



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



LAPORAN KINERJA TAHUN 2020



Kata Pengantar

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 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 2020 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 Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, dan Instruksi Presiden RI Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2004 Tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi.

Dengan telah disusunnya Laporan Kinerja Tahun 2020 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 2020 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,

2020

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOVIE RIYANTO R.

Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19661111 199503 1 001



Ringkasan Eksekutif

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan dan kurang berhasil Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya pada tahun 2020. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2020 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 2020 sebesar **104,88%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi udara sebesar 100%, 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 109,76%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 100,01%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020, seluruh sasaran mencapai rata-rata nilai capaian kinerja diatas 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2020 sudah cukup baik. 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 2020 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.

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2020 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 tahu 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).

**DAFTAR ISI**

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GRAFIK.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
RINGKASAN EKSEKUTIF.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
A. Latar Belakang.....	I-1
B. Tugas, Fungsi, dan Struktur Organisasi.....	I-2
C. Sumber Daya Manusia.....	I-2
D. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama (<i>Strategic Issue</i>)..	I-4
E. Sistematika Penyajian.....	I-6
BAB II PERENCANAAN KINERJA.....	II-1
A. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024.....	II-1
B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Direktorat Jenderal Perhu- bungan Udara.....	II-4
C. Perjanjian Kinerja.....	II-6
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	III-1
A. Capaian Kinerja.....	III-1
1. Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” ..	III-6
2. Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara”.....	III-13
3. Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara”.....	III-12
B. Analisis Efisiensi Sumber Daya.....	III-31
C. Capaian Keuangan.....	III-36



1. Pagu Tahun 2020.....	III-36
2. Realisasi Daya Serap.....	III-38
3. Dana Yang Tidak Dapat Terealisasi/Terserap.....	III-40
BAB IV PENUTUP	IV-1
A. Kesimpulan.....	IV-1
B. Saran dan Tindak Lanjut	IV-1



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1	Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. I-2
Tabel 2.1	Matriks Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja pada Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 II-3
Tabel 2.2	Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2020..... II-5
Tabel 2.3	Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2020 II-6
Tabel 2.4	Alokasi Anggaran Tahun 2020 berdasarkan DIPA Awal Tahun 2020..... II-7
Tabel 3.1	Perbandingan Target Dengan Realisasi Kinerja Tahun 2020 III-2
Tabel 3.2	Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2018 sampai dengan Tahun 2020 III-3
Tabel 3.3	Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2018 sampai dengan Tahun 2020 III-4
Tabel 3.4	Penjelasan Perubahan Rumus Penghitungan pada Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Udara..... III-8
Tabel 3.5	Jumlah Kejadian Insiden dan Kecelakaan Pesawat Udara Periode Tahun 2018-2020..... III-16
Tabel 3.6	Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara III-26
Tabel 3.7	Rincian Penerbangan Tepat Waktu, Keterlambatan dan Pembatalan di Tahun 2020 III-30
Tabel 3.8	Matriks Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016 - 2020..... III-32
Tabel 3.9	Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2020 III-34
Tabel 3.10	Sisa Alokasi Tahun Anggaran 2020 Berdasarkan Sumber Pendanaan..... III-35
Tabel 3.11	Matriks Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016 – 2020 III-37



Tabel 3.12	Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2020	III-39
Tabel 3.13	Sisa Alokasi Tahun Anggaran 2020 Berdasarkan Sumber Pendanaan	III-39



DAFTAR GRAFIK

	Halaman
Grafik 1.1	Komposisi Pegawai Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan I-3
Grafik 1.2	Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan..... I-3
Grafik 1.3	Komposisi Pegawai Berdasarkan Penempatan Pada Unit Kerja I-3
Grafik 3.1	Rata-rata Capaian Sasaran I Tahun 2018-2020..... III-6
Grafik 3.2	Target dan Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Udara.. III-7
Grafik 3.3	Rata-rata Capaian Sasaran II Tahun 2018-2020 III-13
Grafik 3.4	Target dan Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara..... III-16
Grafik 3.5	Persentase Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara..... III-17
Grafik 3.6	Target dan Realisasi Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara..... III-19
Grafik 3.7	Persentase Capaian Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara..... III-20
Grafik 3.8	Presentasi Capaian Rata-rata masing masing Indikator pada Sasaran III..... III-24
Grafik 3.9	Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara III-25
Grafik 3.10	Target dan Realisasi OTP Transportasi Udara III-27
Grafik 3.11	Persentase Capaian OTP Sektor Transportasi Udara III-28
Grafik 3.12	Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Tahun 2020..... III-29
Grafik 3.13	Faktor Yang dapat menjadi Mempengaruhi Pencapaian <i>On Time Performance</i> (OTP)..... III-31
Grafik 3.14	Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 Berdasarkan Sumber Dana..... III-35
Grafik 3.15	Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016-2020 III-37



Grafik 3.16	Perkembangan Pagu Anggaran DJU Tahun 2016-2020.....	III-38
Grafik 3.17	Rincian Realisasi Anggaran per Belanja	III-39
Grafik 3.18	Perbandingan Realisasi Anggaran Terhadap Target Tahun 2019 dan 2020	III-39
Grafik 3.19	Realisasi dan Sisa Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016-2020	III-40



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Struktur Organisasi Ditjen Perhubungan Udara.....	I-2
Gambar 3.1 Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional	III-11



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I Daftar Bandar Udara Dengan Jumlah Penumpang 500.000 Pnp/ Tahun
- Lampiran II Jumlah Pengujian Terhadap Kompetensi Petugas Aviation Security dan Teknisi Fasilitas Keamanan Penerbangan
- Lampiran III Daftar Bandar Udara Yang Sudah Mendapat Pengesahan Program Keamanan Penerbangan
- Lampiran IV Daftar Lokasi Yang Telah Dilakukan Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan, Pemeriksaan dan Pengujian Kinerja Peralatan Keamanan Penerbangan, Supervisi di Bidang Fasilitas Keamanan Penerbangan
- Lampiran V Daftar Bandar Udara Yang Hanya Melayani Rute Perintis
- Lampiran VI Daftar Bandar Udara Yang Hanya Melayani Angkutan Udara Niaga Berjadwal Domestik
- Lampiran VII 443 Bandar Udara Yang Melayani Penerbangan Dalam Negeri
- Lampiran VIII Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Total Penerbangan Kategori I
- Lampiran IX Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Jumlah Penerbangan Yang Mengalami Keterlambatan Kategori I
- Lampiran X Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Total Penerbangan Kategori II
- Lampiran XI Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Jumlah Penerbangan Yang Mengalami Keterlambatan Kategori II
- Lampiran XII Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Total Penerbangan Kategori III
- Lampiran XIII Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Jumlah Penerbangan Yang Mengalami Keterlambatan Kategori III
- Lampiran XIV Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Total Penerbangan Kategori IV



- Lampiran XV Jumlah Keterlambatan Berdasarkan Jumlah Penerbangan Yang Mengalami Keterlambatan Kategori IV
- Lampiran XVI Jumlah Pembatalan



BAB I PENDAHULUAN

Gambar: Bandar Udara Toraja - Sulawesi Selatan



A. Latar Belakang

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), sebagaimana yang diamanatkan Inpres Nomor 7 tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 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.

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun 2020 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategisnya dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan. Untuk pemenuhan atas sasaran strategis ini, setiap tahunnya disusun dan ditetapkan program dan kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yang pemenuhannya akan terakumulasi pada pencapaian tujuan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di akhir tahun kelima. Apabila tujuan strategis ini telah terpenuhi maka dapat dipersepsikan bahwa Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terpenuhi.

Untuk mengukur capaian kinerja dari setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran strategis tertentu dilakukan pengukuran kinerja terhadap kegiatan, dibandingkan dengan Rencana Kinerja (*Performance Plan*) yang tercantum dalam Perjanjian Kinerja Tahun 2020 sehingga kemudian dapat dilakukan analisis atas capaian kinerja guna memungkinkan teridentifikasinya sejumlah celah kinerja (*Performance Gap*) bagi perbaikan kinerja di masa mendatang.



B. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang merupakan tindak lanjut Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, 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	<ol style="list-style-type: none">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 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:



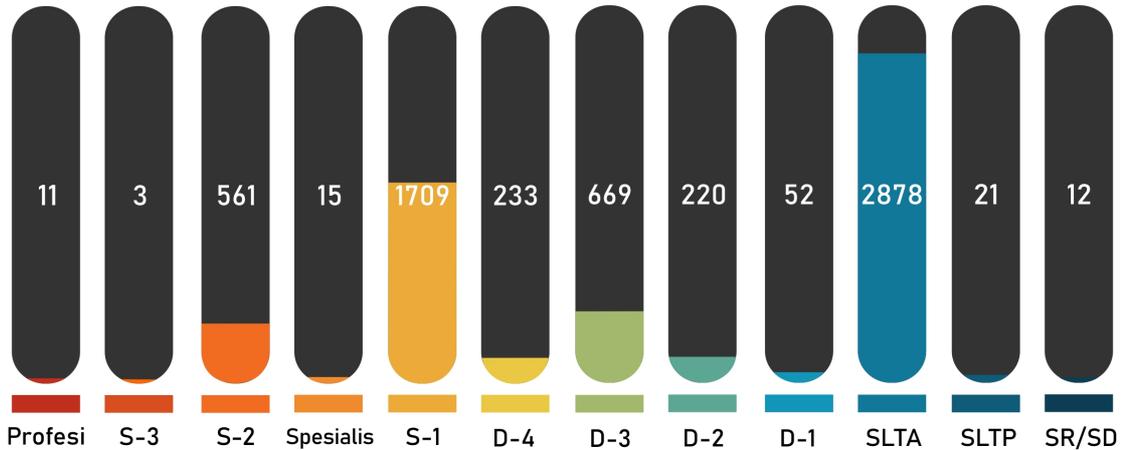
Gambar 1.1 Struktur Organisasi Ditjen Perhubungan Udara

C. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung dalam rangka tercapainya tujuan suatu organisasi. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki pegawai sejumlah 6.382 orang dengan komposisi jumlah pegawai



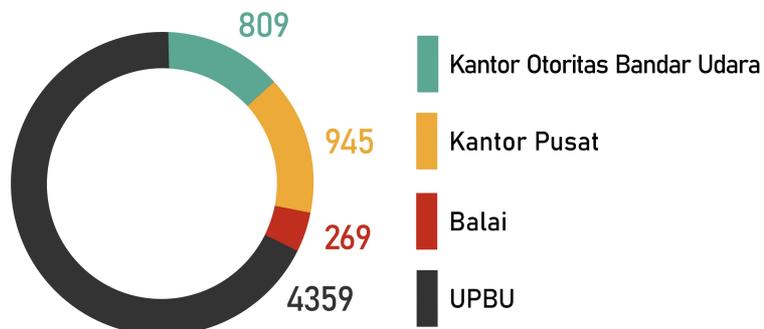
menurut Latar Belakang Pendidikan, Golongan, dan Penempatan pada Unit Kerja sebagai berikut:



Grafik 1.1 Komposisi Pegawai Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan



Grafik 1.3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Penempatan Pada Unit Kerja



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

a. Revolusi Industri 4.0

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, SMART Airport, pesawat tanpa awak dan penggunaan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sudah menjadi sebuah kebutuhan masyarakat sehingga Ditjen Perhubungan Udara perlu mempersiapkan langkah-langkah strategis agar mampu beradaptasi dengan era industri digital yang sudah mempengaruhi pola pelayanan transportasi udara saat ini. Ditjen Perhubungan Udara berkomitmen melakukan percepatan implementasi Industri 4.0 dengan melakukan pembenahan pada sisi regulasi, SDM, lebih banyak mengadopsi teknologi dalam pelayanan penumpang, penerapan SMART Airport, Eco Airport, Airport City serta berinovasi pada bisnis Kargo udara.

b. Pemisahan Operator dan Regulator

Sesuai arahan Menteri Perhubungan, beberapa UPBU dan Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan menggunakan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK-BLU) dan saat ini terdapat 6 unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang terdiri dari 4 UPBU dan 2 Balai dengan rincian sebagai berikut:

UPBU	
1.	Bandar Udara Juwata Tarakan
2.	Bandar Udara Kalimantan
3.	Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
4.	Bandar Udara Sis Al-Jufri Palu
BALAI	
1.	Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan
2.	Balai Kesehatan Penerbangan

Direncanakan akan dibentuk 1 (satu) Balai Baru yaitu Balai Layanan Umum Sertifikasi.



c. Globalisasi

Globalisasi adalah persaingan bebas atau *full liberalization*, dimana peran swasta semakin besar sehingga pemerintah harus siap dengan membuat aturan sehingga terjadi persaingan yang adil. Di ASEAN, liberalisasi dilakukan pada bidang *hard rights* (bidang yang berkaitan langsung dengan hak angkut penerbangan) dan *soft rights*.

Pentahapan Liberalisasi dilakukan pada Liberalisasi kargo (*Protocol 1 dan Protocol 2*) dan Liberalisasi penumpang (*Protocol 1 sampai dengan Protocol 6*). Dalam kondisi globalisasi perusahaan penerbangan yang akan berhasil adalah perusahaan yang efisien dan memiliki daya saing tinggi.

d. Pembangunan yang Berkelanjutan

Pembangunan yang berkelanjutan dalam transportasi udara merupakan pembangunan sektor transportasi udara yang bertumpu pada kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan yang saling terintegrasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sekarang dan masa datang. Untuk menciptakan sektor transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah sangat perlu dilakukan pembangunan yang terus menerus (berkelanjutan) agar pembangunan dapat dinikmati masyarakat luas.

e. Konektivitas Transportasi Nasional

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.

f. Isu Gender dalam Transportasi

Pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong terciptanya peran yang setara antara laki-laki dan perempuan dan kelompok masyarakat lain yang berkebutuhan khusus sehingga aspirasi, kebutuhan, dan kepentingan mereka dalam bidang transportasi dapat terakomodir dengan baik.

g. Pengusahaan Bandar Udara

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 pembiayaan melalui skema kerjasama SWASTA. Namun dengan adanya kebutuhan infrastruktur yang terus mendesak sementara APBN masih harus dialokasikan pada sektor strategis lainnya maka peran sektor swasta menjadi sangat penting dalam pengelolaan pembangunan, namun di satu sisi swasta masih enggan melakukan investasi di bidang infrastruktur karena belum adanya kepastian mengenai perencanaan, aturan, dan skema pembiayaan, serta kendala utama dalam hal pembebasan lahan dan perizinan.

h. COVID-19

Dalam kondisi Covid-19 dimana terjadinya perlambatan ekonomi dunia dan deglobalisasi, memberikan kesempatan kepada Indonesia untuk lebih dulu menyusun system transportasi yang tidak hanya produktif tapi juga memiliki nilai tambah tinggi dan memberikan jaminan kepastian *hygiene* sehingga kepercayaan dunia terhadap transportasi Nasional menjadi lebih baik bahkan dapat merebut pasar dunia penerbangan yang sebelumnya didominasi oleh Negara-negara maju.

E. Sistematika Penyajian

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 adalah sebagai berikut:

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

Pada Bab I disajikan penjelasan umum berupa latar belakang disusunnya LAKIP, Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan penekanan kepada aspek



strategis dan permasalahan utama (*strategic issue*) yang sedang dihadapi serta Sistematika Penyajian Laporan Kinerja Tahun 2020.

- **Bab II Perencanaan Kinerja**

Pada Bab II memuat Perencanaan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan menjelaskan Rencana Strategis, Rencana Kinerja Tahunan dan Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020.

- **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 2020 dan dilakukan analisis capaian kinerja dengan cara sebagai berikut:

- 1) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja Tahun 2020
- 2) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2020 dengan tahun-tahun sebelumnya
- 3) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2020 dengan target Renstra periode Tahun 2020-2024
- 4) Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta solusi yang telah dilakukan
- 5) Analisis program/kegiatan yang menunjang keberhasilan/kegagalan pencapaian pernyataan kinerja IKU Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

6) 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 2020 serta saran tindak lanjut/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 2020;
- c. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2020 Revisi;
- d. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2020;
- e. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2020 Revisi;
- f. Matriks Pengukuran Kinerja Tahun 2020;
- g. Dokumentasi kegiatan yang mendukung pencapaian kinerja Tahun 2020;
- h. Lampiran lain yang dianggap perlu.



BAB II

PERENCANAAN KINERJA



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

Rencana strategis menggambarkan hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. Dalam sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah yang merupakan instrumen pertanggungjawaban sekaligus instrumen manajemen kinerja, rencana strategis merupakan langkah awal untuk melakukan pengukuran kinerja instansi pemerintah.

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas program, serta agar mampu eksis dan unggul dalam persaingan yang semakin ketat dalam lingkungan yang berubah sangat cepat, suatu instansi pemerintah harus selalu melakukan perubahan menuju perbaikan. Perubahan tersebut perlu disusun dalam suatu pola yang sistematis dalam wujud perencanaan strategis dengan tahapan yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan akuntabilitas dan kinerja yang berorientasi pada pencapaian hasil (*result oriented*).

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 dimana sasaran dan target 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 bencana;
- 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 Utama:

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

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

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Ket.
1.	Meningkatnya Konektivitas Masyarakat terhadap Jasa Layanan Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Terwujudnya Konektivitas Nasional	1) Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Indikator Kinerja Utama (IKU)
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	
3.	Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1) Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	
				2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	
4.	Tercapainya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan	1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Indikator Kinerja Penunjang (IKP)



No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Ket.
	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara		Yang Baik	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 Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi Udara	Meningkatnya Kualitas Transportasi Udara Yang Ramah Lingkungan	1) Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi Udara	

Kelima sasaran dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dilaksanakan melalui Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara dan masing-masing sasaran dapat dicapai melalui kegiatan sebagai berikut:

1. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
2. Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara;
3. Pengembangan Angkutan Udara Perintis;
4. Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara;
5. Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan;
6. Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan.

