



**Kementerian  
Perhubungan**



**2023**

**LAPORAN  
KINERJA**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**



## Kata Pengantar

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 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 2023 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 2023 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 2023 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,

2024

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**

**M. KRISTI ENDAH MURNI**  
**Pembina Utama Madya (IV/d)**  
**NIP. 19640907 199403 2 001**



# Daftar Isi

	<b>Halaman</b>
Kata Pengantar .....	i
Daftar Isi .....	ii
Daftar Lampiran .....	iii
Ringkasan Eksekutif .....	iv
<b>BAB I Pendahuluan.....</b>	<b>1</b>
A. Tugas, Fungsi, dan Struktur Organisasi .....	1
B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama ( <i>Strategic Issue</i> )..	2
C. Sistematika Penyajian .....	6
<b>BAB II Perencanaan Kinerja.....</b>	<b>8</b>
A. Rencana Strategis Tahun 2020-2024 .....	8
B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT).....	11
C. Perjanjian Kinerja .....	12
<b>BAB III Akuntabilitas Kinerja .....</b>	<b>15</b>
A. Capaian Kinerja.....	15
B. Analisis Efisiensi Sumber Daya .....	42
C. Realisasi Daya Serap.....	47
<b>BAB IV Penutup .....</b>	<b>50</b>
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran .....	51



## Daftar Lampiran

Lampiran I	Revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023
Lampiran II	Data On Time Performance, Keterlambatan, dan Pembatalan Tahun 2023
Lampiran III	Daftar Bandara Pendukung Rasio Konektivitas
Lampiran IV	Pengawasan Terhadap Pemegang Sertifikat Air Operator Certificate AOC 121
Lampiran V	Pengawasan Terhadap Air Operator Certificate AOC 135
Lampiran VI	Pengawasan Terhadap Pemegang Sertifikat Operasi OC 91 dan Agricultural Operator 137
Lampiran VII	Pengawasan Terhadap Pemegang Sertifikat Pilot School
Lampiran VIII	Pengawasan Terhadap Pemegang Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat I AMO 145 Domestik
Lampiran IX	Dokumentasi



# Ringkasan Eksekutif

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan dan kekurang berhasilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya pada tahun 2023. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2023 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 2023 sebesar **101,82%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi udara sebesar 98,73%, 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 109,92%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 103,51%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023, terdapat 1 (satu) sasaran yang belum memenuhi target. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2023 masih dapat ditingkatkan kembali. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

**Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2023 diantaranya sebagai berikut:**

1. Kurangnya sumber daya manusia di daerah terkait ketersediaan personil Pengadaan barang dan Jasa Pemerintah sehingga proses pelelangan mengalami keterlambatan.
2. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda dalam rangka pembangunan infrastruktur transportasi udara mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan khususnya kegiatan yang berada di wilayah timur Indonesia.
3. Alokasi anggaran masih berdasarkan pada aspek pemerataan pendistribusian walaupun sudah mulai berdasarkan perencanaan (belum optimum) sehingga masih ditemukan adanya alokasi anggaran yang tidak terlaksana akibat ketidaksiapan bandar udara dalam memenuhi aspek teknis maupun administrasi.
4. Rotasi pesawat udara (aircraft rotation) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara.
5. Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2023 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani.



**Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2023 sebagai berikut:**

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

# BAB I

## Pendahuluan

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

### A. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

**Tabel 1.1** Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tugas	Fungsi
Menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penerbangan	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan udara;</li><li>2. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan udara;</li><li>3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan udara;</li><li>4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang perhubungan udara;</li><li>5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan udara;</li><li>6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;</li><li>7. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Menteri.</li></ol>

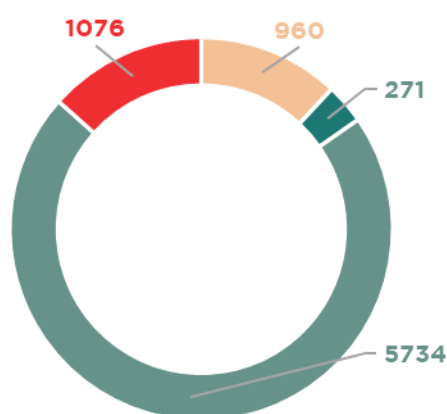
Adapun struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:





