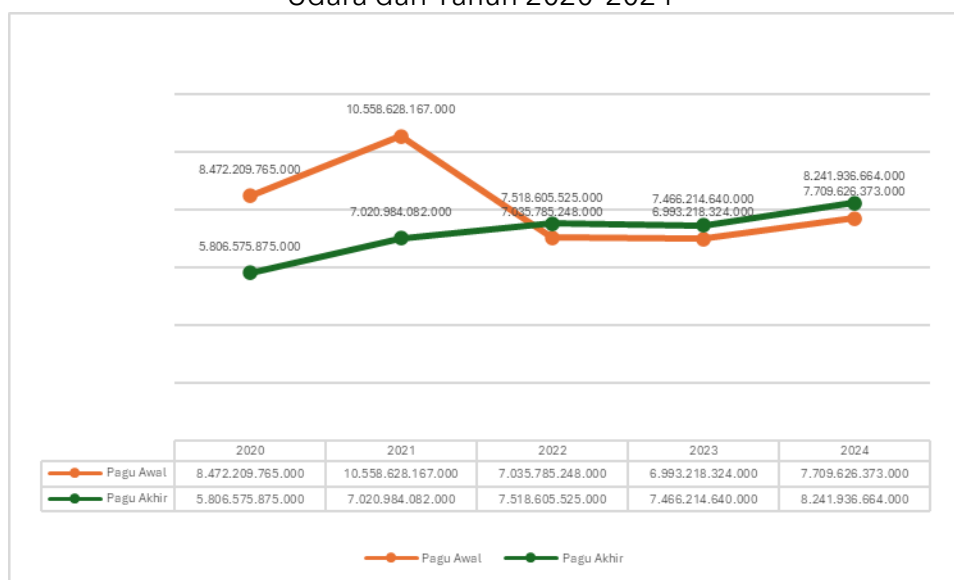
Perkembangan pagu anggaran di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dari Tahun 2020 - 2024 dalam rangka pelaksanaan program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara disajikan pada tabel dan grafik berikut ini:

Tabel 3.12 Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020 – 2024

Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir
2020	8.472.209.765.000	5.806.575.875.000
2021	10.558.628.167.000	7.020.984.082.000
2022	7.035.785.248.000	7.518.605.525.000
2023	6.993.218.324.000	7.466.214.640.000
2024	7.709.626.373.000	8.241.936.664.000

Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Grafik 3.15 Matriks Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020-2024



Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Berdasarkan penyerapan anggaran Tahun 2024 dapat ditentukan tingkat penyerapan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Penyerapan} = \frac{\sum_{j=1}^2 \text{RA bulan ke } j}{\sum_{j=1}^2 \text{RPD bulan ke } j} \times 100\%$$

Dari rumus tersebut dapat diperoleh hasil penghitungan seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.13 Tingkat Penyerapan Anggaran Tahun 2024 Per Bulan

No	Bulan	RPD	REALISASI ANGGARAN	RPD KOMULATIF	TINGKAT PENYERAPAN (%)
1	Januari	253.661.677.015	252.012.522.352	253.661.677.015	99,35%
2	Februari	455.473.656.952	463.127.055.345	709.135.333.967	101,68%
3	Maret	614.252.827.917	617.564.354.038	1.323.388.161.884	100,54%
4	April	545.636.911.303	550.448.051.605	1.869.025.073.187	100,88%
5	Mei	585.085.877.998	554.064.403.537	2.454.110.951.185	94,70%

6	Juni	755.689.845.673	783.985.104.192	3.209.800.796.858	103,74%
7	Juli	669.833.508.091	674.718.599.142	3.879.634.304.949	100,73%
8	Agustus	717.471.897.632	681.222.717.886	4.597.106.202.581	94,95%
9	September	699.026.204.167	666.943.129.988	5.296.132.406.748	95,41%
10	Oktober	690.517.318.069	631.027.733.447	5.986.649.724.817	91,38%
11	November	744.107.796.149	654.696.569.756	6.730.757.520.966	87,98%
12	Desember	1.511.179.143.034	1.184.100.480.968	8.241.936.664.000	78,36%
	Total	8.241.936.664.000	7.713.910.722.256		1.149,71%

Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Dari pengalokasian anggaran dan penyerapan tersebut dapat diukur konsistensi antara perencanaan dan implementasi dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{\sum_{j=1}^i RAbulankej}{\sum_{j=1}^i RPDbulankej} \times 100\% \right)}{n}$$

Dari tabel dan rumus diatas penghitungan pengukuran konsistensi sebagai berikut:

$$K = \frac{(99,35+101,68+100,54+100,88+94,70+103,74+100,73+94,95+95,41+91,38+87,98+78,36) \times 100\%}{12}$$

$$K = 95,81\%$$

Jadi, nilai pengukuran konsistensi antara perencanaan dan implementasi selama tahun 2024 sebesar 95,81%.