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 strategis bukanlah satu satunya dokumen yang menjadi acuan dalam menyusun suatu rencana kinerja. Selain Renstra dokumen



lain atau peraturan lain yang menjadi acuan adalah Undang-undang 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Undang-undang No. 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Undang-undang No. 27 Tahun 2009 tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD. Rencana kinerja tahunan sebagai penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis, yang di dalamnya memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun mendatang dengan menunjukkan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan. Indikator dimaksud meliputi indikator-indikator pencapaian sasaran yang merupakan indikator kinerja utama. Rencana kinerja ini merupakan tolak ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan/kegagalan penyelenggaraan pemerintah untuk periode 1 (satu) tahun kedepan. Dokumen rencana kinerja antara lain berisikan informasi mengenai sasaran, indikator kinerja yang merupakan indikator kinerja utama dan target yang akan dicapai pada periode bersangkutan sesuai dengan target yang ditetapkan dalam rencana strategis.

Target Indikator Kinerja Utama pada Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 sama dengan Target yang ada pada Rencana Strategis untuk periode Tahun 2020 yaitu target yang diusulkan pada pembahasan pagu indikatif (satuan 1) Tahun 2020, secara garis besar sebagai berikut:

Tabel 2.2 Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2020

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	0,76	Rasio
2.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	2,16	Rasio
		3. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;	0.16	Rasio
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	82	%



No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
		5. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	86	%

C. Perjanjian Kinerja

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 ini, merupakan bentuk tekad Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam mewujudkan "Good Governance" dengan mengimplementasikan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang merupakan alat ukur keberhasilan organisasi serta menjadi dasar penilaian dalam evaluasi akuntabilitas kinerja pada akhir tahun anggaran 2020.

Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini merupakan butir-butir kesepakatan kinerja atau persetujuan kinerja (*performance agreement*) ataupun *service agreement* dan dokumen "kontrak" antara Pimpinan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Menteri Perhubungan.

Pada konteks implementasi AKIP, Perjanjian Kinerja ini untuk merinci dan memperjelas target-target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun serta untuk mempermudah terkait dengan sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu definitif) sehingga dapat mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil. Adapun Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Udara pada Tahun 2020 sebagai berikut:

Tabel 2.3 Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2020

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	0,76	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	82	%



No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	86	%
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	0,16	Rasio

Seluruh indikator tersebut diatas dilakukan dengan alokasi anggaran pada Tahun 2020 sesuai dengan DIPA Tahun 2020 dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 2.4 Alokasi Anggaran Tahun 2020 berdasarkan DIPA Awal Tahun 2020

Kegiatan		Anggaran
1.	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	Rp 2.222.763.777.000
2.	Pengembangan Angkutan Udara Perintis	Rp 373.565.756.000
3.	Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara	Rp 197.156.061.000
4.	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Rp 2.702.561.601.000
5.	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan	Rp 277.500.371.000
6.	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan	Rp 33.028.309.000



BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

Gambar: Bandar Udara Siau - Sulawesi Utara



Akuntabilitas kinerja adalah pencapaian kinerja suatu instansi pemerintah dikaitkan dengan sejauh mana organisasi tersebut telah melakukan upaya-upaya strategis dan operasional untuk mencapai sasaran dan tujuan dalam rangka pemenuhan Visi dan Misinya.

Pengukuran kinerja dilakukan secara berkala (triwulan) dan tahunan yang dapat menggambarkan posisi kinerja instansi sebagai tolok ukur keberhasilan atau kegagalan organisasi. Evaluasi dan analisis atas capaian kinerja terhadap rencana kinerja akan memungkinkan terjadinya adanya sejumlah deviasi/perbedaan nilai kinerja, sehingga diperlukan strategi perbaikan untuk mewujudkan capaian kinerja yang lebih baik dimasa mendatang.

A. Capaian Kinerja

Persentase pencapaian sasaran merupakan perbandingan antara tingkat capaian target yang telah ditetapkan dan realisasi kinerja yang telah dilaksanakan dari masing-masing indikator sasaran yang telah ditetapkan. Persentase pencapaian sasaran setiap indikator juga dibandingkan dengan persentase tahun lalu apakah capaian sasaran meningkat atau menurun. Dalam penghitungan persentase capaian kinerja terdapat 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:

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

Pencapaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020 dilakukan dengan melihat pencapaian kinerja sebagaimana terlihat dalam form Pengukuran Kinerja.



Tabel 3.1 Perbandingan Target Dengan Realisasi Kinerja Tahun 2020

No.	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		SATUAN	TARGET	REALISASI					CAPAIAN (%)
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TOTAL	
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	100,00%
Rata-Rata Capaian Sasaran						100%					
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	0	0	0	0	200%
		3	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	0	0	0	0	200%
Rata-Rata Capaian Sasaran						100% (skala max 100%)					
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	88	91	91	90	109,76%
		5	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86	83,20	91,87	91,01	85,36	86,01	100,01%
Rata-Rata Capaian Sasaran						104,88%					



Tabel 3.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2018 sampai dengan Tahun 2020

No	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		Satuan	2018			2019			2020		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,72	0,62	86,69 %	0,74	0,52	70,27 %	0,76	0,76	100 %
Rata-rata Capaian Sasaran					86,69 %			70,27 %			100 %		
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,94	2,79	105,09 %	2,45	0,818	166,61 %	2,16	0	200 %
		3	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0,00	200,00 %	0,17	0,00	200,00 %	0,16	0	200 %
Rata-rata Capaian Sasaran					76,27 %			91,65 %			100 %		
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	-	-	-	-	-	-	82	90	109,76%
		5	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	87,00	79,91	91,85 %	88	85,73	97,42 %	86%	86,01%	100,01%
Rata-rata Capaian Sasaran					91,85 %			97,42 %			104,88 %		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA					84,94 %			86,44 %			101,63%		



Tabel 3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2018 sampai dengan Tahun 2020

No	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2018			2019			2020		
				Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0.72	0.62	86.69%	0,74	0.52	70,27%	0,76	0,76	100%
Rata-rata Capaian Sasaran				86.69%			70,27%			100%		
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2 Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2.94	2.79	105.09%	2,45	0,818	166,61%	2,15	0	200%
		3 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0.16	0.00	200.00%	0,17	0.00	200,00%	0,16	0	200%
Rata-rata Capaian Sasaran				76,27%			91,65%			100%		
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	-	-	-	-	-	-	82	90	109,76%
		5 Persentase capaian on time performance (OTP) sektor transportasi udara	%	87.00	79.91	91.85%	88	85,73	97,42%	86%	86,01%	100,01%

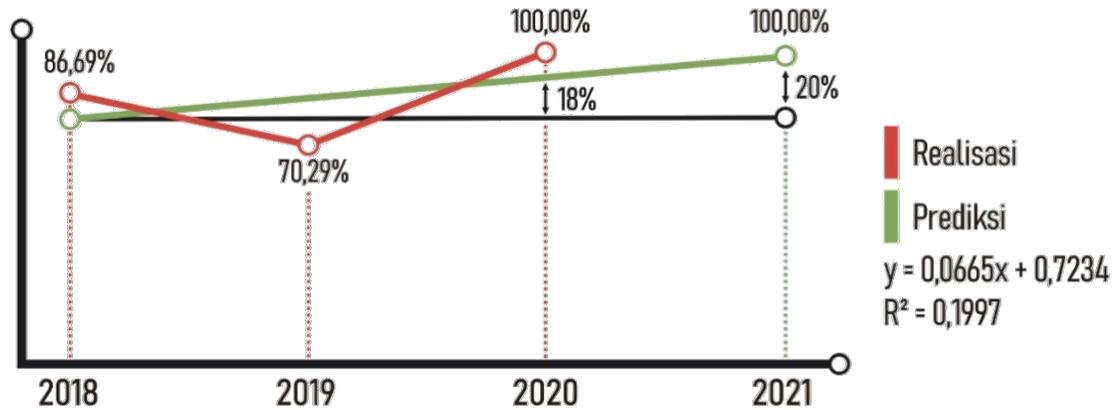


DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

No	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2018			2019			2020		
				Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%
Rata-rata Capaian Sasaran				91,85 %			97,42 %			104,88 %		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA				84,94 %			86,44 %			101,63%		

Catatan : Realisasi Tahun 2020 belum dapat dibandingkan dengan tahun lainnya di dalam periode Renstra Tahun 2020 – 2024 karena tahun 2020 merupakan tahun awal periode renstra.

1. Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara”



Grafik 3.1 Rata-rata Capaian Sasaran I Tahun 2018-2020

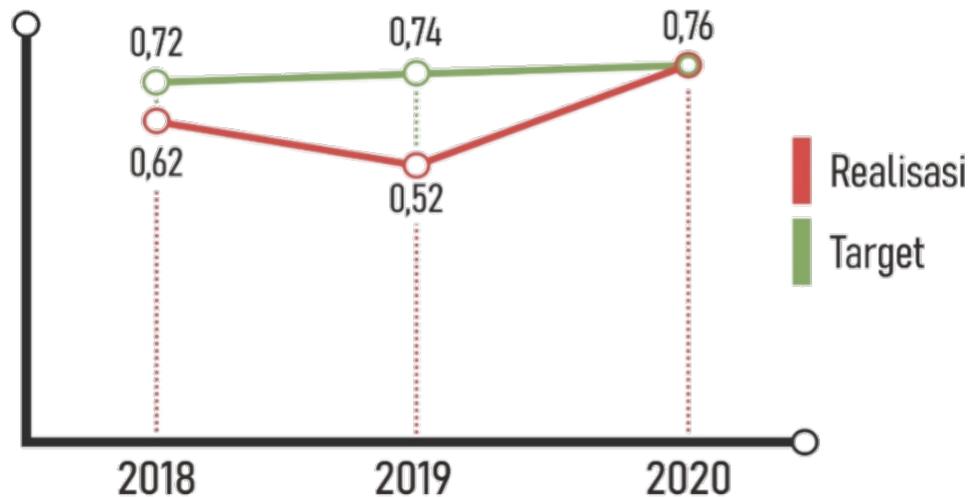
Capaian Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” dalam kurun waktu 3 tahun (Periode Tahun 2018 sampai dengan Tahun 2020) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 85,65%, sementara tingkat kegagalan mencapai nilai 14,35% yang dikontribusi oleh kegagalan pada setiap tahun sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hasil ini menggambarkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama periode tahun 2018-2020 sudah cukup baik. Berdasarkan garis *trendline* (garis warna hijau) sebagaimana ditunjukkan dalam grafik di atas terlihat bahwa selama 3 (tiga) tahun anggaran tampak adanya peningkatan kinerja dengan kenaikan rata-rata selama 3 tahun sebesar 18% dan diprediksi akan terus mengalami peningkatan di akhir tahun 2021 dengan kenaikan sebesar 20%, sehingga dengan tetap mempertahankan kondisi *Business As Usual* (BAU) minimum pencapaian pada tahun 2021 adalah sebesar 100% atau terus mengalami peningkatan maksimal pada angka 120% dengan catatan tetap mempertahankan target yang sama.

Pencapaian sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” melalui program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara dengan kegiatan Pelayanan Angkutan Udara Perintis serta Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional. Sasaran I Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini hanya dibentuk oleh satu indikator



kinerja “Rasio konektivitas transportasi udara” sehingga capaian sasaran ini hanya dipengaruhi oleh tingkat keberhasilan indikator tersebut. Berikut adalah penjelasan detail terkait indikator pembentuknya:

1. Rasio konektivitas transportasi udara



Grafik 3.2 Target dan Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Capaian kinerja pada Indikator ini dihitung melalui rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUNB DN} + \text{BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}} = \frac{90 + 128 + 44}{301 + 43} = 0,76$$

Keterangan:

- BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri (**90 Bandar Udara**)
- BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (**128 Bandar Udara**)
- BUNB DN dan BUPR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis (**44 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) (**43 Bandar Udara**)

Rumus penghitungan capaian untuk indikator Rasio Konektivitas mengalami perubahan dari tahun 2018 sampai dengan 2020 sebagaimana dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 3.4 Penjelasan Perubahan Rumus Penghitungan pada Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Tahun	Rumus Penghitungan	Capaian	Keterangan
2018	Hasil perbandingan antara jumlah bandar udara yang sudah beroperasi baik itu bandar udara yang melayani penerbangan dalam negeri maupun bandar udara perintis dibagi dengan jumlah bandar udara sesuai dengan KM 166 tahun 2019 maupun bandar udara diluar KM 166 tahun 2019	0,62	-
2019	Mengacu pada PM 69 tahun 2013 tentang Tatanan Kebandar Udara Nasional yang menggunakan nilai pembagi semula berjumlah 299 direvisi menjadi 301 Bandar Udara sesuai dengan KM 166 tahun 2019	0,52	Capaian mengalami penurunan dibandingkan tahun 2018
2020	Mengacu pada jumlah bandar udara yang beroperasi yang menangani rute komersil domestik maupun perintis	0,76	Capaian mengalami peningkatan walaupun ada beberapa rute penerbangan mengalami penutupan akibat pandemik covid-19 dimana



	dibagi dengan total bandar udara sesuai KM 166 tahun 2019 dan SKEP Perintis		terjadinya penurunan jumlah penumpang yang signifikan hingga mencapai nilai minus 80% lebih yang disebabkan adanya penyesuaian harga tiket pesawat udara akibat adanya penambahan biaya akibat kebijakan pemerintah yang mengharuskan adanya tes SWAB PCR, Antigen maupun rapid bagi penumpang pesawat udara.

Pada tahun 2020, terdapat 90 bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, dan bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis Nomor: 270 Tahun 2019 tentang Rute Perintis Penumpang Dan Subsidi BBM Tahun Anggaran 2020 sejumlah 121 bandar udara khusus perintis. Sementara bandara yang melayani keduanya sesuai dengan KP Perintis ialah 43 bandara. Sementara itu sebagai pembagi dalam perhitungan Rasio konektivitas, jumlah bandara dalam RINBU sesuai KM 166 tahun 2019 adalah 301 bandara, serta terdapat 34 bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis yang tidak termasuk dalam RINBU. Sehingga mengacu pada perhitungan Indikator yang baru sesuai dengan Dokumen rencana Strategis Nomor: KP 13 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020–2024 yang menghasilkan rasio sebesar 0,76.

Konektivitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, sebagai berikut:

1. Jumlah bandar udara yang beroperasi;

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 tahun 2019 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, terdapat bandar udara yang dikelola Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal



Perhubungan Udara dan dikelola Kementerian BUMN cq. PT. Angkasa Pura I dan II.

2. Jumlah rute penerbangan yang beroperasi baik perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal

Dalam keadaan normal jumlah rute penerbangan yang beroperasi di Tahun 2020 mencapai 501 (lima ratus satu) rute penerbangan domestik dengan 15 (lima belas) maskapai yang menghubungkan 154 (seratus lima puluh empat) kota dalam negeri.

Untuk dukungan bandar udara perintis Ditjen Perhubungan Udara masih terus dioptimalisasi melalui program "*Pelayanan Angkutan Udara Perintis dan Jembatan Udara*" yang dialokasikan setiap tahun untuk mempertahankan konektivitas Nasional sekaligus merupakan program pemerintah dalam upaya Perbaikan ekonomi nasional dalam penanganan *pandemic Covid-19*.

3. Pembangunan dan rehabilitasi bandar udara

Pembangunan bandar udara baru Tahun 2020-2024 ditargetkan sebanyak 21 (dua puluh satu) bandar udara baru, namun yang ditargetkan siap beroperasi dalam periode tahun 2020-2024 adalah sebanyak 12 (dua belas) bandar udara baru yang terdiri dari:

- a. Bandar Udara Buntukunik (2020, Sudah Beroperasi)
- b. Bandar Udara Ngloram (2021)
- c. Bandar Udara Banggai Laut (2022)
- d. Bandar Udara Murung Raya (2023)
- e. Bandar Udara Kediri (2023)
- f. Bandar Udara Bali Baru (2023)
- g. Bandar Udara Mandailing Natal/Bukit Malintang (2023)
- h. Bandar Udara Nabire Baru (2023)
- i. Bandar Udara Fak Fak (2023)
- j. Bandar Udara Singkawang (2024)
- k. Bandar Udara Pohuwato (2024)

I. Bandar Udara Boolang Mongondow (2024)

Sedangkan 9 (sembilan) bandar udara baru yang belum ditargetkan beroperasi pada periode tahun 2020-2024 (pembangunan masih berlanjut) adalah sebagai berikut:

- a. Bandar Udara Sobaham
- b. Bandar Udara Weda
- c. Bandar Udara Kayong Utara
- d. Bandar Udara Manokwari Selatan
- e. Bandar Udara Labuhan Batu
- f. Bandar Udara Gorom
- g. Bandar Udara Wasior
- h. Bandar Udara Sukabumi
- i. Bandar Udara Kolaka Utara.

Adanya pembangunan Bandar Udara baru yang ditargetkan setiap tahun dan dengan telah beroperasinya Bandar Udara Buntukunik per bulan Agustus tahun 2020 memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan nilai rasio konektivitas pada tahun 2020.