**Gambar 1.1** Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung dalam rangka tercapainya tujuan suatu organisasi. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki pegawai sejumlah 8.041 orang dengan komposisi jumlah pegawai menurut Jenis Jabatan dan Penempatan pada Unit Kerja sebagai berikut:



■ Kantor Pusat ■ Balai-Balai ■ UPBU ■ OBU

**Grafik 1.2** Komposisi Pegawai Berdasarkan Penempatan Pada Unit Kerja

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

### 1) Konektivitas transportasi antar wilayah

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

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

## **2) Keselamatan dan keamanan penerbangan**

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

## **3) Pelayanan transportasi udara**

Pembangunan Perkembangan sektor transportasi udara tentunya akan berpengaruh besar terhadap kondisi perekonomian nasional, mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia. Untuk itulah, perlu diupayakan ketersediaan infrastruktur dan kualitas pelayanan yang memadai melalui pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan. Ketersediaan infrastruktur sebagai barang publik, perlu disediakan oleh pemerintah sebagai usaha untuk mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan serta melayani kebutuhan masyarakat sehingga terciptanya harga yang terjangkau serta membuka akses terhadap daerah tertinggal, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana.

#### **4) Pendanaan**

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

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

#### **5) Regulasi**

Dari sisi regulasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi udara, yang ditandai dengan terbitnya Undang-Undang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamanatkan perubahan pola kelembagaan serta penyelenggaraan transportasi udara yang mengacu pada standar keselamatan dan keamanan penerbangan. Selanjutnya melihat perkembangan kondisi saat ini dan akan datang, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sedang mengkaji perubahan Undang-Undang Penerbangan, serta akan melakukan identifikasi peraturan-peraturan yang masih perlu dijabarkan lagi turunannya.

#### **6) Kelembagaan**

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 25 Tahun 2020 tentang *Road Map Reformasi Birokrasi 2020-2024* bahwa saat ini Reformasi Birokrasi telah masuk kepada periode ketiga atau terakhir dari *Grand Design Reformasi Birokrasi Nasional*, diharapkan akan

menghasilkan karakter birokrasi yang berkelas dunia (*world class bureaucracy*) yang dicirikan dengan beberapa hal, yaitu pelayanan publik yang semakin berkualitas dan tata kelola yang semakin efektif dan efisien.

Dengan keluarnya Peraturan Menteri PANRB Nomor 28 Tahun 2019 tentang Penyetaraan Jabatan Administrasi Ke Dalam Jabatan Fungsional, telah menjadi dasar langkah strategis pemerintah untuk menciptakan birokrasi yang lebih dinamis dan profesional sebagai upaya akselerasi layanan publik. Adanya kebijakan ini antara lain telah ditindaklanjuti dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Selain menindaklanjuti kebijakan kelembagaan di tingkat nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan penataan organisasi Kantor Pusat dan Unit Pelaksana Teknis lainnya (pemisahan fungsi regulator dan operator) yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang juga menjadi tindak lanjut AUDIT ICAO USOAP dan USAP.

#### **7) Sumber Daya Manusia (SDM)**

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

#### **8) Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK)**

Saat ini dunia sudah memasuki periode Revolusi Industri 4.0 dimana kegiatan manufaktur terintegrasi melalui penggunaan teknologi *wireless* dan *big data* secara masif, hal ini tentunya mengubah iklim industri dan pola perilaku manusia yang lebih banyak interaksi dengan teknologi digital dan menuntut adanya hasil yang cepat, optimal dan tentunya harus dapat mengadopsi teknologi digital baik pada proses maupun hasilnya. Perubahan iklim industri tersebut tentunya berimbas juga pada pelayanan transportasi udara dimana saat ini pelayanan berbasis IOT (*Internet of things*), *SMART Airport*, pesawat tanpa

awak (*Drone*), dan penggunaan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sudah menjadi sebuah kebutuhan masyarakat sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu mempersiapkan langkah-langkah strategis agar mampu beradaptasi dengan era industri digital yang sudah mempengaruhi pola pelayanan transportasi udara saat ini.