Tabel 3.14 Matriks Penghitungan Perhitungan Capaian Akuntabilitas Pada Setiap Sasaran

No .	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		Satuan	Target	Realisasi	Capaian (%)	Pagu	Realisasi Keu	Capaian Keu (%)	RAK/RVK (A)	PAK/TVK (B)	A/B	(1-A/B) x 100%
1	2	3		4	5	6	7	5	6	7	8	9	10	11
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektifitas transportasi udara	Rasio	0,8	0,799	99,875%	4.493.184.715.000	4.215.698.636.808	93,82%	5.276.055.929.509,39	5.616.480.893.750,00	0,9393882	6,06%
Rata - rata Capaian Sasaran					99,875%					93,82%				
2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	NILAI	86	96,11	111,76%	371.587.534.000	331.914.876.991	89,32%	3.453.489.511,92	4.320.785.279,07	0,7992735	20,07%
		3	Persentase capaian On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara	%	72,5	73,78	101,77%	772.394.565.000	734.456.726.646	95,09%	9.954.685.912,79	10.653.718.137,93	0,9343860	6,56%
Rata - rata Capaian Sasaran					106,76%					89,32%				
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,15	0	200,00%	259.181.383.500	233.726.685.535	90,18%	0,00	120.549.480.697,67	0,00	100,00%
		5	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,12	0	200,00%	259.181.383.500	233.726.685.535	90,18%	0,00	2.159.844.862.500,00	0,00	100,00%
Rata - rata Capaian Sasaran					100,00%					90,18%				

Selain nilai pengukuran konsistensi, perlu diketahui efisiensi dan nilai efisiensi terhadap pemanfaatan sumber daya dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}} \right) \times 100\%}{n} = 46,539\%$$

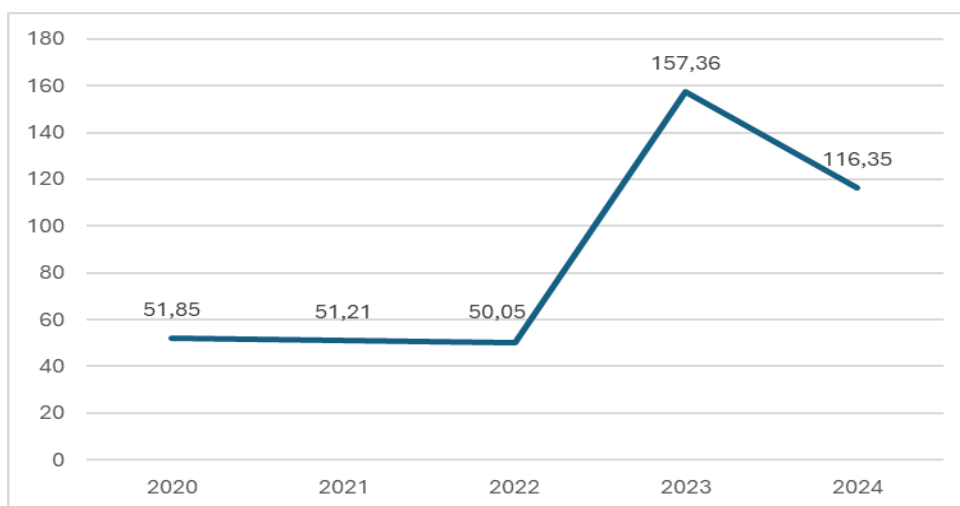
$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50 \right) = 50\% + 66,33\% = 116,35\%$$

Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diketahui **Efisiensi (E) dalam pelaksanaan kegiatan yang didukung oleh alokasi anggaran berdasarkan perencanaan pada Tahun 2024 sebesar 0,465 dan Nilai Efisiensi (NE) sebesar 116,35% yang menunjukkan kategori efisiensi yang sangat baik.**

Jika nilai efisiensi tersebut dibandingkan dengan tahun 2020-2024 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 3.15 Efisiensi dan Nilai Efisien Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

Tahun	Efisiensi (Eff)	Nilai Efisiensi (NE)
2020	0,054	51,85
2021	0,028	51,21
2022	0,020	50,05
2023	0,429	157,36
2024	0,465	116,35



Grafik 3.15 Trend Nilai Efisiensi di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Periode Tahun 2020-2024

C. Realisasi Daya Serap

Realisasi penyerapan anggaran Tahun 2024 dengan pagu total Rp8.241.936.664.000,- yang tersebar di 173 UPT/Satker Ditjen Perhubungan Udara, berdasarkan aplikasi OM-SPAN per 31 Desember 2024 sebesar Rp 7.714.910.722.256,- atau 93,59%. Realisasi anggaran per belanja dan sumber dana Tahun Anggaran 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.16 Rincian Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2024 per Jenis Belanja

Uraian	Pagu Akhir		Realisasi		%
Belanja Pegawai	Rp.	1.065.947.653.000	Rp.	1.050.693.396.435	98,57
Belanja Barang	Rp.	3.297.259.507.000	Rp.	3.042.409.855.938	92,27
Belanja Modal	Rp.	3.878.729.504.000	Rp.	3.620.937.419.013	93,35

Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tabel 3.17 Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2024