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



Gambar 3.1 Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional

Keterangan:

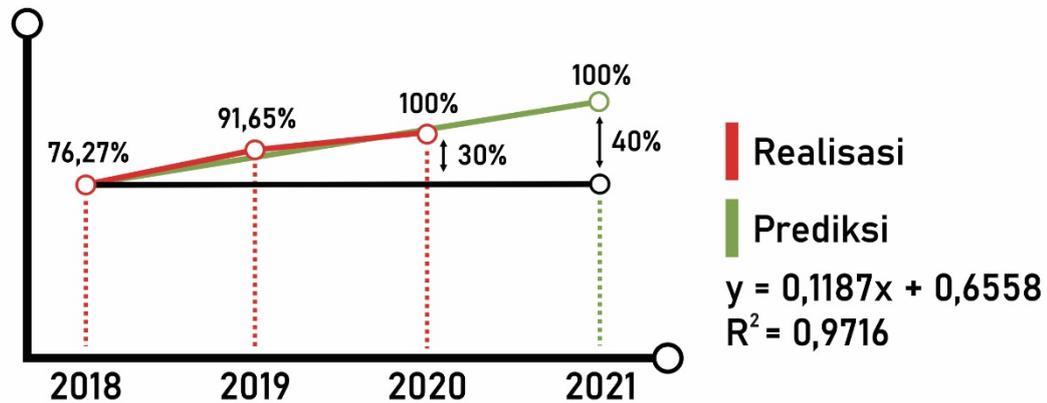


- Lingkaran sebagaimana gambar di atas adalah Luas Area pelayanan Bandar Udara Nasional
- Bagian di luar lingkaran adalah area yang tidak dilayani oleh Bandar Udara Nasional

Dalam upaya meningkatkan konektivitas melalui pembangunan bandar udara, Kementerian Perhubungan melakukan langkah strategis sebagai berikut:

- a. Mengeluarkan kebijakan pembangunan 12 (dua belas) bandar udara baru;
- b. Optimalisasi anggaran berupa pendanaan berbasis modal melalui pendanaan SBSN yang dilaksanakan secara *multiyears*;
- c. Pengalokasian anggaran terkait subsidi BBM, rute keperintisan dan perintis kargo yang mendorong dibukanya rute keperintisan baru setiap tahunnya;
- d. Melakukan serahterima bandar udara milik Pemerintah Daerah sehingga dapat dikembangkan melalui APBN, juga melaksanakan optimalisasi bandar udara yang dikelola TNI melalui perjanjian kerjasama sehingga dapat dioperasikan sebagai bandar udara sipil;
- e. Percepatan pembangunan bandar udara melalui koordinasi dan pemberdayaan seluruh sektor terkait khususnya Pemda, Kementerian ATR/BPN, LMAN dan *stakeholder* terkait lainnya guna percepatan pembebasan lahan bandar udara.

2. Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara”



Grafik 3.3 Rata-rata Capaian Sasaran II Tahun 2018–2020

Pencapaian sasaran “Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara” melalui program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara dengan kegiatan Pengawasan dan Pembinaan Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan, Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan serta Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan kegiatan pengawasan dan pembinaan kebandarudaraan serta peningkatan keselamatan bandar udara. Capaian sasaran Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara selama kurun waktu 3 tahun sebesar 89,31% dengan nilai persentase kegagalan sebesar 10,69%. Nilai ini merupakan angka yang cukup baik yang dapat diartikan bahwa Ditjen Perhubungan Udara cukup berhasil menurunkan angka kecelakaan dan menurunkan tingkat gangguan keamanan sesuai dengan target yang ditetapkan walaupun masih dibawah nilai maksimal yang diharapkan. Hal ini berarti masih perlu pembenahan sektor keselamatan transportasi untuk memaksimalkan nilai capaian kinerja pada rencana strategis 5 tahun berikutnya (2020–2024). Dari grafik di atas juga dapat kita lihat bahwa capaian kinerja sasaran ini mencapai angka terbaik di tahun 2020 dengan capaian kinerja sebesar 100% yang berarti tidak ada gangguan keamanan dan kecelakaan yang terjadi selama tahun 2020. Berdasarkan garis *trendline* sebagaimana ditunjukkan dalam grafik di atas terlihat bahwa selama 3 (tiga) tahun tampak adanya peningkatan kinerja dengan kenaikan rata-rata selama 3 tahun



sebesar 30% dan diprediksi akan terus mengalami peningkatan di akhir tahun 2021 dengan kenaikan sebesar 40%, sehingga dengan tetap mempertahankan kondisi *Business As Usual* (BAU) minimum pencapaian pada tahun 2021 adalah sebesar 100% atau terus mengalami peningkatan maksimal pada angka 110% dengan catatan tetap mempertahankan target yang sama.

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

1. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara

Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/ atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transport komersial. 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.

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:

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

$$= \frac{0}{402.874} \times 1.000.000$$

$$= 0$$

$$\text{Capaian} = \frac{(2 \times 2,16) - 0}{2,16} \times 100\% = 200\%$$

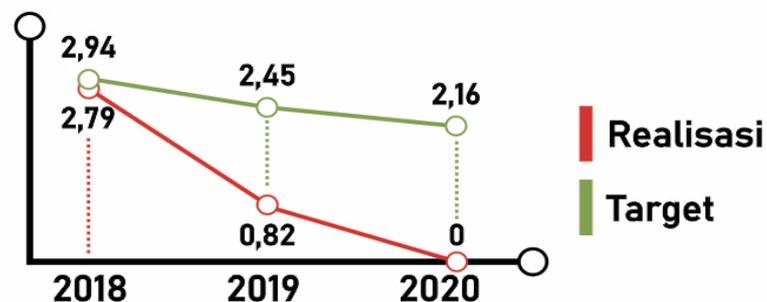
Untuk target dengan nilai 2,16 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang boleh terjadi dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian 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, sehingga diperoleh nilai rasio kejadian kecelakaan pada tahun 2020 sebesar 0 dimana tidak ada kejadian kecelakaan dengan jumlah pergerakan pesawat udara AOC 121 dan 135 pada tahun 2020 sebesar 402.874 pergerakan pesawat dengan capaian kinerja sebesar 200% yang pada skala maksimal sebesar 100%. Nilai tersebut di atas dengan pengertian bahwa semakin sedikit kejadian akan mengakumulasi capaian kinerja semakin besar sementara sebaliknya semakin banyak kejadian kecelakaan akan mengakumulasi capaian kinerja yang semakin kecil.

Tabel 3.5 Jumlah Kejadian Insiden dan Kecelakaan Pesawat Udara Periode Tahun 2018-2020

Tahun	TAHUN 2018	TAHUN 2019	TAHUN 2020
Jumlah Kejadian Insiden Pesawat	31	21	102
Jumlah Kejadian Kecelakaan	4	1	0
Jumlah Pergerakan	1.433.532	1.221.910	402.874

Indikator kinerja “Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara” merupakan Indikator Utama yang paling dipantau oleh Pemerintah Pusat maupun masyarakat Indonesia karena sangat terkait langsung dengan kejadian kecelakaan transportasi udara yang menggambarkan citra penerbangan nasional di dalam negeri maupun luar negeri. Tabel di atas memperlihatkan terjadinya penurunan kejadian kecelakaan setiap tahunnya dimana pada akhir tahun 2020 tidak ada kejadian kecelakaan dengan rata rata kejadian per tahun sebanyak 1 kejadian kecelakaan. Meskipun mengalami penurunan dalam hal jumlah pergerakan pesawat pada tahun 2020 sebagai dampak dari pandemik covid-19, tetapi rasio kecelakaan memiliki nilai yang jauh lebih kecil dibandingkan tahun-tahun sebelumnya yang memberikan indikasi bahwa kejadian kecelakaan per 1.000.000 pergerakan terus menurun hingga akhir tahun 2020.

Selanjutnya untuk perbandingan target dan realisasi indikator “Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara” selama periode tahun 2018-2020 dapat dilihat pada grafik di bawah ini:

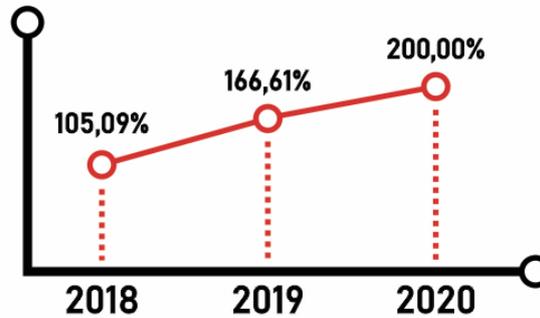


Grafik 3.4 Target dan Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Dalam grafik di atas tampak bahwa garis target berwarna biru maupun garis realisasi berwarna merah terus menurun sejak tahun 2018 sampai tahun



2020. Hal ini menunjukkan bahwa Ditjen Perhubungan Udara telah berupaya sebaik mungkin untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan setiap tahunnya dengan nilai rasio kecelakaan sampai dengan akhir tahun 2020 diupayakan untuk ditekan dibawah nilai rasio 2,16 sesuai dengan cita-cita Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan "Zero Accident".



Grafik 3.5 Persentase Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Grafik di atas menggambarkan capaian kinerja Ditjen Perhubungan Udara dengan trend grafik terus mengalami peningkatan kinerja sejak tahun 2018 sampai dengan tahun 2020. Hal ini menunjukkan peningkatan kinerja terkait keselamatan transportasi udara selama periode tersebut, yang terlihat dari menurunnya angka kecelakaan dari 4 kasus pada tahun 2018, 1 kasus pada tahun 2019 dan tidak adanya kasus pada tahun 2020.

Dari data tiga tahun tersebut menunjukkan bahwa capaian kinerja keselamatan transportasi udara menunjukkan hasil yang *on-track* sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dalam Renstra terkait yaitu Renstra 2015-2019 dan Renstra 2020-2024. Hal tersebut menunjukkan bahwa Ditjen Perhubungan Udara berhasil dalam menurunkan angka kecelakaan transportasi udara selama kurun waktu 2018 - 2020 dengan nilai penurunan total sejak 2018 hingga 2020 sebesar 2,79 setara dengan persentase penurunan sebesar 100%, sedangkan rata-rata rasio selama 3 tahun adalah sebesar 1,20 yang setara dengan 1 (satu) kejadian kecelakaan dalam setiap tahunnya.

Indikator Kinerja Utama "Rasio Kecelakaan Transportasi Udara" pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat nilai



realisasinya diharapkan dapat didongkrak mencapai “Zero Accident” sebagai nilai pencapaian tertinggi Ditjen Perhubungan Udara. Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian dan pembinaan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang terimplementasi dalam kegiatan dan tindakan sebagai berikut:

- Pelaksanaan *Special Audit* terhadap organisasi penerbangan;
 - Peningkatan kuantitas dan kualitas jumlah SDM Inspektur penerbangan;
 - Peningkatan frekuensi *ramp check* pesawat udara
 - Melakukan perbaruan regulasi penerbangan terkait keselamatan
 - Peningkatan pengawasan dan pembinaan terhadap operator penerbangan
 - Pelaksanaan penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap tindak pelanggaran yang menyangkut keselamatan penerbangan
 - Pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU)
2. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara

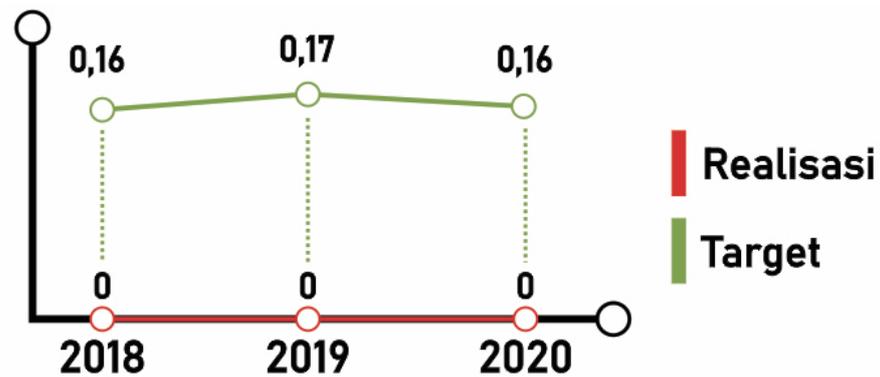
Indikator Kinerja ini dihitung dengan mekanisme perhitungan dengan rumus 2 dimana semakin kecil nilai rasio akan memperlihatkan capaian kinerja yang semakin baik dan sebaliknya semakin besar rasio akan memperlihatkan capaian yang semakin buruk. Adapun rumus perhitungan sebagai berikut:

$$\frac{\text{Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Darurat Merah}}{\text{Jumlah Bandara Yang Melayani} \geq 500.000 \text{ Penumpang per Tahun}}$$

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 yang melayani minimal 500.000 penumpang di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2020 terhitung sebanyak 60 bandar



udara. Terkait hal ini terdapat perbedaan dari tahun 2019 sebanyak 30 bandar udara. Jumlah Pada tahun 2020 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 0,16 atau setara dengan capaian kinerja sebesar 200% pada skala maksimal 100%.



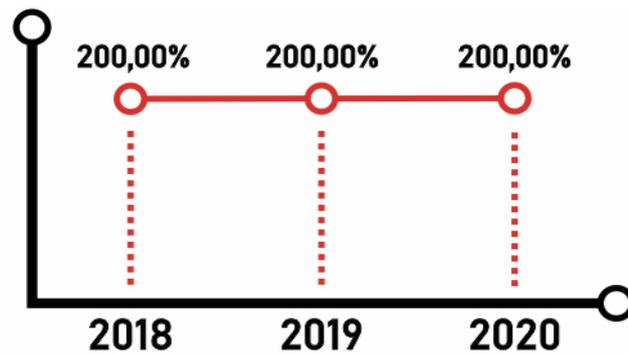
Grafik 3.6 Target dan Realisasi Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Dengan nilai rasio sebesar 0 (nol) artinya tidak terdapat gangguan keamanan pada 60 Bandar Udara Nasional sampai dengan adanya pemberlakuan darurat "merah" (sampai dengan diturunkannya aparat keamanan setingkat TNI/ Kepolisian). Nilai 0 (nol) kejadian ini merupakan pencapaian terbaik/tertinggi dari indikator Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara dengan persentase capaian sebesar 200%, bahkan secara kumulatif sejak tahun 2018 tidak terdapat kejadian gangguan keamanan dari batasan target maksimal 5 (lima) kejadian gangguan keamanan. 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 tanpa adanya kejadian dengan tingkat ancaman tinggi dengan nilai rasio 0 (Nol).

Dapat disampaikan pula bahwa walaupun selama ini kejadian keamanan di lingkungan bandar udara relatif sangat kecil, tidak mengurangi kesiapan pengelola bandar udara dalam menghadapi kejadian serius khususnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara karena kegiatan



peningkatan kompetensi SDM dan kelengkapan sarana dan prasarana dalam penanganan keadaan darurat terus dikembangkan, selain itu dengan adanya kewajiban bandar udara dalam menyusun *Airport Security Programme (ASP)* dan *Airport Contingency Plan* menjadikan bandara di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara selalu siap dalam segala kemungkinan adanya gangguan keamanan.



Grafik 3.7 Persentase Capaian Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa capaian kinerja gangguan keamanan pada pelayanan Jasa transportasi udara di tahun 2020 berhasil mengulang keberhasilan pada tahun 2018 dan 2019 dengan capaian yang sama yakni sebesar 200%. Hal ini berarti bahwa selama periode tersebut Ditjen Perhubungan Udara telah berhasil mempertahankan kondisi bandar udara tanpa adanya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara sampai pada tingkat diturunkannya TNI atau Polri.

Selanjutnya, langkah-langkah yang dilakukan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan sehingga capaian kinerja terhadap indikator di atas mencapai target antara lain sebagai berikut:

- a. Melakukan pengujian terhadap kompetensi personel baik itu personel pengamanan penerbangan (Avsec) maupun personel fasilitas keamanan penerbangan;
- b. Pembinaan personel pengamanan penerbangan, instruktur, dan manajer keamanan penerbangan terkait dengan profesionalisme pelaksanaan tugas dan tanggung jawab, regulasi terbaru di bidang pengamanan penerbangan, dan tata cara pemeriksaan keamanan penerbangan pada



saat pandemi Covid-19 sesuai dengan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SE.40 Tahun 2020.

- c. Pengesahan Program Keamanan Bandar Udara yang telah memenuhi regulasi PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional dan KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Dalam proses pengesahan program keamanan penerbangan ada beberapa tahapan yang harus dipenuhi yaitu:

- Tahap pertama adalah permohonan pengesahan ASP dari bandara,
 - Tahap kedua yaitu pemaparan dokumen ASP,
 - Tahap ke tiga yaitu verifikasi lapangan dan
 - Tahap ke empat pengesahan program keamanan penerbangan.
- d. Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan, Pemeriksaan dan pengujian kinerja peralatan keamanan penerbangan, Supervisi di bidang Fasilitas Keamanan Penerbangan pada 43 lokasi yang mencakup bandar udara di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara, Perum LPPNPI, PT. Angkasa Pura I dan II serta badan usaha yang bergerak dibidang Regulated Agen (RA)
- e. Penilaian Sistem Siber Keamanan Penerbangan di 5 lokasi yaitu
- 1) PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Soekarno Hatta - Cengkareng;
 - 2) PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Kualanamu – Medan;
 - 3) PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang I Gusti Ngurah Rai - Denpasar;
 - 4) PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara Juanda – Surabaya
 - 5) Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) Hang Nadim – Batam
- f. Penyusunan Pernyataan Konteks Risiko Keamanan (PKRK) Tahun 2020.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, penyusunan dokumen PKRK dilakukan setiap tahunnya dalam rangka memetakan kondisi ancaman penerbangan termasuk peringkat risiko



masing-masing skenario ancaman dengan perolehan informasi ancaman dari beberapa sumber yang kredibel termasuk dokumen ICAO 10108 2nd edition.