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

### **C. Sistematika Penyajian**

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

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

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

- **Bab II Perencanaan Kinerja**

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

### - **Bab III Akuntabilitas Kinerja**

Pada Bab III menjelaskan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis sesuai dengan hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 dan dilakukan analisis capaian kinerja dengan cara sebagai berikut:
  - 1) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja Tahun 2023 dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan serta solusi yang telah dilakukan;
  - 2) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2023 dengan tahun-tahun sebelumnya;
  - 3) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2023 dengan target Renstra periode Tahun 2020-2024;
  - 4) Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya.
- b. Realisasi Anggaran  
Dalam sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja sesuai dengan Dokumen Perjanjian Kinerja.

### - **Bab IV Penutup**

Pada bab ini diuraikan kesimpulan atas capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja.

### - **Lampiran**

Lampiran ini berupa sebagai berikut:

- a. Matriks Rencana Strategis Tahun 2020-2024;
- b. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023;
- c. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2023;
- d. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Revisi;
- e. Matriks Pengukuran Kinerja Tahun 2023;
- f. Dokumentasi kegiatan yang mendukung pencapaian kinerja Tahun 2023;
- g. Lampiran lain yang dianggap perlu.

## BAB II

# Perencanaan Kinerja

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

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

#### 1. Visi dan Misi

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah:

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

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

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

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

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

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

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

- 1) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
- 2) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi 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**

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





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

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
1.	Meningkatnya Konektivitas Masyarakat terhadap Jasa Layanan Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Terwujudnya Konektivitas Nasional	1) Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Indikator Kinerja Utama (IKU)
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 juta <i>departure</i>	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1) Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i> 2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	
4.	Tercapainya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara 2) Tingkat Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Udara	

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
5.	Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	Meningkatnya Kualitas Transportasi Udara Yang Ramah Lingkungan	1) Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	

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

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

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

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

Dalam rangka mengoperasionalkan rencana strategis, setiap tahunnya Perencanaan Strategis dituangkan dalam suatu Rencana Kinerja Tahunan (*Annual*

*Performance Plan*). Rencana kinerja tahunan sebagai penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis berisikan informasi mengenai sasaran, indikator kinerja dan target yang akan dicapai pada periode bersangkutan sesuai dengan target yang ditetapkan dalam rencana strategis.

Target Indikator Kinerja pada Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023 sama dengan Target yang ada pada Rencana Strategis untuk periode Tahun 2023 yaitu target yang diusulkan pada pembahasan pagu indikatif (satuan 1) Tahun 2023, secara garis besar sebagai berikut:

**Tabel 2.2** Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023

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	0,79	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	85	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	89	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;	0,13	Rasio

### C. Perjanjian Kinerja

Pada konteks implementasi AKIP, Perjanjian Kinerja merupakan dokumen kontrak antara Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan Menteri Perhubungan selaku atasan langsung. Dokumen ini memperjelas target-target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun yang disesuaikan dengan

sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu definitif/DIPA). Adapun Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Udara pada Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel 2.3** Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2023

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	0,79	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	85	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	80,05	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	0,13	Rasio

Pada tahun 2023, target indikator kinerja program pada dokumen perjanjian kinerja mengalami perubahan seiring dengan adanya penyesuaian target pada capaian *On Time Performance* yang disebabkan oleh rotasi pesawat udara dan event strategis sehingga dilakukan revisi perjanjian kinerja Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel 2.4** Matriks Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2023

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	0,79	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	85	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	70,00	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	0,13	Rasio

Pencapaian target sasaran dan indikator kinerja diatas melalui pelaksanaan program dan kegiatan dengan rincian alokasi anggaran sesuai dengan DIPA Tahun 2023 sebagai berikut:

**Tabel 2.5** Alokasi Anggaran Tahun 2023 berdasarkan DIPA Akhir Tahun 2023

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	511.009.163.000
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.377.572.242.000
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	905.120.509.000
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	308.717.178.000
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	2.256.133.402.000
	Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	7.823.529.000
	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	28.866.019.000
	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara	38.054.598.000