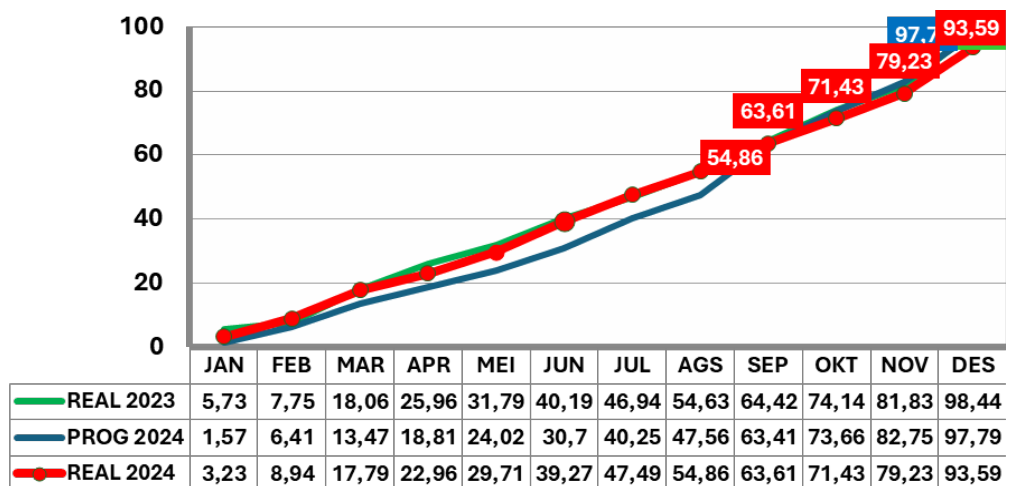
(Kode) Sumber Dana	Anggaran		Realisasi		%
(A) RM	Rp.	4.745.321.433.000	Rp.	4.441.096.481.611	93,59%
(D) PNPB	Rp.	802.995.536.000	Rp.	794.150.537.382	98,90%
(F) BLU	Rp.	472.371.522.000	Rp.	396.672.687.187	83,97%
(T) SBSN	Rp.	2.221.248.173.000	Rp.	2.081.991.016.076	93,73%

Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tabel 3.18 Realisasi Anggaran per Kegiatan TA 2024

NO	NAMA KEGIATAN	PAGU	REALISASI
1	1960 Pelayanan Transportasi Udara	772.394.565.000	734.456.726.646
2	4611 Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	2.743.213.527.000	2.597.563.195.782
3	4612 Legislasi Dan Litigasi Transportasi Udara	9.814.213.000	8.988.530.775
4	4613 Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara	88.725.512.000	77.016.377.159
5	4614 Pengelolaan Kemitraan Dan Kerjasama Transpotasi Udara	17.048.396.000	15.405.682.802
6	4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.720.790.150.000	3.481.111.961.032
7	4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	518.362.767.000	467.453.371.069
8	4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	371.587.534.000	331.914.876.991

Realisasi anggaran dapat ditampilkan dengan membandingkan dengan realisasi daya serap pada tahun 2023 dan tahun 2024 seperti pada grafik berikut ini:



Grafik 3.16 Perbandingan Realisasi Anggaran Terhadap Target Tahun 2023 dan 2024

Sumber: Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Dari grafik di atas, dapat dijelaskan bahwa nilai target dan realisasi keuangan Ditjen Perhubungan Udara sampai dengan akhir tahun anggaran 2024 tidak tercapai. Adapun prognosa tidak tercapai dikarenakan beberapa hal berikut:

1. Terdapat blokir anggaran sebesar 250 M yang belum dikurangi dari DIPA DJPU;
2. Tidak disetujuinya revisi optimalisasi sisa kontrak SBSN sebesar 21,3 M sesuai Surat Sekretaris Jenderal Nomor: KU.002/7/14/STJ/2024 tanggal 12 November 2024 perihal Tindak Lanjut Permohonan Usulan Revisi Anggaran ke-10 terkait Optimalisasi/Pemanfaatan Sisa Anggaran Kontraktual SBSN di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara TA. 2024;
3. Tidak disetujuinya penyesuaian pagu BLU pada 5 Satker karena target pendapatan BLU tidak tercapai akibat belum diterbitkan PMK penyesuaian tarif BLU.

Adapun langkah langkah strategis yang dilakukan Ditjen Perhubungan Udara untuk meningkatkan pencapaian target penyerapan pada tahun anggaran selanjutnya adalah sebagai berikut:

1. Monitoring dan evaluasi secara maksimal terhadap kegiatan-kegiatan yang berpotensi mengalami hambatan sehingga berpotensi

mengalami keterlambatan maupun tidak selesai sampai dengan periode akhir tahun anggaran.