Beberapa tahapan dan kegiatan telah dilaksanakan dalam rangka penyusunan dokumen PKRK, antara lain :

- 1) Konsultasi *risk management* dalam rangka penyusunan dokumen *Risk Context Statement* tahun 2020 dengan Pemerintah Australia bulan Februari 2020.
- 2) Menerima dan mengevaluasi hasil asistensi dengan Pemerintah Australia dalam rangka penetapan dokumen *National Aviation Security Risk Context Statement* dan *draft risk assessment tools* tahun 2020 sebagaimana surat yang disampaikan oleh Pemerintah Kedutaan Australia dengan Nomor surat No : 184/JAKT/HA-AMS/May-20/letter tanggal 06 May 2020 yang telah ditindaklanjuti melalui surat Direktur Keamanan Penerbangan Nomor : AU.205/11/12/DJPU.DKP-2020 tanggal 23 Juli 2020
- 3) Rapat Penyusunan draft dokumen *National Aviation Security Risk Context Statement* pada tanggal 19 s.d. 21 November 2020.

Konsep dokumen PKRK tahun 2020 sudah disusun dan akan diteruskan ke Direktur Keamanan Penerbangan dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dan telah dipaparkan pada rapat KNKP III tanggal 10 Desember 2020.

Target pengesahan dokumen PKRK pada bulan Januari 2021 dan akan disampaikan ke operator penerbangan secara terbatas untuk dapat dipergunakan operator penerbangan dalam rangka penyusunan dokumen penilaian risiko di wilayah kerja masing-masing.

- g. Kegiatan asistensi teknis, komunikasi dan konsultasi serta validasi lapangan dalam rangka penyusunan dokumen penilaian risiko keamanan operator penerbangan
 - a) Penilaian Risiko Keamanan Bandar Udara



Pada tahun 2020, telah dilaksanakan kegiatan asistensi teknis, komunikasi dan konsultasi serta validasi lapangan dalam rangka penyusunan dokumen penilaian risiko keamanan operator penerbangan 13 bandar udara antara lain Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo, Bandar Udara Fatmawati Soekarno – Bengkulu, Bandar Udara Tunggul Wulung – Cilacap, Bandar Udara HAS Hananjoeddin - Tanjung Pandan, Bandar Udara Radin Inten II – Lampung, Bandar Udara Haluoleo – Kendari, Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir – Luwuk, Bandar Udara Int'l Husein Sastranegara – Bandung, Bandar Udara Int'l Yogyakarta - Kulon Progo, Bandar Udara Int'l Adi Soemarmo – Solo, Bandar Udara Int'l Kertajati – Majalengka, Bandar Udara Int'l Jenderal Ahmad Yani – Semarang, Bandar Udara Cakrabhuwana - Cirebon

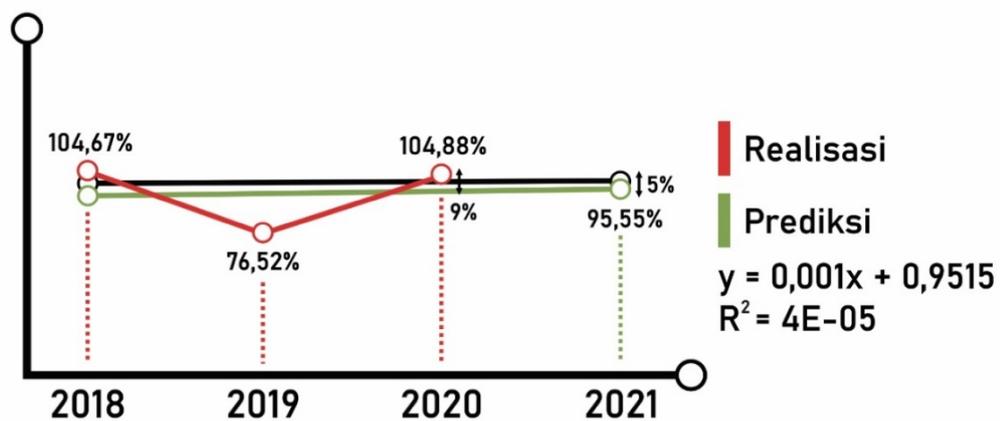
Hasil Pelaksanaan:

- Bandar udara yang sudah diasistensi akan menyerahkan matriks daftar risiko kepada Direktorat Keamanan Penerbangan untuk dikemudian dilakukan analisa dan evaluasi.
 - Bandar udara sudah cukup memahami metodologi pelaksanaan penilaian risiko keamanan penerbangan.
 - Bandar udara diberikan filosofi dasar langkah-langkah keamanan penerbangan.
 - Bandar udara mendapatkan informasi ancaman terkini di dunia penerbangan.
- b) Penilaian Risiko Keamanan Siber Penerbangan
- 1) Pelaksanaan asistensi teknis penyusunan dokumen penilaian risiko keamanan siber penerbangan (pendampingan dari BSSN), validasi *draft* tersebut dilaksanakan di:
 - *Air Traffic Control* Tanjung Pinang dan Ranai – Natuna;
 - Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar (*secara daring*)
 - 2) Pelaksanaan uji petik penyusunan Pedoman Teknis Penilaian Risiko Keamanan Siber Penerbangan



- JATSC - Tangerang tanggal 25 s.d. 28 Agustus 2020 disertai rapat tindak lanjut kunjungan BSSN ke *Air Traffic Control* Tanjung Pinang dan Ranai – Natuna;
 - Kantor Pusat PT. Angkasa Pura I (Persero) pada tanggal 22 s.d. 23 September 2020;
 - PT. AirAsia Indonesia pada tanggal 20 s.d. 21 Oktober 2020.
- 3) Koordinasi dengan BSSN untuk menindaklanjuti surat Deputi Bidang Identifikasi dan Deteksi, Direktur IKPRIKN Nomor: 1508/BSSN/D1/PP.01.07/2020 tanggal 20 Juli 2020 yang telah ditindaklanjuti dengan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : UM.207/47/7/DJPU.DKP-2020 tanggal 28 Juli 2020.

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



Grafik 3.8 Presentasi Capaian Rata Rata masing masing Indikator pada Sasaran III

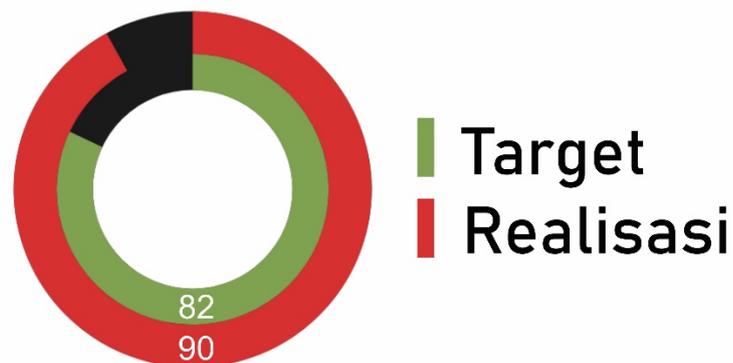
Pencapaian sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” melalui program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara dengan kegiatan Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan layanan bandar udara dan Pengawasan dan pembinaan angkutan udara. Capaian sasaran rata-rata setiap tahun sangat baik walaupun capaian rata-rata sasaran belum mencapai target maksimum 100% dengan nilai rata-rata selama 3 (tiga) tahun periode sebesar



85,83%. Nilai tersebut juga masih masuk dalam kategori tercapainya sasaran kinerja Ditjen Perhubungan Udara karena deviasi terhadap target masih di atas 80% sehingga dapat dikatakan bahwa Ditjen Perhubungan Udara dengan sumber daya yang ada telah berhasil meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara sesuai dengan yang ditetapkan. Selanjutnya menurut *trendline*, pada tahun 2021 rata-rata capaian kinerja diperkirakan akan mencapai 95,55%, dengan catatan tidak ada perubahan target pada tahun 2021.

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

1. Indikator “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara”



Grafik 3.9 Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara

Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara merupakan indikator baru yang dipakai untuk mengukur kinerja pelayanan transportasi udara pada tahun 2020. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi ini diukur menggunakan survei kepuasan masyarakat menurut Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat. Survey dilakukan secara berkala minimal 1 (satu) kali dalam satu tahun dan merupakan kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh



penyelenggara pelayanan publik. Pelaksanaan survei ini diselenggarakan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Mendorong partisipasi masyarakat sebagai pengguna layanan dalam menilai kinerja penyelenggara pelayanan.
2. Mendorong penyelenggara pelayanan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik.
3. Mendorong penyelenggara pelayanan menjadi lebih inovatif dalam menyelenggarakan pelayanan publik.
4. Mengukur kecenderungan tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik.

Selama bulan Januari sampai Desember tahun 2020 telah dilakukan survei secara berkala dengan menggunakan skala likert. Hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.6 Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara

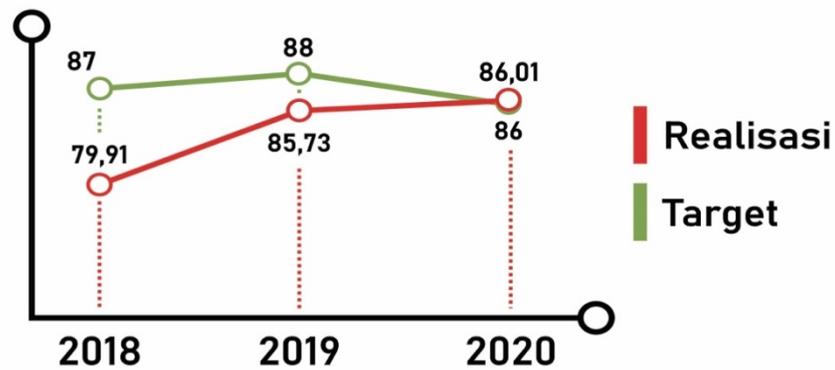
Bulan	Responden	Jumlah Nilai (Skala 1 - 5)	Rata-rata	Tingkat Kepuasan
Januari	659	3.013	4,57	91
Februari	661	2.988	4,52	90
Maret	615	2.766	4,50	90
April	244	1.047	4,29	86
Mei	162	710	4,38	88
Juni	317	1.434	4,52	90
Juli	458	2.092	4,57	91
Agustus	483	2.210	4,58	92
September	532	2.420	4,55	91
Oktober	534	2.434	4,56	91
November	595	2.708	4,55	91
Desember	569	2.572	4,52	90
Jumlah	5.829	26.394	4,51	90

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa tingkat kepuasan masyarakat berhasil melewati target sebesar 82 dan mencapai angka 90. Hal ini dapat diartikan bahwa pengguna jasa layanan transportasi udara sangat puas dengan pelayanan yang diberikan oleh Ditjen Perhubungan Udara.

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



- Meningkatkan nilai *On Time Performance* (OTP) penerbangan;
 - Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara;
 - Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/prasarana di lingkungan transportasi udara;
 - Adanya sarana untuk kritik/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara.
2. Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) sektor transportasi udara



Grafik 3.10 Target dan Realisasi OTP Transportasi Udara

Indikator *On Time Performance* atau lebih dikenal dengan OTP ini merupakan Indikator kinerja penting yang masuk kedalam Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara sejak tahun 2017 dan masuk dalam 3 (tiga) RPJMN yang paling dipantau oleh Presiden yang antara lain adalah:

1. Jumlah Penumpang Yang Diangkut
2. Pembangunan Bandar Udara Baru
3. *On Time Performance*.

Indikator kinerja ini dihitung dalam satuan persentase (%), dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

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



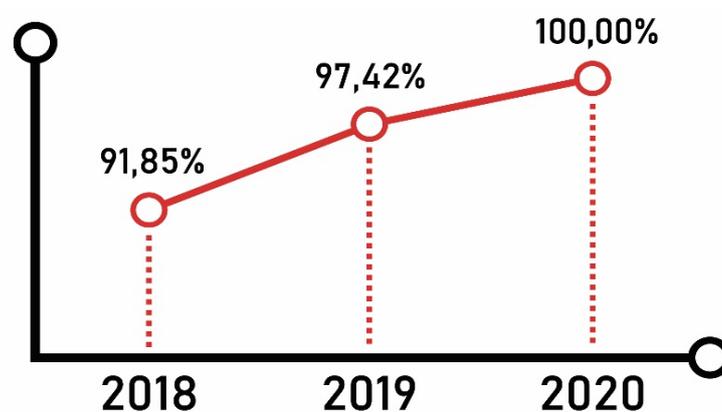
Ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance/OTP*) adalah kesesuaian waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu pada armada pesawat udara nasional yang beroperasi pada tahun berjalan, sedangkan Jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam periode tahun berjalan.

Untuk periode 1 Januari sampai 31 Desember 2020, dalam penyelenggaraan transportasi udara telah diperoleh hasil pemantauan sebagai berikut :

- Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional yang beroperasi sejumlah 7 (tujuh) badan usaha
- Armada yang beroperasi sebanyak 495 (empat ratus sembilan puluh lima) pesawat udara
- Bandar udara yang dipantau sebanyak 443 bandar udara

Terdapat penambahan 2 (dua) bandara yang di pantau yaitu Bandara Kertajati – Majalengka dan Bandara Yogyakarta Internasional Airport - Kulon Progo yang didasarkan pada pembukaan bandar udara baru yang akan menambah pergerakan jumlah penumpang berangkat sehingga mengalami peningkatan lalu lintas angkutan udara dan dapat merepresentasikan pergerakan penumpang.



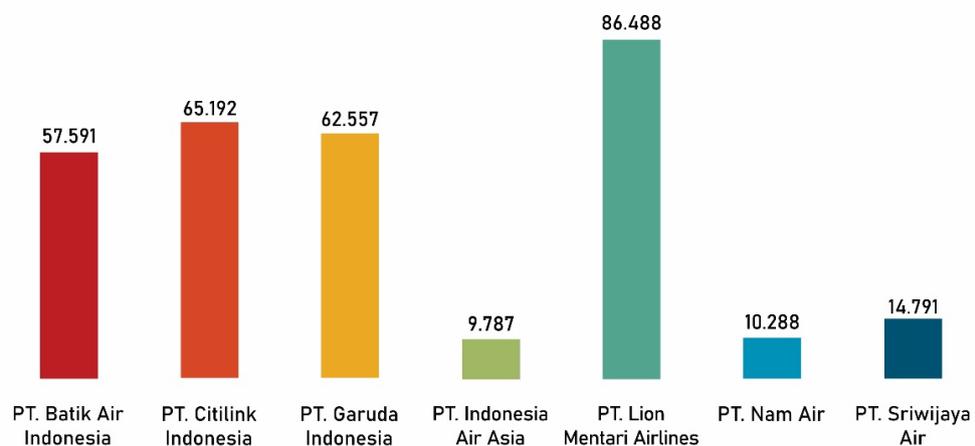
Grafik 3.11 Persentase Capaian OTP Sektor Transportasi Udara



Berdasarkan grafik diatas didapatkan tingkat keberhasilan Indikator Kinerja ini mencapai nilai 100,01%. Dari grafik tingkat OTP jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya juga dapat terlihat bahwa capaian kinerja terkait OTP terus mengalami peningkatan, yang dibuktikan dengan garis *trendline* yang terus menaik selama 3 tahun terakhir.

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa capaian kinerja 3 tahun terakhir dapat dicapai dengan sangat baik dengan rata-rata capaian di atas 90% terhadap target dimana tingkat keberhasilan mencapai nilai 97,42% hal ini berarti bahwa Ditjen Perhubungan Udara telah berhasil mempertahankan tingkat *On Time Performance* Pesawat udara pada angka OTP di atas 90% sepanjang 3 tahun terakhir. Salah satu upaya strategis yang telah dilaksanakan dalam upaya pencapaian kinerja yang baik ini adalah melalui implementasi *punishment* terhadap maskapai penerbangan sesuai peraturan perundangan yang berlaku secara progresif dengan tetap memperhatikan keberlangsungan usaha penerbangan nasional.

Tingkat ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance/OTP*) pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Sriwijaya Air) pada tahun 2020 sebesar 86.01% dengan total penerbangan yang tepat waktu sebanyak 263.776 dari jumlah total penerbangan 306.692.