## BAB III

# Akuntabilitas Kinerja

### A. Capaian Kinerja

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

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

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

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

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

**Tabel 3.1** Perbandingan Target dengan Realisasi Kinerja Tahun 2023

No.	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		SATUAN	TARGET	REALISASI					CAPAIAN (%)
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TAHUN 2023	
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0.79	0,77	0,77	0,7	0,78	<b>0,78</b>	<b>98,73%</b>
<b>Rata-Rata Capaian Sasaran</b>						<b>98,73%</b>					
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	85	93,23	93,43	94,06	93,43	<b>93,43</b>	<b>109,92%</b>
		3	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	70	70,17	70,18	70,31	72,46	<b>72,46</b>	<b>103,51%</b>
<b>Rata-Rata Capaian Sasaran</b>						<b>106,72 %</b>					
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,15	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>200%</b>
		5	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0.13	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>200%</b>
<b>Rata-Rata Capaian Sasaran</b>						<b>200,00%</b>					
<b>CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA</b>						<b>101,82 %</b>					

**Tabel 3.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2023**

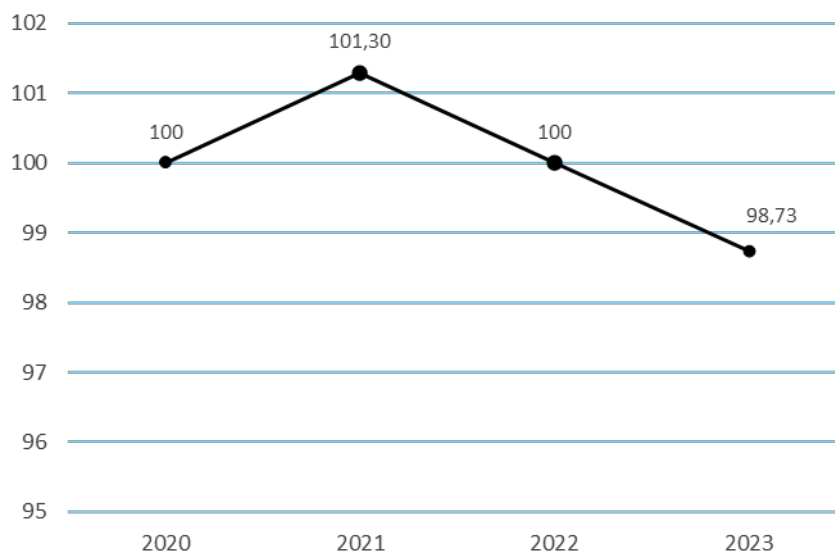
No	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	2020			2021			2022			2023		
				Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	100%	0,77	0,78	101,30%	0,78	0,78	100%	0,79	0,78	98,73%
<b>Rata-rata Capaian Sasaran</b>				<b>100,00 %</b>			<b>101,30 %</b>			<b>100,00 %</b>			<b>98,73%</b>		
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	109,76%	83	82,96	99,95%	84	93,40	111,19%	85	93,43	109,92%
		3 Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86	86,01	100,01%	87	81,57	93,76%	88	76,62	87,07%	70	72,46	103,51%
<b>Rata-rata Capaian Sasaran</b>				<b>104,88 %</b>			<b>96,86 %</b>			<b>99,13 %</b>			<b>106,72%</b>		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	200 %	2,15	3,22	50,23 %	2,15	0	200 %	2,15	0	200%
		5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	200 %	0,15	0	200 %	0,14	0	200 %	0,13	0	200%
<b>Rata-rata Capaian Sasaran</b>				<b>100%</b>			<b>62,12%</b>			<b>100%</b>			<b>100%</b>		
<b>CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA</b>				<b>101,62 %</b>			<b>86,76%</b>			<b>99,71%</b>			<b>101,82%</b>		