2. Meningkatkan Realisasi Anggaran khususnya Belanja Barang pada Satker-Satker yang memiliki Anggaran bersumber dana PNBPN dan BLU yang besar;
3. Menginstruksikan kepada para KPA untuk meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam rangka pelaksanaan dan percepatan kegiatan;
4. Berkoordinasi ditingkat Kementerian terhadap hal hal yang berpotensi menghambat pelaksanaan di lapangan khususnya hambatan hambatan yang terkait pihak ketiga seperti masalah tanah maupun perizinan;
5. Realokasi anggaran terhadap pekerjaan-pekerjaan yang belum dilelangkan dan dimungkinkan terlambat pada periode triwulan II untuk kegiatan yang lebih membutuhkan dan dimungkinkan percepatan dalam pelaksanaannya.

BAB IV

Penutup

A. Kesimpulan

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2024 sebesar **102,210%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi udara sebesar 99,875%, rasio kejadian kecelakaan transportasi udara sebesar 200%, rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara sebesar 200%, indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara sebesar 111,756%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 101,766%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024, terdapat 1 (satu) sasaran yang belum memenuhi target. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2024 masih perlu ditingkatkan kembali. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2024 diantaranya sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber daya manusia di daerah terkait ketersediaan personil Pengadaan barang dan Jasa Pemerintah sehingga proses pelelangan mengalami keterlambatan.
2. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda dalam rangka pembangunan infrastruktur transportasi udara mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan khususnya kegiatan yang berada di wilayah timur Indonesia.
3. Alokasi anggaran masih berdasarkan pada aspek pemerataan pendistribusian walaupun sudah mulai berdasarkan perencanaan (belum optimum) sehingga masih ditemukan adanya alokasi anggaran yang tidak terlaksana akibat ketidaksiapan bandar udara dalam memenuhi aspek teknis maupun administrasi.
4. Rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara.

5. Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan sehingga terdapat rute yang tidak dilayani.

B. Saran dan Tindak Lanjut

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2024 sebagai berikut:

1. Peningkatan koordinasi antara Satuan Kerja di lokasi dengan instansi lain (Pemda setempat) dalam memperoleh izin agar tidak menghambat pelaksanaan pekerjaan.
2. Mengoptimalkan proses lelang tidak mengikat untuk pekerjaan pekerjaan fisik yang membutuhkan waktu pelaksanaan panjang sehingga penyelesaian pekerjaan tidak melewati tahun anggaran berjalan.
3. Diupayakan dalam penyusunan anggaran Ditjen Perhubungan Udara dapat mempertimbangkan sistem distribusi anggaran berbasis kinerja dan perencanaan.
4. Target indikator kinerja hendaknya mempertimbangkan terhadap capaian kinerja tahun lalu sebagai acuan dan hendaknya dalam menetapkan nilai target kinerja dapat mengakomodir terhadap perhitungan sumber daya yang dimiliki (SDM, Biaya dan Infrastruktur/Sarana dan Prasarana).
5. Penerapan multiairlines system, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara.

Lampiran I

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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

Nama : M. Kristi Endah Murni
Jabatan : Direktur Jenderal Perhubungan Udara

selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Budi Karya Sumadi
Jabatan : Menteri Perhubungan

selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut pihak kedua

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggungjawab kami.

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

Jakarta, 19 Januari 2024

Pihak Kedua,
Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI

Pihak Pertama
Direktur Jenderal Perhubungan Udara

M. KRISTI ENDAH MURNI

Lampiran II

Revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2024

REVISI PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET
1	2	3	4	5
SP 1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	IKP 1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,80
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKP 2 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	86
		IKP 3 Persentase capaian On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara	%	72,50
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKP 4 Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	Rasio	2,15
		IKP 5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,12

Kegiatan

1. Pelayanan Transportasi Udara
2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara
4. Penunjang Teknis Transportasi Udara
5. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara
6. Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara
7. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara
8. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara

Anggaran

Rp	772.370.665.000
Rp	3.720.790.150.000
Rp	518.362.767.000
Rp	371.587.534.000
Rp	2.743.237.427.000
Rp	9.814.213.000
Rp	88.725.512.000
Rp	17.048.396.000

Disetujui,

Menteri Perhubungan

DUDY PURWAGANDHI

Jakarta,

Desember 2024

Pjt. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

LUKMAN F. LAISA

Lampiran III

Daftar Bandara Pendukung Rasio Konektivitas

BUNB					
1	Soekarno - Hatta	26	Susilo	51	Husein Sastranegara
2	Zainuddin Abdul Madjid	27	Nusawiru	52	A.A. Bere Tallo
3	Jenderal Ahmad Yani	28	Halim Perdanakusuma	53	Betoambari
4	Sultan Hasanuddin	29	Gusti Sjamsir Alam	54	Mali
5	Internasional Yogyakarta	30	Gewayantana	55	Pitu
6	I Gusti Ngurah Rai	31	Haluoleo	56	Muara Bungo
7	Sultan Muh. Kaharuddin	32	Malikussaleh	57	Banyuwangi
8	Depati Amir	33	Bersujud	58	Dr. Ferdinand L. Tobing
9	Dhoho	34	Kufar	59	Sangia Nibandera
10	Iskandar	35	Cut Nyak Dhien		
11	H.Asan	36	Abdul Rachman Saleh		
12	Tampa Padang	37	Namrole		
13	Matahora	38	Fransiskus Xaverius Seda		
14	Supadio	39	Sultan Bantilan		
15	Sultan Aji Muhammad Sulaiman	40	Wonopito		
16	Namniwel	41	Toraja		
17	Raja Sisingamangaraja XII	42	Sultan M. Salahuddin		
18	Kertajati	43	Kuabang		
19	Komodo	44	Soa		
20	Pangsuma	45	Lagaligo		
21	Adi Soemarmo	46	Morowali		
22	Lede Kalumbang	47	Syukuran Aminuddin Amir		
23	Stevanus Rumbewas	48	Rahadi Oesman		
24	H. As. Hanandjoeddin	49	Oesman Sadik		
25	Adisutjipto	50	Silampari		