Grafik 3.12 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Tahun 2020

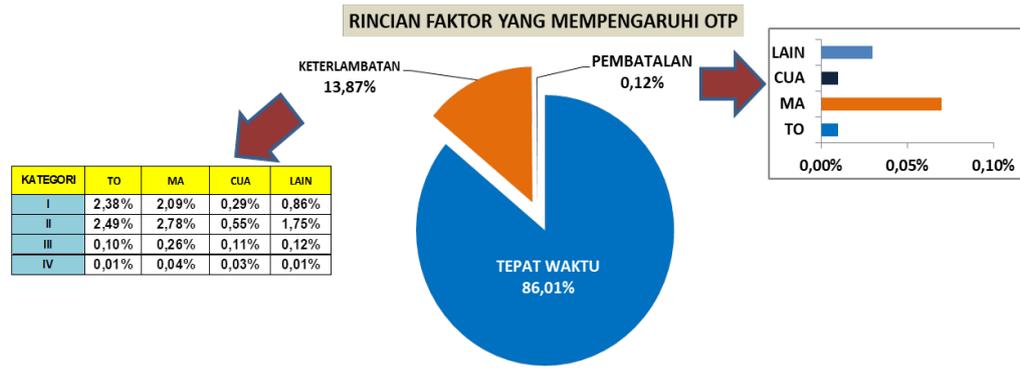


Secara lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, *Delay* dan *Cancel* angkutan udara tahun 2020 pada periode 1 Januari 2020 s/d 31 Desember 2020 sebagai berikut:

Tabel 3.7 Rincian Penerbangan Tepat Waktu, Keterlambatan dan Pembatalan di Tahun 2020

NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN	
			Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	50.290	87,32	7.225	12,55	76	0,13
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	59.151	90,73	6.025	9,24	16	0,02
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	60.463	96,65	2.094	3,35	0	0
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	8.314	84,95	1.473	15,05	0	0
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	64.634	74,73	21.799	25,2	55	0,6
6	PT. Nam Air	10.286	8.613	83,74	1.494	14,52	179	1,74
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	12.311	83,23	2.426	16,4	54	0,37
TOTAL		306.692	263.776	86,01	42.536	13,87	380	0,12

Keterlambatan dan pembatalan penerbangan disebabkan oleh 4 (empat) hal, yakni: Faktor Teknis Operasional (TO), Management Airlines (MA), Cuaca (CUA), dan Faktor Lain. Berdasarkan jumlah waktu, keterlambatan penerbangan dikategorikan menjadi 4 (empat) kelompok waktu, yakni: Kategori I (16 s.d. 30 menit), Kategori II (31 s.d. 120 menit), Kategori III (121 s.d. 240 menit), dan Kategori IV (lebih dari 240 menit).



Grafik 3.13 Faktor Yang dapat menjadi Mempengaruhi Pencapaian On Time Performance (OTP)

Ditjen Perhubungan Udara untuk menunjang terlaksananya OTP melaksanakan monitoring terhadap pelaksanaan pemberlakuan adanya kompensasi terhadap maskapai yang melakukan pelanggaran waktu pelayanan (terlambat) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 88 tahun 2015 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, selain itu juga menghimbau Maskapai penerbangan memudahkan penumpang terhadap khususnya masalah refund apabila gagal terbang yang disebabkan oleh adanya aturan protokol kesehatan. Regulator dengan operator juga lebih intens komunikasi diskusi sehingga bisa melakukan improvement pelayanan dalam menghadapi dinamika tantangan baru era *new normal*.

B. Analisis Efisiensi Sumber Daya

Berdasarkan penyerapan anggaran Tahun 2020 dapat ditentukan tingkat penyerapan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

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

Tabel 3.8 Tingkat Penyerapan Anggaran Tahun 2020 Per Bulan

No	BULAN	RPD	RPD KUMULATIF	REALISASI ANGGARAN	TK (Tingkat Penyerapan)
1	Januari	157.855.223.649,00	157.855.223.649,00	177.076.548.449,00	112,18%
2	Februari	234.476.892.716,00	392.332.116.365,00	279.639.774.469,00	119,26%
3	Maret	324.702.365.363,00	717.034.481.728,00	359.132.153.662,00	110,60%
4	April	336.380.851.722,00	1.053.415.333.450,00	334.899.915.628,00	99,56%
5	Mei	282.363.934.241,00	1.335.779.267.691,00	267.435.545.013,00	94,71%
6	Juni	359.810.319.445,00	1.695.589.587.136,00	312.471.264.935,00	86,84%
7	Juli	394.046.725.677,00	2.089.636.312.813,00	318.005.660.184,00	80,70%
8	Agustus	499.775.804.263,00	2.589.412.117.076,00	314.424.023.558,00	62,91%
9	September	472.987.705.502,00	3.062.399.822.578,00	545.774.026.016,00	115,39%
10	Oktober	592.838.902.816,00	3.655.238.725.394,00	439.981.217.183,00	74,22%
11	November	925.184.102.809,00	4.580.422.828.203,00	723.571.337.895,00	78,21%
12	Desember	1.131.845.059.138,00	5.712.267.887.341,00	1.409.380.780.772,00	124,52%

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

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{\sum_{j=1}^n}{\sum_{j=1}^n} \right)}{\sum_{j=1}^n} = \frac{112,18+119,26+110,60+99,56+94,71+86,84+80,70+62,91+115,39+74,22+78,21+124,52}{12}$$

$$K = \frac{1159,10}{12} \times 100\%$$

$$K = \quad \times 100\%$$

$$K = 96,59\%$$

Jadi, nilai pengukuran konsistensi antara perencanaan dan implementasi selama tahun 2020 sebesar 96,59%.



Selanjutnya untuk matriks penghitungan capaian kinerja dalam rangka penghitungan efisiensi dan nilai efisiensi dapat disampaikan dalam tabel sebagai berikut:



Tabel 3.9 Matriks Penghitungan Capaian Kinerja dalam rangka Penghitungan Efisiensi dan Nilai Efisiensi

No	Sasaran	Indikator	Satuan	Target (TVK)	Realisasi (RVK)	Capaian	Total	Total	Capaian Keuangan	RAK/RVK (A)	PAK/TVK (B)	A/B	(1-A/B) x 100%
							Pagu	Realisasi					
1.	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0,76	0,76	100%	2.763.091.738.000	2.623.373.334.054	94,94%	3.451.807.018.492	3.635.647.023.684	0,95	5,06%
Rata-Rata Capaian						100%			94,94%				
2.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara	Rasio	2,16	0	200%	783.650.901.000	755.669.764.415	96,38%	0	362.801.343.056	0	100%
		Rasio Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara	Rasio	0,16	0	200%	33.028.309.000	30.908.122.830	93,58%	0	206.426.931.250	0	100%
Rata-Rata Capaian						100%			94,98%				
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara	%	86%	86,01%	100,01%	4.041.150.000	3.906.929.500	96,68%	43.410.328	49.282.317	0,88	11,92%
		Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Udara	Rasio	82	90	109,76%	-	-	-	0	0	0	0,00%
Rata-Rata Capaian						104,88%			96,68%				



Dalam mengukur efisiensi dan nilai efisiensi terhadap pemanfaatan sumber daya dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}}\right) \times 100\%}{n} = \frac{216,97\%}{4} = 54,24\%$$

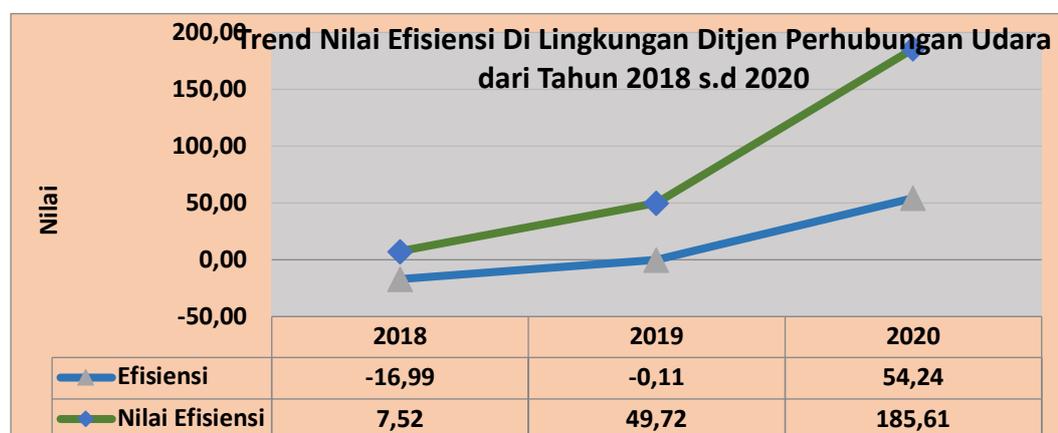
$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50\right) = 50\% + \left[\frac{54,24\%}{20} \times 50\right] = 50\% + 135,61\% = 185,61\%$$

Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diketahui **Efisiensi (E)** dalam pelaksanaan kegiatan yang didukung oleh alokasi anggaran berdasarkan perencanaan pada Tahun 2020 sebesar 54,24% dan Nilai Efisiensi (NE) sebesar 185,61% yang menunjukkan kategori efisiensi yang sangat baik.

Jika nilai efisiensi tersebut dibandingkan dengan tahun 2018-2020 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 3.10 Efisiensi dan Nilai Efisien Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2018-2020

Tahun	Efisiensi (Eff)	Nilai Efisiensi (NE)
2018	-16,99	7,52
2019	-0,11	49,72
2020	54,24	185,61
Rata-rata	12,38	80,95



Grafik 3.14 Trend Nilai Efisiensi di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Periode Tahun 2018-2020



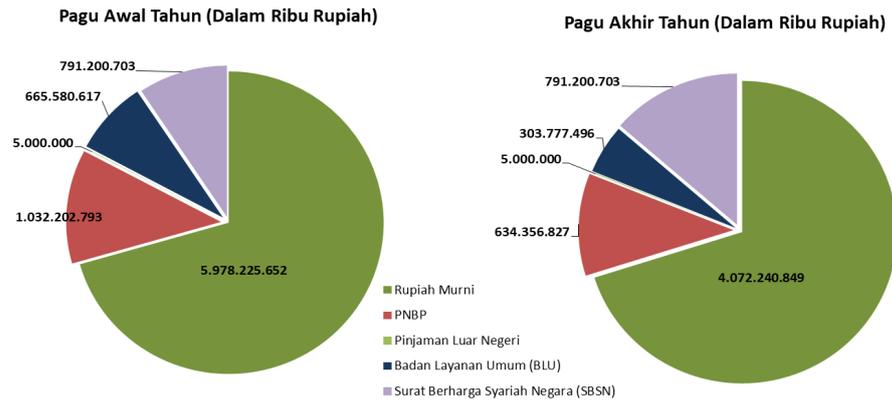
Adapun langkah-langkah strategis yang dilakukan Ditjen Perhubungan Udara untuk meningkatkan efisiensi penyerapan pada tahun anggaran selanjutnya adalah sebagai berikut:

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. Menginstruksikan kepada para KPA untuk meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam rangka pelaksanaan dan percepatan kegiatan
3. Berkoordinasi ditingkat Kementerian terhadap hal hal yang berpotensi menghambat pelaksanaan di lapangan khususnya hambatan hambatan yang terkait pihak ketiga seperti masalah tanah maupun perizinan.
4. Realokasi anggaran terhadap pekerjaan-pekerjaan yang belum dilelangkan dan dimungkinkan terlambat pada perioda triwulan I untuk kegiatan yang lebih membutuhkan dan dimungkinkan percepatan dalam pelaksanaannya.
5. Pemotongan kegiatan belanja Barang yang dimungkinkan tidak dilaksanakan akibat adanya pandemi Covid-19.

C. Capaian Keuangan

1. Pagu Tahun 2020

Pada awal tahun 2020, Ditjen Perhubungan Udara mendapatkan alokasi anggaran (pagu anggaran) sebesar Rp. 8.472.209.765.000, namun selama periode tahun 2020 berjalan terdapat beberapa kali revisi yang menyebabkan adanya perubahan pagu anggaran tahun 2020 menjadi Rp. 5,806,575,875,000 dengan rincian sebagai berikut:



Grafik 3.15 Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 Berdasarkan Sumber Dana

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2020 dengan rincian sebagai berikut:

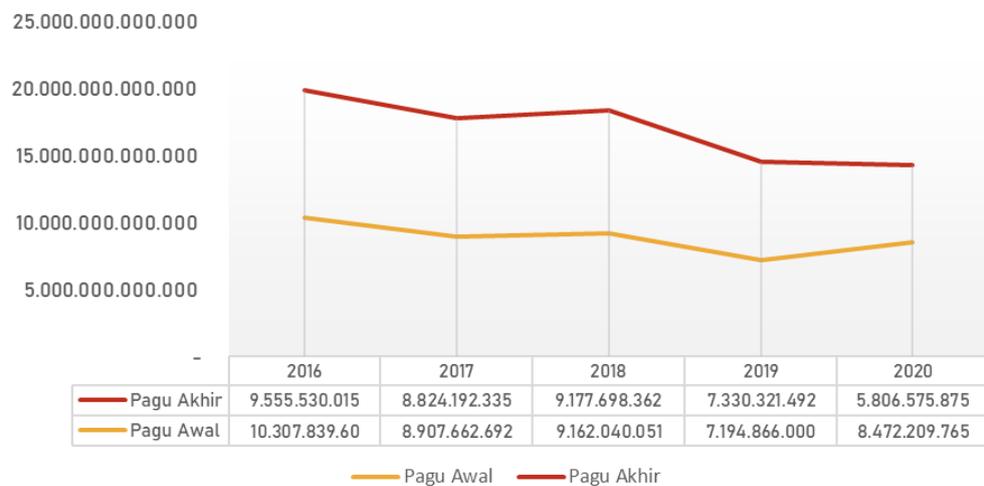
1. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebesar Rp 2.222.763.777.000,- ;
2. Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara sebesar Rp.197.156.061.000,-;
3. Pengembangan Angkutan Udara Perintis sebesar Rp.373.565.756.000,- ;
4. Pembangunan, Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara sebesar Rp.2.702.561.601.000,-;
5. Pembangunan, Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan sebesar Rp.277.500.371.000,-;
6. Pembangunan, Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan sebesar Rp.33.028.309.000,-.

Perkembangan pagu anggaran di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dari Tahun 2016 – 2020 dalam rangka pelaksanaan program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara disajikan pada tabel dan grafik berikut ini:



Tabel 3.11 Matriks Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016 – 2020

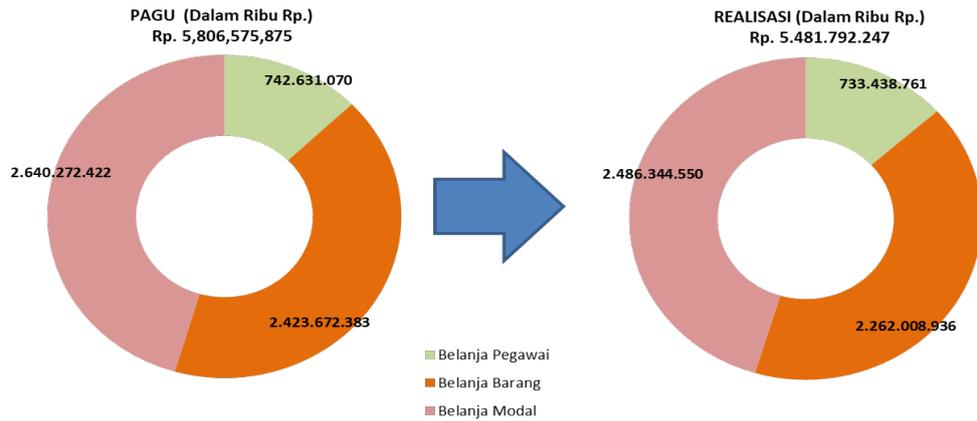
Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir
2016	10,307,839,602,000	9,555,530,015,000
2017	8,907,662,692,000	8,824,192,335,000
2018	9.162.040.051.000	9,177,698,362,000
2019	7.194.866.000.000	7.330.321.492.000
2020	8.472.209.765.000	5.806.575.875.000



Grafik 3.16 Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016–2020

2. Realisasi Daya Serap

Realisasi penyerapan anggaran Tahun 2020 dengan pagu total Rp.5.806.575.875.000,- yang tersebar di 173 UPT/Satker Ditjen Perhubungan Udara, Berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2020 sebesar **Rp.5.481.792.247.764,-** atau **94,41%**. Realisasi anggaran per jenis belanja tahun anggaran 2020 adalah sebagai berikut:

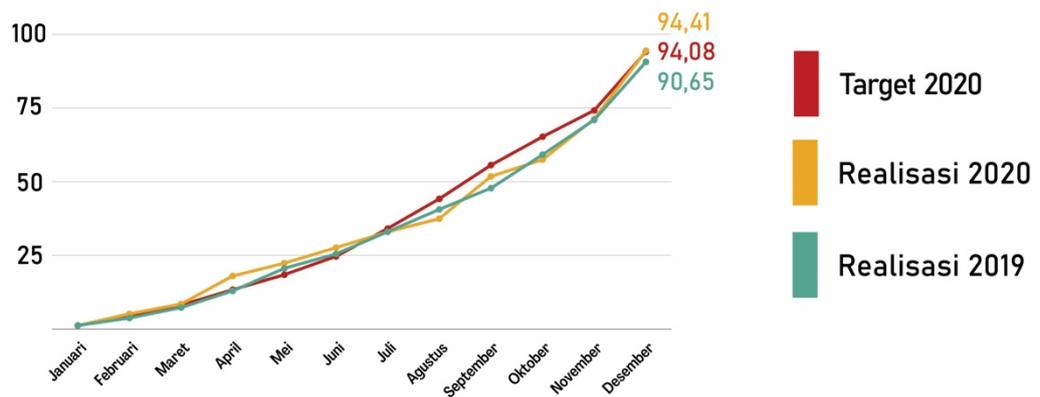


Grafik 3.17 Rincian Realisasi Anggaran per Belanja

Tabel 3.12 Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2020

(Kode) Sumber Dana	Anggaran	Realisasi	%
(A) RM	Rp. 4.072.240.849.000	Rp. 4.015.824.279.005	98,61
(B) PLN	Rp. 5.000.000.000	Rp. 4.383.979.296	87,68
(D) PNPB	Rp. 634.356.827.000	Rp. 536.322.636.565	84,55
(F) BLU	Rp. 303.777.496.000	Rp. 250.419.110.764	82,44
(T) SBSN	Rp. 791.200.703.000	Rp. 674.842.242.134	85,29

Realisasi anggaran dapat ditampilkan dengan membandingkan dengan realisasi daya serap pada tahun 2019 dan tahun 2020 seperti pada grafik berikut ini:



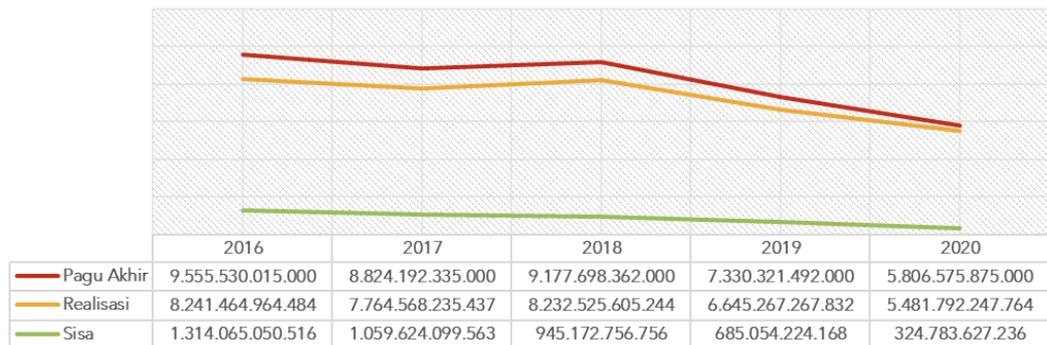
Grafik 3.18 Perbandingan Realisasi Anggaran Terhadap Target Tahun 2019 dan 2020

Dari grafik di atas, dapat dijelaskan bahwa nilai target dan realisasi keuangan Ditjen Perhubungan Udara sampai dengan akhir tahun anggaran 2020 sangat baik dimana garis realisasi (berwarna merah) memiliki



kecenderungan berimpit terhadap garis target (berwarna biru) sejak bulan januari 2020 sampai dengan bulan desember 2020 dapat dicapai prosentase realisasi anggaran sebesar 94,41% dari target 94,08%. Hal itupun jika dibandingkan dengan pencapaian prosentase realisasi anggaran tahun 2019, maka pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 3,76%.