**Tabel 3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2023**

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

## 1. Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara”



**Grafik 3.1** Rata-rata Capaian Sasaran I Tahun 2020-2023

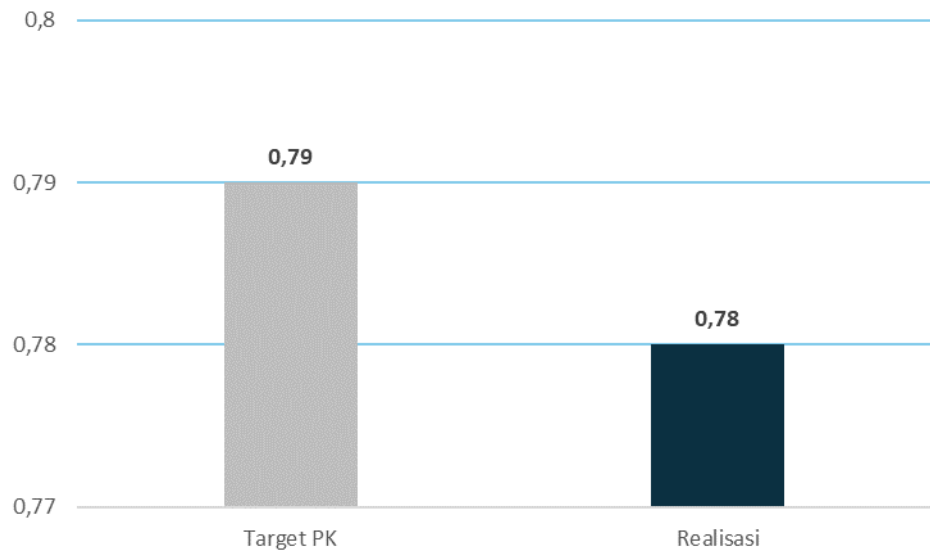
Capaian Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” dalam kurun waktu 4 tahun (Periode 2020 sampai dengan 2023) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 100,01%. Hasil ini menggambarkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama periode tahun 2020-2023 mengalami penurunan, dengan Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” tidak mencapai target di tahun 2023.

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

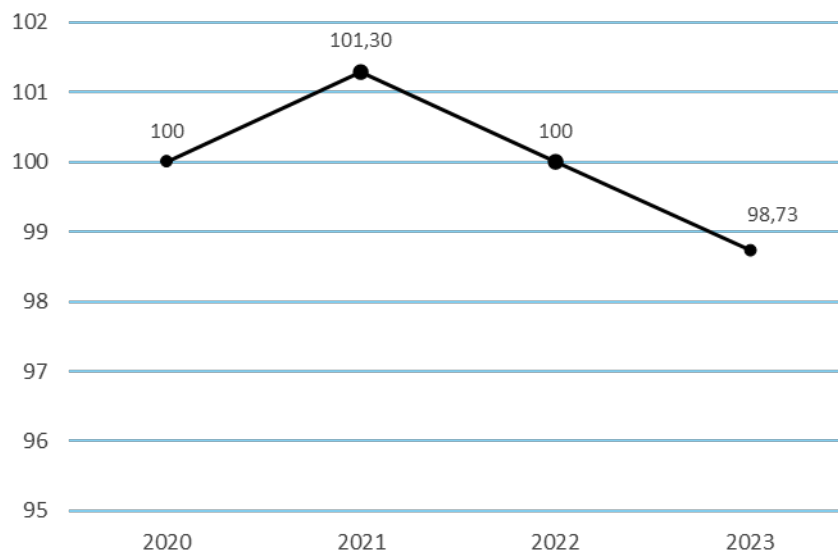
- 1) Kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara berupa Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.
- 2) Kegiatan pelayanan Transportasi Udara berupa penyelenggaraan angkutan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

Berikut adalah penjelasan detail terkait indikator pembentuknya:

- a. Rasio konektivitas transportasi udara



**Grafik 3.2** Target dan Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Udara



**Grafik 3.3** Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2020 - 2023

Capaian kinerja pada Indikator ini dihitung melalui rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUNB DN} + \text{BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}}$$

$$= \frac{71 + 159 + 54}{301 + 61} = \frac{284}{362}$$

$$= 0,78$$

**Keterangan:**

BUNB DN	:	Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri (71 Bandar Udara)
BUPR	:	Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (159 Bandar Udara)
BUNB DN dan BUPR	:	Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis (54 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) (61 Bandar Udara)