BUPR											
1	AndiJemma	33	Dagai	65	Bandaneira	97	Miargas	129	Mahak Baru	161	Sinokla
2	Abresso	34	Dagi Baru	66	John Becker	98	Kasiguncu	130	Mamit	162	Soba
3	Agadugame	35	Sobaham	67	Gingginem	99	Tanjung Api	131	Paro	163	Sohuluna
4	LongApung	36	Data Dian	68	Marinda	100	Pongtiku	132	Akimuga	164	Syekh Hamzah Fanshuri
5	Yuvai Semaring	37	Denema	69	Teminabuan	101	Kono/Trison	133	Jita	165	Taria
6	Long Layu	38	Diphikin	70	Numfor	102	Korupun	134	Muko-Muko	166	Tumbang Samba
7	Binuang	39	Dirung	71	Waghete	103	Gamar Malamo	135	Tsinga	167	Teraplu
8	Rampi	40	Doufu	72	Harun Tohir	104	Liwur Bunga	136	Nalca	168	Teuku Cut Ali
9	Seko	41	Koroway Batu	73	Kamur	105	Wahai	137	Potowaiburu	169	Tinibil
10	Beoga	42	Manggalum	74	Kuala Kurun	106	Kebar	138	Ninia	170	Dabra
11	Ilaga	43	Yaniruma	75	Kuala Pembuang	107	Inanwatan	139	Wangbe	171	Apalapsili
12	Bilorai	44	Bomakia	76	Sanggu	108	Ayawasi	140	Nipsam	172	Tuanku Tambusai
13	Alama	45	Douw	77	Helariki	109	Kabare	141	Senggo	173	Tiom
14	Sinak	46	Lasondre	78	Elelim	110	Kosarek	142	Bade	174	Una
15	Amuma	47	M. Taufiq Kiemas	79	Blangkejeren	111	Wasior	143	Okaba	175	Bokondini
16	Jila	48	Dr. F.L lobing	80	Hogio	112	Merdey	144	Mindiptana	176	Karubaga
17	Anggruk	49	Sibisa	81	Holuwon	113	Anggi	145	Oakbisik	177	Mararena
18	Kenyam	50	Dabo	82	Enggano	114	Bintuni	146	Okbab	178	Walma
19	Aniek	51	Depati Parbo	83	Ipdeheik	115	Babo	147	Pagerungan	179	Wanam
20	Arwanop	52	Japura	84	Rokot	116	Kambuaya	148	Paima	180	Kobakma
21	Atung Bungsu	53	Duma	85	Kabir	117	Kweapbel	149	Paniai	181	Wari
22	Balinggama	54	Nunukan	86	Kanggime	118	Langda	150	Pasema	182	Weime
23	Banga	55	Duram	87	Tambelan	119	Fawi	151	Pasiknik	183	Wilarek
24	Kiwirok	56	Eipumek	88	Kapiraya	120	Liruk	152	Pogapa	184	Alas Lauser
25	Batom	57	Datah Dawai	89	Kasonaweja	121	Mulia	153	Pogogul	185	Maimun Saleh
26	Bikgunulingge	58	Trunojoyo	90	Kawor	122	Illu	154	Pohuwato		
27	Bime	59	Bolaang Mongondow	91	Muara Wahau	123	Enarotali	155	Poik		
28	Bina	60	Enggolok	92	Kemligin	124	Lolat	156	Raja Haji Abdullah		
29	Bisek	61	Eyub	93	Kilmit	125	Long Alango	157	Rembele		
30	Aboy	62	Fenteheik	94	Notohadinegoro	126	Long Pujungan	158	Sela		
31	Bomela	63	Gebe	95	Kimam	127	Long Sule	159	Siau		
32	Borme	64	Amahai	96	Kokonau	128	Luban	160	Silimo		