3. Dana Yang Tidak Dapat Terealisasi / Terserap



Grafik 3.19 Realisasi dan Sisa Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2016-2020

Berdasarkan grafik di atas, diketahui bahwa selisih antara pagu akhir dengan realisasi anggaran dari tahun 2016 hingga 2020, menunjukkan tren penurunan yang berarti realisasi anggaran hampir terserap penuh dengan selisih yang makin kecil tiap tahunnya.

Berdasarkan jenis belanja, anggaran yang tidak terserap tahun 2020 berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2020 adalah sebagai berikut:

a. Belanja Barang

Belanja barang pada tahun 2020 tidak terserap sebesar Rp.161.663.446.867 atau sebesar 6,67% dari pagu tahun 2020. Jumlah ini lebih rendah dari tahun sebelumnya yaitu 8,61% dari pagu tahun 2019.

b. Belanja Modal

Pada tahun anggaran 2020, belanja modal yang tidak terserap sebesar Rp.153.927.871.523 atau sebesar 5,83%. Jumlah ini lebih rendah dari tahun sebelumnya yaitu 9,97% dari pagu tahun 2019.

c. Belanja Pegawai



Belanja pegawai tahun 2020 yang tidak terealisasi/terserap ialah sebesar 1,24% atau sebesar Rp.9.192.308.846. Jumlah ini lebih rendah dari tahun sebelumnya yaitu 8,30% dari pagu tahun 2019.

Berdasarkan sumber pendanaan, belanja tahun 2020 yang tidak terserap terdiri dari seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.13 Sisa Alokasi Tahun Anggaran 2020 Berdasarkan Sumber Pendanaan

No.	Sumber Pendanaan	Sisa (Rp.)	Keterangan
1.	RM	56.416.569.995	Sisa belanja pegawai, sisa kegiatan belanja perjalanan dinas, biaya rapat, langganan daya, gaji pegawai honorer dan ATK pada 172 satker di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
2.	PLN	616.020.704	Sisa kontrak belanja pinjaman luar negeri
3.	BLU	53.358.385.236	Nilai pagu yang tidak teralokasikan maksimum pencairan (MP) karena tidak tercapainya pendapatan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
4.	PNBP	98.034.190.435	Pagu belanja yang tidak dapat direalisasikan karena tidak tercapainya pendapatan dan alokasi anggaran bersumber dana BLU pada 4 satker yang dilakukan kerjasama pemanfaatan aset (Lampung, Jayapura, Bengkulu dan Belitung).
5.	SBSN	116.358.460.866	Sisa kontrak dan anggaran yang sudah berkontrak tetapi tidak dapat direalisasikan pada Bandar udara APT. Pranoto.
Total		324.783.627.236	

↑ R Ruang Rekonsiliasi
Reconciliation Room

↑ Ruang Tunggu Eksekutif
Executive Lounge

↑ Musholla
Prayer Room

→ Ruang Merokok
Smoking Room

غرفة مصالحة
调解室
照合室

صالة رجال الأعمال
计时休息室
エグゼクティブラウンジ

المصلى
祈祷室
礼拜室

صالة المدخنين
吸烟室
喫煙室

BAB IV PENUTUP



A. Kesimpulan

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2020 sebesar **104,88%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas antar wilayah sebesar 100%, 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 109,76%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 100,01%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020, seluruh sasaran mencapai rata-rata nilai capaian kinerja di atas 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2020 sudah cukup baik. 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 2020 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.

B. Saran dan Tindak Lanjut

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2020 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).

LAMPIRAN I

REVISI RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2020 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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	0,76	Rasio
2.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	2,16	Rasio
		3. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;	0.16	Rasio
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	82	%
		5. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	86	%

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



NOVIE RIYANTO R.
Pembina Utama Madya (I/IV/d)
NIP. 19661111 199503 1 001

LAMPIRAN II

REVISI PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2020 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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	0,76	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	82	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	86	%
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	0,16	Rasio

Kegiatan		Anggaran
1. Pelayanan Angkutan Udara Perintis	Rp	373.565.756.000
2. Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Rp	2.702.561.601.000
3. Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan	Rp	33.028.309.000
4. Pengawasan dan Pembinaan Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara	Rp	197.156.061.000
5. Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan	Rp	277.500.371.000
6. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	Rp	2.222.763.777.000

Jakarta, 2021

MENTERI PERHUBUNGAN



BUDI KARYA SUMADI

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



NOVIE RIYANTO R.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19661111 199503 1 001

LAMPIRAN III

DAFTAR BANDAR UDARA DENGAN JUMLAH PENUMPANG 500.000 PNP/TAHUN

No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara
1.	Soekarno-Hatta - Tangerang	21.	Juwata - Tarakan	41.	Abdul Rahman Saleh - Malang
2.	I Gusti Ngurah Rai - Bali	22.	El Tari - Kupang	42.	APT Pranoto - Samarinda
3.	Kualanamu - Medan	23.	Pattimura - Ambon	43.	Binaka - Gunung Sitoli
4.	Minangkabau - Padang	24.	Sultan Thaha - Jambi	44.	Tjilik Riwut - Palangkaraya
5.	Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru	25.	Mutiara Sis Al Jufri - Palu	45.	Rahadi Oesman - Ketapang
6.	Hang Nadim - Batam	26.	Haluoleo - Kendari	46.	Iskandar - Pangkalan Bun
7.	SM Badarudin II - Palembang	27.	Domine Eduard Osok - Sorong	47.	H. Asan - Sampit
8.	Husein Sastranegara - Bandung	28.	Raden Inten II - Tanjung Karang	48.	Kalimara - Tanjung Redep
9.	Adi Soemarmo - Solo	29.	Sentani - Jayapura	49.	Sultan M. Salahuddin - Bima
10.	Achmad Yani - Semarang	30.	Fatmawati Soekarno - Padang Kemiling	50.	Frans Seda - Maumere
11.	Adi Sutjipto - Yogya	31.	Sultan Iskandar Muda - Banda Aceh	51.	Komodo - Labuan Bajo
12.	Juanda - Surabaya	32.	Silangit - Siborong-borong	52.	Frans Sales Lega - Ruteng
13.	Supadio - Pontianak	33.	Maimun Saleh - Sabang	53.	Tambolaka - Waikabubak
14.	Sepinggan - Balikpapan	34.	Raja Haji Fisabilillah - Tanjung Pinang	54.	Djalaluddin - Gorontalo
15.	Zainuddin Abdul Madjid - Praya	35.	H. AS Hanandjoedin - Tanjung Pandan	55.	Syukuran Aminuddin Amir - Luwuk
16.	Sam Ratulangi - Manado	36.	Kertajati - Majalengka	56.	Sultan Babullah - Ternate
17.	Sultan Hasanuddin - Makassar	37.	Blimbingsari - Banyuwangi	57.	Rendani - Manokwari
18.	Depati Amir - Pangkal Pinang	38.	Frans Kaisiepo - Biak	58.	Nabire - Nabire
19.	Halim Perdanakusuma - Jakarta	39.	Mozes Kilangin - Timika	59.	Mopah - Merauke
20.	Sayamsudin Noor - Banjarmasin	40.	Yogya International Airport - Kulonprogo	60.	Wamena - Wamena

LAMPIRAN IV

JUMLAH PENGUJIAN TERHADAP KOMPETENSI PETUGAS AVIATION SECURITY DAN TEKNISI FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

Bulan	Uraian			Jumlah
	Petugas Aviation Security (<i>Aviation Security Personnel</i>)	Teknisi Fasilitas Keamanan Penerbangan (<i>Technician for Aviation Security Facilities</i>)		
		Terampil/ <i>Skilled</i>	Ahli/ <i>Expert</i>	
Januari	24.431	177	181	24.789
Februari	24.575	171	217	24.963
Maret	24.720	171	217	25.108
April	24.723	213	217	25.153
Mei	24.723	213	217	25.153
Juni	24.723	213	217	25.153
Juli	24.720	212	217	25.149
Agustus	24.818	212	225	25.255
September	24.917	212	237	25.366
Oktober	25.070	217	250	25.537
November	25.223	217	260	25.700
Desember	25.307	222	266	25.795

LAMPIRAN V

DAFTAR BANDAR UDARA YANG SUDAH MENDAPAT PENGESAHAN PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN

DATA BANDARA YANG SUDAH DISAHKAN					
	PROVINSI NANGGROE ACEH DARUSSALAM	46	Trunojoyo - Sumenep	96	Sultan Bantilan - Toli-toli
1	Sultan Iskandar Muda - Aceh Besar	47	Notohadinegoro - Jember	97	Pogogul - Buol
2	Teuku Cut Ali - Tapak Tuan		PROVINSI BALI	98	Kasiguncu - Poso
3	Rembele - Takengon	48	I Gusti Ngurah Rai - Badung	99	Tanjung Api - Tojo Una-Una
4	Alas Lauser - Kutacane		PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT	100	Morowali - Morowali
5	Malikussaleh - Lhokseumawe	49	Zainuddin Abdul Madjid - Lombok Tengah		PROVINSI SULAWESI BARAT
6	Blangkejeren - Gayo Lues	50	Sultan M. Salahuddin - Bima	101	Tampa Padang - Mamuju
	PROVINSI SUMATERA UTARA	51	Sultan Muh. Kaharuddin - Sumbawa		PROVINSI SULAWESI SELATAN
7	Kualanamu - Deli Serdang		PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR	102	Sultan Hasanuddin - Maros
8	Raja Sisingamangaraja XII - Tapanuli Utara	52	El Tari-Kupang	103	Andi Jemma - Luwu Utara
9	Silangit - Siborong-borong	53	Frans Seda - Maumere	104	Seko - Seko
10	Binaka - Gn. Sitoli	54	Umbu Mehang Kunda - Waingapu	105	Lagaligo - Luwu
	PROVINSI SUMATERA BARAT	55	Komodo - Labuhan Bajo	106	Pongtiku - Tana Toraja
11	Minangkabau - Padang Pariaman	56	H. Hasan Aroeboesman - Ende	107	Sorowako - Luwu Timur
12	Rokot - Kepulauan Mentawai	57	Tambolaka - Waikabubak		PROVINSI SULAWESI TENGGARA
	PROVINSI RIAU	58	Mali - Alor	108	Beto Ambari - Bau-bau
13	Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru Baru	59	David Constantin Saudale - Rote Nda	109	Sugimanuru - Muna
14	Pasir Pangaraian - Pasir Pangaraian	60	Tardamu - Sabu	110	Sangia Nibandera - Kolaka
	PROVINSI KEPULAUAN RIAU	61	Wunopito - Lewoleba	111	Matahora - Wakatobi
15	Hang Nadim - Batam		PROVINSI KALIMANTAN BARAT		PROVINSI MALUKU
16	Dabo - Singkep	62	Supadio - Pontianak	112	Pattimura - Ambon
17	Ranai - Natuna	63	Rahadi Oesman - Ketapang	113	Amahai - P. Seram, Mal. Tengah
18	Raja Haji Abdullah - Tanjung Balai Karimun	64	Pangsuma - Putussibau	114	Namrole - P. Buru, Buru Selatan
	PROVINSI JAMBI	65	Nangapinoh - Nangapinoh	115	Bandaneira P. Banda Mal. Tengah
19	Sultan Thaha - Jambi	66	Tebelian - Sintang	116	John Becker - Pulau Kisar, Kab. MBD
20	Depati Parbo - Kerinci	67	Susilo -Sintang	117	Liwur Bunga - Pulau Larat, Kab. MTB
21	Muara Bungo - Muara Bungo	68	Smart Simelagi - Kab. Sambas	118	Mathilda Batlayer - Saumlaki, Kab. Kep Tanimbar
	PROVINSI BENGKULU		PROVINSI KALIMANTAN TENGAH	119	Kufar - Seram Bagian Timur
22	Fatmawati-Soekarno - Bengkulu	69	Tjilik Riwut - Palangkaraya		PROVINSI MALUKU UTARA
	PROVINSI SUMATERA SELATAN	70	Iskandar - Pangkalan Bun	120	Sultan Babullah - Ternate
23	S. M. Badaruddin II - Palembang	71	H. Asan - Sampit	121	Kuabang - Halmahera Utara

DATA BANDARA YANG SUDAH DISAHKAN					
24	Silampari - Lubuk Linggau	72	Sunggu - Buntok	122	Gamar Malamo - Galela
	PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG	73	Kuala Pembuang - Seruyan		PROVINSI PAPUA
25	Depati Amir - Pangkal Pinang	74	Tumbang Samba - Katingan	123	Frans Kaisiepo - Biak
26	H.A.S. Hanandjoeddin - Tanjung Pandan	75	Kuala Kurun - Gunung Mas	124	Sentani - Jayapura
27	Raja Haji Fisabilillah - Tanjung Pinang		PROVINSI KALIMANTAN SELATAN	125	Senggeh - Kab. Keerom
	PROVINSI LAMPUNG	76	Syamsuddin Noor - Banjar Baru	126	Kiwirok - Kab. Pegunungan Bintang
28	Raden Inten II - Tanjung Karang	77	Gusti Sjamsir Alam - Kota Baru	127	Mararena - Kab. Sarmi
29	Gatot Subroto - Way Kanan	78	Warukin - Tanjung, Tabalong	128	Tanah Merah - Kab. Boven Digoel
	PROVINSI JAWA BARAT	79	Bersujud - Batu Licin, Tanah Bumbu	129	Mulia - Kab. Puncak Jaya
30	Husein Sastranegara - Bandung		PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	130	Oksibil - Kab. Pegunungan Bintang
31	Kertajati - Majalengka	80	Sultan Aji Muhammad Sulaiman - Balikpapan	131	Moanamani - Kab. Dogiyai
32	Nusawiru - Ciamis	81	Kalimarau - Tj. Redep	132	Mindiptana - Kab. Boven Digoel
33	Wiriadinata - Tasikmalaya	82	Datah Dawai - Datah Dawai	133	Numfor - Kab. Biak Numfor
	PROVINSI BANTEN	83	Melak - Sendawar	134	Ilaga - Kab. Puncak
34	Soekarno Hatta - Tangerang	84	Aji Pangeran Tumenggung Pranoto - Samarinda	135	Batom - Kab. Pegunungan Bintang
35	Budiarto - Curug	85	Badak Bontang - Bontang	136	Mozes Kilangin - Kab. Mimika
	PROVINSI DKI JAKARTA		PROVINSI KALIMANTAN UTARA	137	Douw Aturure Nabire - Kab. Nabire
36	Halim Perdanakusuma - Jakarta	86	Tanjung Harapan - Tj. Selor	138	Waghete - Kab. Deiyai
37	Pondok Cabe	87	Juwata - Tarakan	139	Nop Goliat Dekai - Kab. Yahukimo
	PROVINSI DI YOGYAKARTA	88	Kol. Robert Atty Bessing - Malinau		PROVINSI PAPUA BARAT
38	Adi Sucipto - Sleman	89	Long Apung - Long Apung	140	Rendani - Manokwari
39	Kulon Progo	90	Nunukan - Nunukan	141	Domine Eduard Osok - Sorong
	PROVINSI JAWA TENGAH	91	Yuvai Semarang - Longbawan	142	Torea - Fak-fak
40	Jenderal Ahmad Yani - Semarang		PROVINSI SULAWESI UTARA	143	Bintuni - Kab. Teluk Bintuni
41	Adi Sumarmo - Boyolali	92	Sam Ratulangi - Manado	144	Babo - Kab. Teluk Bintuni
42	Dewa Daru - Karimun Jawa Kab. Jepara		PROVINSI GORONTALO	145	Utarom - Kab. Kaimana
	PROVINSI JAWA TIMUR	93	Djalaluddin - Gorontalo	146	Teminabuan - Kab. Sorong Selatan
43	Juanda - Sidoarjo		PROVINSI SULAWESI TENGAH	147	Kebar - Kab. Manokwari
44	Banyuwangi	94	Mutiara Sis Al Jufri - Palu	148	Marinda - Kab. Raja Empat
45	Abd. Rahman Saleh - Malang	95	Syukuran Aminuddin Amir - Luwuk		