BUNB dan BUPR				BUPRTR					
1	Sam Ratulangi	33	El Tari	1	Abresso	33	Kapiraya	65	Silimo
2	Mozes Kilangin	34	Nabire	2	Amuma	34	Kasonaweja	66	Sinokla
3	H. Hasan Aroeboesman	35	Emalamo	3	Anggruk	35	Kawor	67	Soba
4	Juanda	36	Wamena	4	Aniek	36	Kemligin	68	Sohuluna
5	Tanah Merah	37	Lasikin	5	Arwanop	37	Kilmit	69	Taria
6	Sultan Babullah	38	Tardamu	6	Balinggama	38	Konoffrison	70	Teraplu
7	Hang Nadim	39	Mathilda Batlayeri	7	Banga	39	Korupun	71	Tinibil
8	Kualanamu	40	Letung	8	Bikgunulingge	40	Kosarek	72	Una
9	Maratua	41	Karel Sadsuitubun	9	Bime	41	Kweapbel	73	Walma
10	Radin Inten II	42	Kol. Robert Atty Bessing	10	Bina	42	Langda	74	Wanam
11	Juwata	43	Ranai	11	Bisek	43	Liruk	75	Wari
12	Sultan Iskandar Muda	44	Kalimarau	12	Bomela	44	Lolat	76	Weime
13	S.M. Badaruddin II	45	Oksibil	13	Dagai	45	Long Alango	77	Wilarek
14	Domine Eduard Osok	46	Pattimura	14	Dagi Baru	46	Long Pujungan		
15	Syamsudin Noor	47	Fatmawati Soekarno	15	Data Dian	47	Long Sule		
16	Sultan Thaha	48	APT. Pranoto	16	Denema	48	Luban		
17	Mopah	49	Nop Goliat Dekai	17	Diphikin	49	Mahak Baru		
18	Sentani	50	Binaka	18	Dirung	50	Mamit		
19	Haji Muhammad Sidik	51	Ewer	19	Doufu	51	Nalca		
20	Naha	52	Kepi	20	Douw	52	Ninia		
21	Minangkabau	53	Melonguane	21	Duma	53	Nipsam		
22	Sultan Syarif Kasim II	54	Frans Kaisiepo	22	Duram	54	Oakbisik		
23	RarGwamar	55	Djalaluddin	23	Eipumek	55	Okbab		
24	Jos Omo Imsula	56	Torea	24	Enggolok	56	Pagerungan		
25	Mutiara Sis Al Jufri	57	Utarom	25	Eyub	57	Paima		
26	Frans Sales Lega	58	Raja Haji Fisabilillah	26	Fenteheik	58	Pasema		
27	Umbu Mehang Kunda			27	Gingginem	59	Pasiknik		
28	Melak			28	Helariki	60	Pogapa		
29	Rendani			29	Hogio	61	Pohuwato		
30	Tjilik Riwut			30	Holuwon	62	Poik		
31	David Constantijn Saudale			31	Ipdeheik	63	Sela		
32	Tanjung Harapan			32	Kanggime	64	Siau		

Lampiran IV

Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan I Tahun 2024

MONITORING RENCANA AKSI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2024

No.	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Perhitungan	Target PK		KEGIATAN	TARGET DAN REALISASI	RENCANA/REALISASI PELAKSANAAN												ANGGARAN	REALISASI	CORRECTIVE ACTION		PELAKSANA/ PENANGGUNG JAWAB							
				VOL	SAT			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			JUSTIFIKASI	TINDAK LANJUT								
1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	9	10	11	12								
1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	(BUNB DN+BUPIR+ (BUNB DN dan BUPIR)) (RMBU+BUPIR)	0,80	Rasio	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara biasa berdasar - Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pengembangan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024.	TARGET	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	4,357,998,757,000	400,180,439,396			Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Bandar Udara, dan Direktorat Navigasi Penerbangan							
							REALISASI	0,76	0,76	0,76	0,76																				
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara	"Jumlah Accident with fatalities (AOC 121 dan AOC 135)"/" Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)" x 1.000.000	2,15	Rasio	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan pesawat udara terkait dengan kegiatan surveillance, ramp check dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara - Pemeriksaan standar keselamatan transportasi udara meliputi pemeriksaan fasilitas di bandar udara, pemeriksaan dokumen seperti ASP, AM, SBURBU, SOP mitigasi serta pemeriksaan SDM terkait keselamatan transportasi udara dan sebagainya - Pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan - Pemeriksaan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, keselamatan dan pengoperasian pesawat udara	TARGET	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	534,799,102,000	28,631,148,132			Direktorat Kelangkaan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Direktorat Navigasi Penerbangan						
							REALISASI	0	0	0	0	0																			
		Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Transportasi Udara	"Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah"/ "Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A - F"	0,12	Rasio	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keamanan penerbangan terkait dengan monitoring serta evaluasi fasilitas dan personil keamanan penerbangan yang ada di bandar udara - Pemeriksaan standar keamanan penerbangan pada seluruh bandar udara meliputi pemeriksaan fasilitas di bandar udara, pemeriksaan dokumen seperti ASP, SOP mitigasi serta pemeriksaan SDM terkait keamanan transportasi udara dan sebagainya	TARGET	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12										Direktorat Keamanan Penerbangan		
							REALISASI	0	0	0	0																				
		Indeks Kepuasan Pengguna Jasa pada BHKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU	Rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BHKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU	86	NILAI	- Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara - Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana prasarana di lingkungan transportasi udara - Sarana untuk kritik/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara melalui aplikasi survei kepuasan masyarakat (SKM) maupun kuesioner secara manual	TARGET	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86						86	340,174,749,000	47,407,815,729			Setdjen Perhubungan Udara
							REALISASI	93,26	93,63	93,43																					
Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	"Jumlah Penerbangan Tepat Waktu"/"Jumlah Total Penerbangan" "x 100%" (untuk 7 maskapai penerbangan)	72,50	%	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara meliputi monitoring serta evaluasi operasional angkutan udara - Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan meliputi monitoring serta evaluasi amudata angkutan udara - Pemeriksaan standar pelayanan minimal dalam penyelenggaraan bandar udara - Pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi air traffic flow management dan Airport Collaborative Decision Making	TARGET	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	794,228,527,000	66,910,411,485											
					REALISASI	85,88	73,99	85,43	82,69																						

Jakarta, April 2024
Direktur Jenderal Perhubungan Udara

M. Kristi Endah Mumi
NIP. 19640807 199403 2 001

Lampiran V

Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan II Tahun 2024

MONITORING RENCANA AKSI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2024

No.	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Perhitungan	Target PK		KEGIATAN	TARGET DAN REALISASI	RENCANA/REALISASI PELAKSANAAN												ANGGARAN	REALISASI	CORRECTIVE ACTION		TAKSIRAN/ PENANGGUNG JAWAB	
				VOL	SAT			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			JUSTIFIKASI	TINDAK LANJUT		
																							30		31
1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	1 Rasio Konektivitas Transportasi Udara	(BUND DN+BUPT+ (BUND DN dan BUPT)) / (RINBU+BUPT(R))	0,80	Rasio	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal • Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024	TARGET	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	4.357.998.757.000	400.180.439.398			Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Bandar Udara, dan Direktorat Navigasi Penerbangan	
							REALISASI	0,76	0,76	0,76	0,799	0,799	0,799												
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	2 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara	"Jumlah Accident with fatalities (AOC 121 dan AOC 135)"/"Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)" x 1.000.000	2,15	Rasio	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan pesawat udara terkait dengan kegiatan surveillance, ramp check dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara • Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen seperti ASP, AM, SBU/RBU, SOP mitigasi serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara dan sebagainya • Pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan • Pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, keselamatan dan pengoperasian pesawat udara	TARGET	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	534.799.102.000	28.631.148.132			Direktorat Kelangkaan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Direktorat Navigasi Penerbangan	
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0											
		3 Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Transportasi Udara	"Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah"/ "Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A - F"	0,12	Rasio	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keamanan penerbangan terkait dengan monitoring serta evaluasi fasilitas dan personil keamanan penerbangan yang ada di bandar udara; • Pemenuhan standar keamanan penerbangan pada seluruh bandar udara meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen seperti ASP, SOP mitigasi serta pemenuhan SDM terkait keamanan transportasi udara dan sebagainya	TARGET	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12					Direktorat Keamanan Penerbangan	
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0											
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	4 Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara	Rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BSKPP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU	86	NILAI	• Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara; • Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/ prasarana di lingkungan transportasi udara; • Sarana untuk kritisi/ saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara melalui aplikasi survei kepuasan masyarakat (SKM) maupun kuesioner secara manual	TARGET	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	340.174.749.000	47.407.815.729			Setidjen Perhubungan Udara	
							REALISASI	93,26	93,83	93,43	93,60	93,89	93,54												
		5 Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	"Jumlah Penerbangan Tepat Waktu"/"Jumlah Total Penerbangan" "x 100%" (untuk 7 maskapai penerbangan)	72,50	%	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara meliputi monitoring serta evaluasi operasional angkutan udara; • Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan meliputi monitoring serta evaluasi armada angkutan udara; • Pemenuhan standar pelayanan minimal dalam penyelenggaraan bandar udara; • Pengawasan dan pengendalian terhadap implementasi air traffic flow management dan Airport Collaborative Decision Making	TARGET	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	784.226.527.000	66.910.411.485					
							REALISASI	85,88	73,99	85,43	82,69	82,44	81,49												