LAMPIRAN VI

DAFTAR LOKASI YANG TELAH DILAKUKAN SERTIFIKASI FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN, PEMERIKSAAN DAN PENGUJIAN KINERJA PERALATAN KEAMANAN PENERBANGAN, SUPERVISI DI BIDANG FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

Sertifikasi Fasilitas keamanan penerbangan					
1.	UPBU Amahai	14.	PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara Ahmad Yani - Semarang;	27.	Perum LPPNPI cabang Wamena
2.	UPBU Susilo Sintang	15.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Husein Sastra Negara Bandung;	28.	RA. PT. Angkasa Pura Kargo;
3.	UPBU Seko;	16.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Banyuwangi;	29.	RA PT. Ghita Avia Trans;
4.	UPBU Naha - Tahuna;	17.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Soekarno Hatta - Cengkareng;	30.	RA PT. Birotika Semesta;
5.	UPBU Kuala Kurun	18.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Kualanamu - Medan;	31.	Bandara Khusus PT. AVCO - Timika;
6.	UPBU Oesman Sadik - Labuha	19.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara MIA - Padang;	32.	RA. PT. Khrishna Multi Lintas Cemerlang;
7.	UPBU Buli - Maba;	20.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Depati Amir - Pangkal Pinang;	33.	RA PT. Adhya Avia Prima Halim
8.	UPBU Binaka Gunung Sitoli	21.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Supadio - Pontianak;	34.	RA PT. Adhya Avia Prima Cengkareng
9.	UPBU Mathilda Batlayeri - Saumlaki;	22.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Silangit - Siborong-borong;	35.	RA PT. Cahaya Mas Utama
10.	PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara I Gusti Ngurah Rai - Denpasar;	23.	Perum LPPNPI cabang Sorong;	36.	RA PT. Buana Citra Dirgantara
11.	PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara Adi Sumarmo - Solo;	24.	Perum LPPNPI cabang Merauke	37.	RA PT. Avatar Express Indonesia
12.	PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara Juanda - Surabaya	25.	Perum LPPNPI cabang Pontianak;		
13.	PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandara YIA - Kulunprogo;	26.	Perum LPPNPI cabang Denpasar		
Pemeriksaan dan pengujian kinerja peralatan keamanan penerbangan					
1.	PT. Angkasa Pura I (Pers) cabang Bandara YIA - Kulunprogo;				
2.	UPBU Singkil				
Supervisi di bidang Fasilitas Keamanan Penerbangan					
1.	UPBU Mopah - Merauke				
2.	RA PT. Angkasa Pura Kargo;				
3.	PT. Angkasa Pura II (Persero) cabang Bandara Soekarno Hatta - Cengkareng				

LAMPIRAN VII

DAFTAR BANDAR UDARA YANG HANYA MELAYANI RUTE PERINTIS

NO	BANDAR UDARA	NO	BANDAR UDARA	NO	BANDAR UDARA
1	Aboge	56	Jos Orno Imsula	111	Numfor
2	Agadugume	57	Juanda	112	Nunukan
3	Agimuga	58	Juvai Semaring	113	Okaba
4	Alama	59	Juwata	114	Oksibil
5	Alas Lauser	60	Kabare	115	Pagerungan
6	Amahai	61	Kalimarau	116	Palopo Lagaligo
7	Andi Jemma	62	Kambuaya	117	Paro
8	Anggi	63	Kamur	118	Pasema
9	Anggruk	64	Kapiraya	119	Pattimura
10	APT Pranoto	65	Karel Sadsuitubun	120	Pongtiku
11	Arwanop	66	Karubaga	121	Potowai
12	Ayawasi	67	Kebar	122	Puruk Cahu
13	Babo	68	Kenyam	123	Raja Haji Abdullah (Sei Bati)
14	Bade	69	Kepi	124	Raja Haji Fisabilillah
15	Bandaneira	70	Kilmit	125	Rampi
16	Batom	71	Kimam	126	Rendani
17	Beoga	72	Kiwirok	127	Robert Atty Bessing
18	Beringin	73	kobagma	128	Rokot
19	Bilogai	74	Kokonao	129	Sunggu
20	Bina	75	Korowaybatu	130	Sarmi
21	Binaka	76	Korupun	131	Seko
22	Bintuni	77	Kuala Batu	132	Sela
23	Binuang	78	Kuala Pembuang	133	Senggo
24	Blangkejeren	79	Kualanamu	134	Sentani
25	Bomakia	80	Lasikin	135	Sibisa
26	Borme	81	Lasondre	136	Silimo
27	Dabo	82	Liwur Bunga	137	Sinak
28	Dabra	83	Long Alongo	138	Singokla
29	Datah Dawai	84	Long Apung	139	Sobaham
30	Depati Amir	85	Long Layu	140	Sultan Babullah
31	Dofa Benjina Falabisahaya	86	Long Pujungan	141	Sultan Iskandar Muda
32	Domine Eduard Osok	87	Long Sule	142	Sultan Syarif Kasim II
33	Doufu	88	Luban	143	Sultan Thaha
34	Duram	89	Mahak Baru	144	Syamsudin Noor

NO	BANDAR UDARA	NO	BANDAR UDARA	NO	BANDAR UDARA
35	El Tari	90	Mamit	145	Tambelan
36	Elelim	91	Manggalum	146	Tanah Merah
37	Enarotali	92	Maratua	147	Tanjung Harapan
38	Enggano	93	Marinda	148	Tardamu
39	Enggolok	94	Mathilda Batlayeri	149	Teminabuan
40	Ewer	95	Melalan (Melak)	150	Tempuling
41	Fatmawati Soekarno	96	Membramo Raya	151	Teraplu
42	Fawi	97	Merdey	152	Tiom
43	Frans Kaisiepo	98	Minangkabau	153	Tjilik Riwut
44	Frans Sales Lega	99	Mindiptana	154	Trunojoyo
45	Gebe	100	Moanamani	155	Tsinga
46	H. Hasan Aroeboesman	101	Mopah	156	Tuanku Tambusai
47	Hang Nadim	102	Mozes Kilangin	157	Umbu Mehang Kunda
48	Harun Thohir	103	Muara Wahau	158	Waghete
49	Holowun	104	Muko Muko	159	Wahai
50	Ilaga	105	Mulia	160	Wamena
51	Illu	106	Mutiara Sis Al Jufri	161	Wanam
52	Inanwatan	107	Nabire	162	Wangbe
53	Jila	108	Nalca	163	Wasior
54	Jita	109	Ninia	164	Werur
55	John Becker	110	Nop Goliat Dekai		

LAMPIRAN VIII

DAFTAR BANDAR UDARA YANG HANYA MELAYANI ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DOMESTIK

No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara
1	A.A Bere Tallo	35	Gewayantana	68	Melonguane	101	Sisingamangaraja XII
2	Abdul Rachman Saleh	36	Gusti Syamsir Alam	69	Miangas	102	Soekarno Hatta
3	Adi Soemarmo	37	H. Aroeppala	70	Minangkabau	103	Stenkol
4	Aek Godang	38	H. Asan	71	Mohammad Taufik Kiemas	104	Sudjarwo Tjondronegoro
5	Ahmad Yani	39	H. Hasan Aroeboesman	72	Mopah	105	Sultan Babullah
6	Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan	40	Halim Perdana Kusuma	73	Mozes Kilangin	106	Sultan Hasanuddin
7	Alor Island	41	Haluoleo	74	Muara Bungo	107	Sultan Iskandar Muda
8	APT Pranoto	42	Hang Nadim	75	Mutiara Sis Al-Jufrie	108	Sultan Mahmud Badaruddin II
9	Atungbungsu	43	Has Hanandjoeddin	76	Naha	109	Sultan Muhammad Kaharuddin III
10	Babo	44	Husein Sastranegara	77	Namlea	110	Sultan Muhammad Salahuddin
11	Bantilan	45	I Gusti Ngurah Rai	78	Namrole	111	Sultan Syarif Kasim II
12	Banyuwangi	46	Iskandar	79	Natuna	112	Sultan Thaha Saifuddin
13	Bersujud Batulicin	47	Jalaluddin Gorontalo	80	Nop Goliat Dekai	113	Supadio
14	Betoambari	48	Jos Orno Imsula	81	Notohadinegoro	114	Susilo Airport
15	Binaka	49	Juanda	82	Nunukan	115	Syukur Aminuddin Amir
16	Buli	50	Juwata	83	Nusawiru	116	Tambolaka
17	Buol	51	Kalimarau	84	Oesman Sadik	117	Tanah Merah
18	Cut Nyak Dhien	52	Karel Sadsuitubun	85	Oksibil	118	Tanjung Api
19	Dabo	53	Kasiguncu	86	Pangsuma	119	Tanjung Harapan
20	David Constantijn Saudale	54	Kepi	87	Pattimura	120	Tanpa Padang
21	Depati Amir	55	Kertajati	88	Pinang Kampai	121	Tardamu

No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara	No	Nama Bandar Udara
22	Depati Parbo	56	Komodo	89	Pitu Pulau Morotai	122	Tjilik Riwut
23	Dewandaru	57	Kuabang Kao Hamahera Utara	90	Raden Intan II	123	Trunojoyo
24	Dobo	58	Kualanamu	91	Raha	124	Tunggul Wulung
25	Domine Eduard Osok	59	Lagaligo	92	Rahadi Oesman	125	Turelelo
26	Douw Aturure	60	Lasikin	93	Raja Haji Fisabillah	126	Umbu Mehang Kunda
27	Dr. Ferdinand Lumban Tobing	61	Letung	94	Rembele	127	Utarom Kaimana
28	El Tari	62	Maleo	95	Rendani	128	Wamena
29	Emalamo	63	Malikus Saleh	96	Robert Atty Bessing	129	Wiriadinata Tasikmalaya
30	Fatmawati Soekarno	64	Matahora	97	Sam Ratulangi	130	Wonopito
31	Frans Kaisiepo	65	Matak	98	Sangia Nibandera	131	Yosuameubel
32	Frans Sales Lega	66	Matilda Batlayeri	99	Sentani	132	Yogyakarta Internasional Airport
33	Fransiskus Xaverius Seda	67	Melak	100	Silampari	133	Zainuddin Abdul Madjid
34	Gamar Malamo						

LAMPIRAN IX

BANDAR UDARA YANG MELAYANI PENERBANGAN DALAM NEGERI

No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara
1	BDO (Bandung)	112	LPU (Long Apung)	223	KIX (Osaka)	334	SEQ (SUNGAI PAKNING)
2	SOC (Solo)	113	DTD (Datah Dawai)	224	HND (Ota)	335	TRZ (Tiruchirappalli)
3	JOG (Jogjakarta)	114	MLN (Malinau)	225	DIL (Dilli)	336	CAI (Qism El-Nozha)
4	SUB (Surabaya)	115	NNX (Nunukan)	226	PER (Perth)	337	CHC (Christchurch)
5	CGK (Jakarta)	116	SGQ (Kutai Timur)	227	SYD (Sydney)	338	DSN (ORDOS)
6	HLP (Jakarta-HLP)	117	NAH (Naha)	228	BNE (Brisbane)	339	BTR (Baton Rouge)
7	SRG (Semarang)	118	MNA (Melongguane)	229	DRW (Darwin)	340	NTL (Williamtown)
8	BTJ (Banda Aceh)	119	TLI (Toli-Toli)	230	JED (Jeddah)	341	OKO (Fussa)
9	KNO (Medan)	120	UOL (Buol)	231	MED (Medinah)	342	RNU (RANAU)
10	PDG (Padang)	121	PSJ (Poso)	232	ADL (Adelaide)	343	JNB (Johannesburg)
11	PKU (Pekanbaru)	122	MXB (Masamba)	233	AKL (Auckland)	344	DUR (Durban)
12	BKS (Bengkulu)	123	TTR (Tana Toraja)	234	RUH (Riyadh)	345	JFK (New York)
13	TKG (Tanjung Karang)	124	BUW (Bau-Bau)	235	KWI (Kuwait City)	346	EWR (Newark)
14	PLM (Palembang)	125	RAQ (Muna)	236	SAH (Sana'a)	347	LAX (Los Angeles)
15	DJB (Jambi)	126	PUM (Kolaka)	237	DXB (Al Garhoud)	348	MEM (Memphis)
16	DUM (Dumai)	127	WNI (Wangi Wangi)	238	DOH (Doha)	349	GUM (Hagåtña)
17	PGK (Pangkal Pinang)	128	AHI (Pulau Seram)	239	MCT (Muskat City)	350	ROK (Rockhampton)
18	TJQ (Tanjung Pandan)	129	NRE (Namrole)	240	AMM (Amman)	351	XCH (Christmas Island)
19	BTH (Batam)	130	DOB (Dobo)	241	MWK (Matak)	352	BAH (Al Manama)
20	TNJ (Tanjung Pinang)	131	NDA (Banda)	242	HKT (Phuket)	353	DAC (Dhaka)
21	PNK (Pontianak)	132	WHI (Wahai)	243	MKZ (Batu Berendam)	354	ATH (ATHENA)
22	KTG (Ketapang)	133	KSX (Pulau Kisar)	244	JHB (Senai)	355	DAD (DA NANG)
23	NPO (Nanga Pinoh)	134	LRT (Pulau Larat)	245	MEL (Melbourne)	356	DWC (Jebel Ali)

No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara
24	PKY (Palangkaraya)	135	SXK (Saumlaki)	246	SHA (Shanghai)	357	AUH (Abu Dhabi)
25	PKN (Pangkalan Bun)	136	LUV (Langgur)	247	ZRI (Serui)	358	LHW (Zhongchuan)
26	BDJ (Banjarmasin)	137	NAM (Namlea)	248	SZX (Guangzhou)	359	NTG (Xingdong)
27	KBU (Kotabaru)	138	KAZ (Kao)	249	HGH (HANGZHOU)	360	SHE (Taoxian)
28	BPN (Balikpapan)	139	GLX (Galela)	250	POM (Port Moresby)	361	RKT (Ras Al Khaimah)
29	SRI (Samarinda)	140	LAH (Labuha)	251	BWN (Bandar Sri Begawan)	362	SHJ (SHARJAH)
30	TJS (Tanjung Selor)	141	WUB (Buli)	252	BOM (Mumbai)	363	TSN (Dongli)
31	TRK (Tarakan)	142	SQN (Sanana)	253	CKG (Chongqing)	364	DYG (Zhangjiajie)
32	DPS (Denpasar)	143	OTI (Morotai)	254	CSX (Changsa)	365	ZYI (Xinzhou)
33	AMI (Mataram)	144	GEB (Gebe)	255	CTU (Chengdu)	366	VIQ (Viqueque)
34	UPG (Makassar)	145	MAL (Mangole)	256	CZX (Changzhou)	367	UAI (SUAI)
35	KDI (Kendari)	146	UBR (Ubrub)	257	HFE (Hefei)	368	HET (Hohhot)
36	MJU (Mamuju)	147	DRH (Dabra)	258	KHN (Nanchang)	369	SWA (Jieyang)
37	PLW (Palu)	148	RUF (Yuruf)	259	LHR (London)	370	JIB (Ambouli)
38	LUW (Luwuk)	149	KCD (Kamur)	260	MAA (Chennai)	371	NAN (Nadi)
39	MDC (Manado)	150	KMM (Kimam)	261	MFM (Macau)	372	GES (General Santos)
40	GTO (Gorontalo)	151	ELR (Elelim)	262	PHE (Port Hedland)	373	CEB (Lapu-Lapu City)
41	TTE (Ternate)	152	BXG (Bomakia)	263	ROR (Airai)	374	CRK (Angeles and Mabalacat)
42	AMQ (Ambon)	153	SEH (Senggeh)	264	TNA (Jinan)	375	OEC (Oecusse)
43	SOQ (Sorong)	154	LLN (Kelila)	265	TSV (Townsville)	376	CNX (CHIANG MAI)
44	MKW (Manokwari)	155	EWI (Enarotali)	266	WNZ (Wenzhou)	377	USM (Na Thon)
45	FKQ (Fak Fak)	156	ZRM (Sarmi)	267	WUH (Wuhan)	378	UTP (RAYONG)
46	NBX (Nabire)	157	TMH (Tanah Merah)	268	XIY (Xian)	379	TAI (TAINAN)
47	BIK (Biak)	158	LII (Mulia)	269	HAN (Ho Chi Minh City)	380	XSP (SELETAR)
48	TIM (Timika)	159	OKL (Oksibil)	270	CNS (Cairns)	381	QPG (Paya Lebar)
49	WMX (Wamena)	160	ONI (Moanamani)	271	LGW (Crawley)	382	MAJ (MAJURO)
50	DJJ (Jayapura)	161	MDP (Mindiptana)	272	IAX (Miangas)	383	TLS (Blagnac)
51	MKQ (Merauke)	162	KEI (Kepi)	273	DEX (Dekai)	384	CDG (PARIS)
52	WGP (Waingapu)	163	KOX (Kokonau)	274	CJN (Pangandaran)	385	RGN (YANGON)