Jakarta, Juli 2024
Direktur Jenderal Perhubungan Udara

M. Kristi Ertah Murni
NIP. 19640907 199403 2 001

Lampiran VI

Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan III Tahun 2024

MONITORING RENCANA AKSI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2024

No.	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Perhitungan	Target PK		KESKATAN	TARGET DAN REALISASI	RENCANA/REALISASI PELAKSANAAN												ANGGARAN	REALISASI	CORRECTIVE ACTION		PELAKSANA/ PENANGGUNG JAWAB				
				VOL	SAT			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			JUSTIFIKASI	TINDAK LANJUT					
1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	9	10	11	12					
1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	(BUNB DN+BUPI+ (BUNB DN dan BUPRI) / (RINSBU+BUPRTR)	0,80	Rasio	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal • Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024.	TARGET	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	4.447.005.119.000	2.865.245.672.221			Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Bandar Udara, dan Direktorat Navigasi Penerbangan				
							REALISASI	0,76	0,76	0,76	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799			0,799						
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara	"Jumlah Accident with fatalities (AOC 121 dan AOC 135)/" Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)" x 1.000.000	2,15	Rasio	• Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan pesawat udara terkait dengan kegiatan surveillance, ramp check dan evaluasi terhadap pesawat beserta personel dalam penyelenggaraan angkutan udara • Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen seperti AEP, AM, SBU/BSU, SOP mitigasi serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara dan sebagainya • Pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan • Pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personel navigasi penerbangan, pelaksanaan dan pengoperasian pesawat udara	TARGET	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	524.027.264.000	311.518.027.007			Direktorat Kelakudanan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Direktorat Navigasi Penerbangan				
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0						
		Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Transportasi Udara	"Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah"/ "Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A - F"	0,12	Rasio		TARGET	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12					Direktorat Keamanan Penerbangan				
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						0			
		3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara	Rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BSKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU		86	NILAI	TARGET	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86			86	86	366.194.245.000	233.738.025.426			Setidjen Perhubungan Udara
									REALISASI	93,26	93,83	93,43	93,60	93,89	93,54	94,11	94,11	94,97										
5	Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	"Jumlah Penerbangan Tepat Waktu"/"Jumlah Total Penerbangan" "x 100%" (untuk 7 maskapai penerbangan)	72,50	%	TARGET	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	774.583.961.000	469.187.693.448								
					REALISASI	85,88	73,99	85,43	82,89	82,44	81,49	72,96	77,89	79,45														

Jakarta, Oktober 2024
Plt. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Lukman F. Daise
NIP. 19680306 199303 1 001

Lampiran VII

Monitoring Rencana Aksi Ditjen Perhubungan Udara Triwulan IV Tahun 2024

MONITORING RENCANA AKSI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2024

No.	Sesaran Program	Indikator Kinerja	Perhitungan	Target PK		KEGIATAN	TARGET DAN REALISASI	RENCANA/REALISASI PELAKSANAAN												ANGGARAN	REALISASI	CORRECTIVE ACTION		PELAKSANA/ PENANGGUNG JAWAB
				VOL	SAT			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			JUSTIFIKASI	TINDAK LANJUT	
1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	$(\text{BUNB DN}+\text{BUPR}+(\text{BUNB DN dan BUPR})/(\text{RINBU}+\text{BUPRTR}))$	0,80	Rasio	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal - Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024	TARGET	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	4.460.184.715.000	4.215.568.687.678			Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Bandar Udara, dan Direktorat Navigasi Penerbangan
							REALISASI	0,76	0,76	0,76	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799	0,799						
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara	$\frac{\text{"Jumlah Accident with fatalities (AOC 121 dan AOC 135)"/"Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)" x 1.000.000}}{}$	2,15	Rasio	- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keselamatan pesawat udara terkait dengan kegiatan surveillance, ramp check dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara - Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen seperti AEP, AM, SBURBU, SOP mitigasi serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara dan sebagainya - Pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan - Pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaiudaran dan pengoperasian pesawat udara	TARGET	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15	518.362.767.000	467.453.371.069			Direktorat Kelaiudaran dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Direktorat Navigasi Penerbangan
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
		Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Transportasi Udara	$\frac{\text{"Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah"/ "Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A - F"}}{}$	0,12	Rasio		TARGET	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12				Direktorat Keamanan Penerbangan	
							REALISASI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara	Rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BBKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU	86	NILAI	- Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara - Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/ prasarana di lingkungan transportasi udara - Sarana untuk kritisi/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara melalui aplikasi survei kepuasan masyarakat (SKM) maupun kuesioner secara manual	TARGET	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	371.587.534.000	331.914.876.991			Setdjen Perhubungan Udara
							REALISASI	93,26	93,83	93,43	93,60	93,89	93,54	94,11	94,11	94,97	94,86	94,91	96,11					
		Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Sektor Transportasi Udara	$\frac{\text{"Jumlah Penerbangan Tepat Waktu"/"Jumlah Total Penerbangan" x 100%"}}{\text{"(untuk 7 maskapai penerbangan)"}}$	72,50	%		TARGET	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	772.394.565.000	734.456.726.646			Direktorat Angkutan Udara	
							REALISASI	85,88	73,99	85,43	82,69	82,44	81,49	72,96	77,88	79,45	83,09	79,9						73,78

Jakarta, Januari 2025
Pjt. Direktur Jenderal Perhubungan Udara


Lukman F. Laha
NIP. 19680306 199303 1 001

Lampiran VIII

Dokumentasi



Kegiatan Penerbangan Perintis



Kegiatan Rekonsiliasi On Time Performance (OTP)



Kegiatan Ramp Check





Peresmian Pembangunan Bandar Udara Singkawang



Peresmian Bandar Udara Dhooho



Rekonsiliasi Penyusunan Dokumen SAKIP Tahun 2023 dan 2024



Evaluasi Implementasi SAKIP dan Penilaian Kinerja di Lingkungan Ditjen Hubud



Rapat Koordinasi Teknis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2024