No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara	No	Bandar Udara
53	MOF (Maumere)	164	BUI (Bokondini)	275	DEK (Yahukimo)	386	PNI (POHNPEI)
54	LKA (Larantuka)	165	OKQ (Okaba)	276	RJM (Raja Ampat)	387	MRU (Plaine Magnien)
55	KOE (Kupang)	166	FOO (Numfor)	277	TXE (Takengon)	388	MLE (MALE)
56	ABU (Atambua)	167	ILA (Illaga)	278	TSY (Tasikmalaya)	389	CJU (Jeju-do)
57	MEQ (Meulaboh)	168	TMY (Tiom)	279	KSR (Selayar)	390	GMP (Gangseo)
58	SNB (Simeulue)	169	EWE (Ewer)	280	YKR (Selayar)	391	NBO (NAIROBI)
59	TPK (Tapak Tuan)	170	BXM (Batom)	281	LLO (Luwu)	392	ALA (ALMATY)
60	SBG (Sabang)	171	BXD (Bade)	282	AMP (Ampana)	393	NKW (Diego Garcia)
61	SKL (Singkil)	172	LHI (Lereh)	283	PXA (Pagar Alam)	394	KKJ (KITAKYUSHU)
62	LSW (Lhokseumawe)	173	KBF (Karubaga)	284	MOA (Moa)	395	CTS (Sapporo)
63	MES (Medan Lama)	174	OBD (Obano)	285	JJN (Quanzhou)	396	DEL (New Delhi)
64	GNS (Gunung Sitoli)	175	ZEG (Senggo)	286	SLY (Selayar)	397	COK (Nedumbassery)
65	SIW (Parapat)	176	WET (Waghete)	287	NKG (Nanjing)	398	BLR (Devanahalli)
66	FLZ (Sibolga)	177	NKD (Sinak)	288	CCU (Kolkata)	399	HYD (Shamshabad)
67	AEG (Aek Godang)	178	ZGP (Sugapa)	289	HAK (Haikou)	400	NKM (Nagoya)
68	DTB (Silangit)	179	AAS (Apalapsili)	290	SYX (Sanya)	401	CJB (Peelamedu)
69	LSE (Pulau-pulau Batu)	180	NTI (Bintuni)	291	KWL (Guilin)	402	ATQ (Amritsar)
70	RKO (Sipora)	181	BXB (Babo)	292	KFR (Seram Bagian Timur)	403	FUK (FUKUOKA)
71	RGT (Rengat)	182	KNG (Kaimana)	293	MYM (Miri)	404	STN (Uttlesford)
72	PPR (Pasir Pangaraian)	183	WSR (Wasior)	294	NGB (Ningbo)	405	MAN (Manchester)
73	SIQ (Singkep)	184	INX (Inanwatan)	295	AMD (Ahmedabad)	406	FRA (Frankfurt)
74	NTX (Natuna)	185	TMX (Teminabuan)	296	TAO (Qingdao)	407	PNH (Phnom Penh)
75	TJB (Tanjung Balai Karimun)	186	AYW (Ayawasi)	297	WUX (Wuxi)	408	MPT (Maliana)
76	KRC (Kerinci)	187	RDE (Merdey)	298	KMG (Kunming)	409	BCH (Baucau)
77	MPC (Muko-Muko)	188	AGD (Anggi)	299	CGO (Zhengzhou)	410	TFY (pekon serai)
78	LLG (Lubuk Linggau)	189	KBX (Kambuaya)	300	IPH (IPOH)	411	TAS (Tashkent)
79	CBN (Cirebon)	190	WRR (Werur)	301	KJT (Majalengka)	412	DVO (DAVAO)
80	NSR (Pangandaran)	191	KEQ (Kebar)	302	MOH (Morowali)	413	MWW (Malinau)
81	BTO (Curug)	192	RSK (Ransiki)	303	LMU (Anambas)	414	OKS (Oksibil)

82	CXP (Cilacap)	193	GAV (Paniki)	304	KHH (Kaohsiung)	415	SMG (Simeulue)
83	KWB (Karimun Jawa)	194	WAR (Keerom)	305	ADD (Addis Ababa)	416	MKF (Miangas)
84	MLG (Malang)	195	MLK (Melak)	306	TRV (Trivandrum)	417	LKI (Lubuk Linggau)
85	BWX (Banyuwangi)	196	MRB (Muarabungo)	307	SQR (Soroako)	418	DEK (Dekai)
86	SUP (Sumenep)	197	KSR (Selayar)	308	JIO (Tiakur)	419	PCB (Tangerang)
87	JBB (Jember)	198	SIN (Changi)	309	MWX (Muan County)	420	LUX (Luxembourg)
88	BMU (Bima)	199	KUL (Kuala Lumpur)	310	SVO (Khimki)	421	WDB (Halmahera Tengah)
89	SWQ (Sumbawa)	200	PEN (Bayan Lepas)	311	NGO (Nagoya)	422	BIK (Biak)
90	LYK (Lunyu)	201	SZB (Subang Jaya)	312	TYN (TAIYUAN)	423	NTI (Bintuni)
91	LOP (Lombok)	202	BKI (Kota Kinabalu)	313	TQQ (TOMIA)	424	FKQ (Fak Fak)
92	LBJ (Labuan Bajo)	203	KCH (Kuching)	314	ASP (Alice Springs)	425	MKW (Manokwari)
93	ENE (Ende)	204	TWU (Tawau)	315	KWE (GUIYANG)	426	SAR (Sarmi)
94	RTG (Ruteng)	205	BKK (Bang Phli)	316	LLG (Lubuk Linggau)	427	ZRI (Serui)
95	TMC (Tambolaka)	206	DMK (Bangkok)	317	MRB (Muarabungo)	428	SOQ (Sorong)
96	ARD (Alor)	207	MNL (Pasay and Parañaque)	318	AAP (Samarinda)	429	MRT (Berau)
97	RTI (Rote)	208	SGN (Saigon)	319	YIA (Jogjakarta)	430	MUU (Berau)
98	SAU (Sabu)	209	AMS (Amsterdam)	320	LNU (Malinau)	431	RTU (Berau)
99	BJW (Bajawa)	210	DME (Domodedovo)	321	BUU (Muarabungo)	432	VPM (Pasir Pangaraian)
100	LWE (Lewoleba)	211	IST (Istanbul)	322	LLJ (Lubuk Linggau)	433	DKI (Yahukimo)
101	PSU (Putussibau)	212	CAN (Guangzhou)	323	PUS (Busan)	434	WSI (Raja Ampat)
102	SQG (Sintang)	213	XMN (Xiamen)	324	LKI (Lubuk Linggau)	435	AKM (Akimuga)
103	SMQ (Sampit)	214	FOC (Fuzhou)	325	MWS (Muarabungo)	436	UGU (Bilorai)
104	KLP (Kuala Pembuang)	215	NNG (Nanning)	326	GHS (Melak)	437	ILU (Illu)
105	TBM (Tumbang Samba)	216	PVG (Pudong)	327	PGQ (Buli)	438	FOO (Numfor)
106	MTW (Muara Teweh)	217	HKG (Hong Kong)	328	OJU (Ampana)	439	TRT (Tana Toraja)
107	TJG (Tanjung Warukin)	218	CMB (Colombo)	329	BXT (BONTANG)	440	KXB (Kolaka)
108	BTW (Batulicin)	219	TPE (Tayuan)	330	AVV (AVALON)	441	KAP (Nabire)
109	KOD (Kotabangun)	220	NRT (Narita)	331	OOL (BILINGA)		
110	BEJ (Berau)	221	ICN (JUNG-GU)	332	PDO (PEMATANG ILIR)		
111	LBW (Long Bawan)	222	PEK (Beijing)	333	GUM (TAMUNING)		

LAMPIRAN X

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN KATEGORI I

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN									
			I (16-30) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	1.599	2,78	615	1,07	192	0,33	623	1,08	3.029	5,26
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	1.934	2,97	645	0,99	135	0,21	187	0,29	2.901	4,45
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	572	0,91	211	0,34	109	0,17	97	0,16	989	1,58
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	199	2,03	629	6,43	14	0,14	39	0,4	881	9
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	2.791	3,23	2.521	2,91	357	0,41	1.613	1,86	7.282	8,42
6	PT. Nam Air	10.286	53	0,52	658	6,4	50	0,49	13	0,13	774	7,52
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	149	1,01	1.145	7,74	35	0,24	57	0,39	1.386	9,37
TOTAL		306.692	7.297	2,38	6.424	2,09	892	0,29	2.629	0,86	17.242	5,62

Keterangan:

- TO : Teknis Operational
- MA : Manajemen Airlines
- CUA : Cuaca
- LAIN : Lain

LAMPIRAN XI

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN KATEGORI I

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN									
			I (16-30) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	7.225	1.599	22,13	615	8,51	192	2,66	623	8,62	3.029	41,92
2	PT. Citilink Indonesia	6.025	1.934	32,1	645	10,71	135	2,24	187	3,1	2.901	48,15
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	2.094	572	27,32	211	10,08	109	5,21	97	4,63	989	47,23
4	PT. Indonesia AirAsia	1.473	199	13,51	629	42,7	14	0,95	39	2,65	881	59,81
5	PT. Lion Mentari Airlines	21.799	2.791	12,8	2.521	11,56	357	1,64	1.613	7,4	7.282	33,41
6	PT. Nam Air	1.494	53	3,55	658	44,04	50	3,35	13	0,87	774	51,81
7	PT. Sriwijaya Air	2.426	149	6,14	1.145	47,2	35	1,44	57	2,35	1.386	57,13
TOTAL		42.536	7.297	17,15	6.424	15,10	892	2,10	2.629	6,18	17.242	40,54

Keterangan:

TO : Teknis Operational

MA : Manajemen Airlines

CUA : Cuaca

LAIN : Lain

LAMPIRAN XII

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN KATEGORI II

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN									
			II (31-120) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	1.578	2,74	1.001	1,74	362	0,63	915	1,59	3.856	6,7
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	1.794	2,75	675	1,04	244	0,37	219	0,34	2.932	4,5
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	351	0,56	363	0,58	202	0,32	61	0,1	977	1,56
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	80	0,82	445	4,55	13	0,13	21	0,21	559	5,71
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	3.736	4,32	4.636	5,36	762	0,88	4.099	4,74	13.233	15,3
6	PT. Nam Air	10.286	13	0,13	603	5,86	48	0,47	7	0,07	671	6,52
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	81	0,55	816	5,52	41	0,28	51	0,34	989	6,69
TOTAL		306.692	7.633	2,49	8.539	2,78	1.672	0,55	5.373	1,75	23.217	7,57

Keterangan:

TO : Teknis Operational

MA : Manajemen Airlines

CUA : Cuaca

LAIN : Lain

LAMPIRAN XIII

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN KATEGORI II

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN									
			II (31-120) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	7.225	1.578	21,84	1.001	13,85	362	5,01	915	12,66	3.856	53,37
2	PT. Citilink Indonesia	6.025	1.794	29,78	675	11,2	244	4,05	219	3,63	2.932	48,66
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	2.094	351	16,76	363	17,34	202	9,65	61	2,91	977	46,66
4	PT. Indonesia AirAsia	1.473	80	5,43	445	30,21	13	0,88	21	1,43	559	37,95
5	PT. Lion Mentari Airlines	21.799	3.736	17,14	4.636	21,27	762	3,5	4.099	18,8	13.233	60,7
6	PT. Nam Air	1.494	13	0,87	603	40,36	48	3,21	7	0,47	671	44,91
7	PT. Sriwijaya Air	2.426	81	3,34	816	33,64	41	1,69	51	2,1	989	40,77
TOTAL		42.536	7.633	17,94	8.539	20,07	1.672	3,93	5.373	12,63	23.217	54,58

Keterangan:

TO : Teknis Operational

MA : Manajemen Airlines

CUA : Cuaca

LAIN : Lain

LAMPIRAN XIV

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN KATEGORI III

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN									
			III (121-240) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	33	0,06	86	0,15	117	0,2	42	0,07	278	0,48
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	73	0,11	59	0,09	17	0,03	19	0,03	168	0,26
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	13	0,02	38	0,06	26	0,04	9	0,01	86	0,14
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	3	0,03	26	0,27	0	0	0	0	29	0,3
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	168	0,19	533	0,62	174	0,2	299	0,35	1.174	1,36
6	PT. Nam Air	10.286	2	0,02	33	0,32	5	0,05	0	0	40	0,39
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	2	0,01	34	0,23	2	0,01	0	0	38	0,26
TOTAL		306.692	294	0,10	809	0,26	341	0,11	369	0,12	1.813	0,59

Keterangan:

- TO : Teknis Operational
- MA : Manajemen Airlines
- CUA : Cuaca
- LAIN : Lain

LAMPIRAN XV

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN KATEGORI III

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN									
			III (121-240) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	7.225	33	0,46	86	1,19	117	1,62	42	0,58	278	3,85
2	PT. Citilink Indonesia	6.025	73	1,21	59	0,98	17	0,28	19	0,32	168	2,79
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	2.094	13	0,62	38	1,81	26	1,24	9	0,43	86	4,11
4	PT. Indonesia AirAsia	1.473	3	0,2	26	1,77	0	0	0	0	29	1,97
5	PT. Lion Mentari Airlines	21.799	168	0,77	533	2,45	174	0,8	299	1,37	1.174	5,39
6	PT. Nam Air	1.494	2	0,13	33	2,21	5	0,33	0	0	40	2,68
7	PT. Sriwijaya Air	2.426	2	0,08	34	1,4	2	0,08	0	0	38	1,57
TOTAL		42.536	294	0,69	809	1,90	341	0,80	369	0,87	1.813	4,26

Keterangan:

- TO : Teknis Operational
- MA : Manajemen Airlines
- CUA : Cuaca
- LAIN : Lain

LAMPIRAN XVI

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN KATEGORI IV

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN TOTAL PENERBANGAN									
			IV (> 240) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	10	0,02	12	0,02	30	0,05	10	0,02	62	0,11
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	7	0,01	13	0,02	1	0	3	0	24	0,04
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	11	0,02	11	0,02	15	0,02	5	0,01	42	0,07
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	4	0,04	0	0	0	0	0	0	4	0,04
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	13	0,02	53	0,06	36	0,04	8	0,01	110	0,13
6	PT. Nam Air	10.286	0	0	9	0,09	0	0	0	0	9	0,09
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	1	0,01	12	0,08	0	0	0	0	13	0,09
TOTAL		306.692	46	0,01	110	0,04	82	0,03	26	0,01	264	0,09

Keterangan:

TO : Teknis Operational

MA : Manajemen Airlines

CUA : Cuaca

LAIN : Lain

LAMPIRAN XVII

JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN KATEGORI IV

NO	AIRLINES	PNB	JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN JUMLAH PENERBANGAN YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN									
			IV (> 240) MENIT									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	JML	%
1	PT. Batik Air Indonesia	7.225	10	0,14	12	0,17	30	0,42	10	0,14	62	0,86
2	PT. Citilink Indonesia	6.025	7	0,12	13	0,22	1	0,02	3	0,05	24	0,4
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	2.094	11	0,53	11	0,53	15	0,72	5	0,24	42	2,01
4	PT. Indonesia AirAsia	1.473	4	0,27	0	0	0	0	0	0	4	0,27
5	PT. Lion Mentari Airlines	21.799	13	0,06	53	0,24	36	0,17	8	0,04	110	0,5
6	PT. Nam Air	1.494	0	0	9	0,6	0	0	0	0	9	0,6
7	PT. Sriwijaya Air	2.426	1	0,04	12	0,49	0	0	0	0	13	0,54
TOTAL		42.536	46	0,11	110	0,26	82	0,19	26	0,06	264	0,62

Keterangan:

TO : Teknis Operational

MA : Manajemen Airlines

CUA : Cuaca

LAIN : Lain

LAMPIRAN XVIII

JUMLAH PEMBATALAN

NO	AIRLINES	Σ PNB	JUMLAH PEMBATALAN									
			TO	%	MA	%	CUA	%	LAIN	%	Σ	%
1	PT. Batik Air Indonesia	57.591	12	0,02	2	0	33	0,06	29	0,05	76	0,13
2	PT. Citilink Indonesia	65.192	0	0	0	0	0	0	16	0,02	16	0,02
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	62.557	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	PT. Indonesia AirAsia	9.787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	PT. Lion Mentari Airlines	86.488	0	0	42	0,05	6	0,01	7	0,01	55	0,06
6	PT. Nam Air	10.286	0	0	136	1,32	0	0	43	0,42	179	1,74
7	PT. Sriwijaya Air	14.791	11	0,07	43	0,29	0	0	0	0	54	0,37
TOTAL		306.692	23	0,01	223	0,07	39	0,01	95	0,03	380	0,12

Keterangan:

- TO : Teknis Operational
- MA : Manajemen Airlines
- CUA : Cuaca
- LAIN : Lain

LAMPIRAN XIX

PEMBANGUNAN BANDAR UDARA BARU TORAJA



LAMPIRAN XX

PEMBANGUNAN BANDAR UDARA BARU TEBELIAN



LAMPIRAN XXI

PERESMIAN BANDAR UDARA BARU KUABANG KAO



LAMPIRAN XXII

PEMBANGUNAN BANDAR UDARA BARU MUARA TEWEH



LAMPIRAN XXIII

PERESMIAN BANDAR UDARA BARU YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT



LAMPIRAN XXIV

REKONSILIASI DAN BIMBINGAN TEKNIS PENGINPUTAN REALISASI KINERJA PADA APLIKASI-APLIKASI, E-MONEV, SMART DJA DAN E-PERFORMANCE TRIWULAN III TAHUN 2020