**Catatan:**

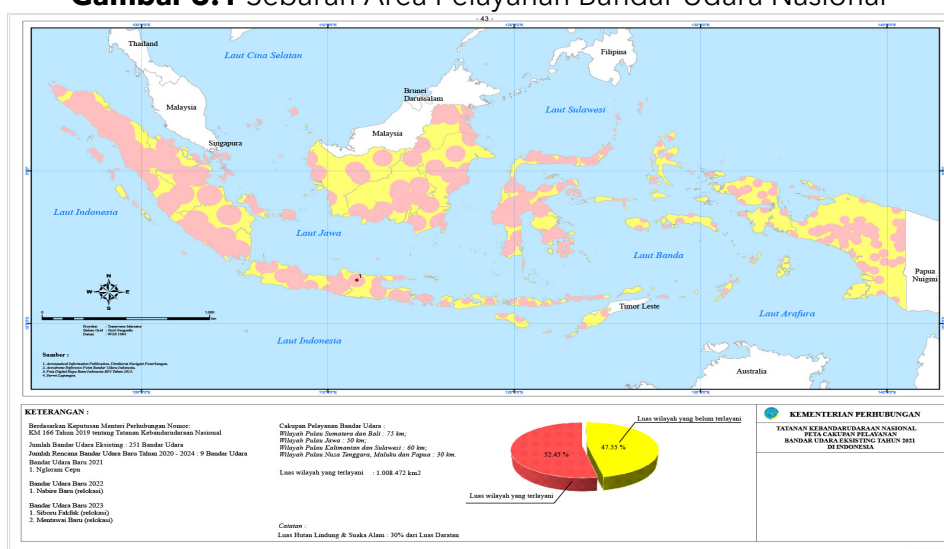
61 Bandara yang melayani penerbangan perintis namun tidak masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU), adalah suatu bandara/lapser yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandara/lapser mendapatkan verifikasi dari otban setempat, serta akan dilakukan HIRA (*Hazard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

Pada tahun 2023, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 98,73% dengan nilai realisasi rasio konektivitas sebesar 0,78 terhadap target sebesar 0,79. Tidak tercapainya target konektivitas transportasi udara pada tahun 2023 disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2023 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani.
- 2) Terdapat Bandar Udara baru yang sudah diselesaikan dan diresmikan di tahun 2023 yang hanya bersifat relokasi sehingga tidak menambah cakupan area pelayanan.

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

**Gambar 3.1** Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional



**Sumber:** Direktorat Bandar Udara

**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

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

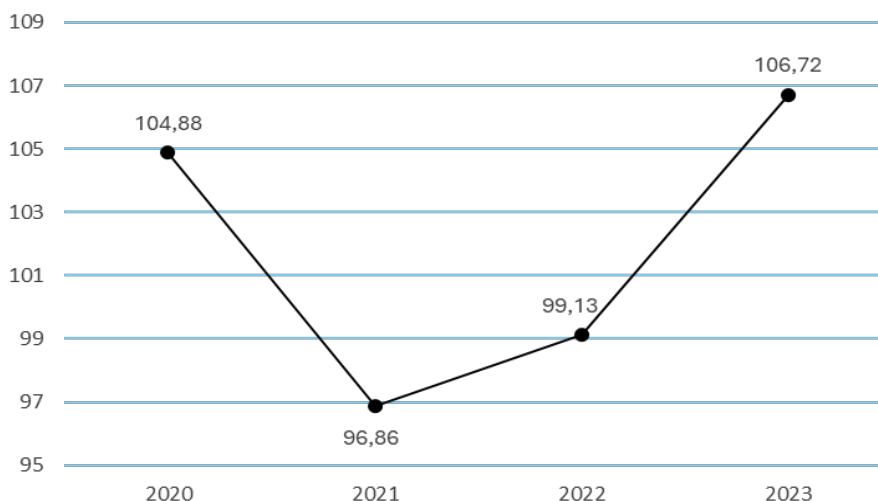
- 1) Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;

- 2) Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN Tahun 2020-2024;
- 3) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- 4) Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

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

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

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



**Grafik 3.4** Rata-rata Capaian Sasaran II Tahun 2020-2023

Capaian Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” dalam kurun waktu 4 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2023) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 101,90%, sementara kegagalan mencapai target dikontribusi oleh kegagalan pada tahun 2021 dan 2022 sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hal ini dikarenakan terkait rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara,

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

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

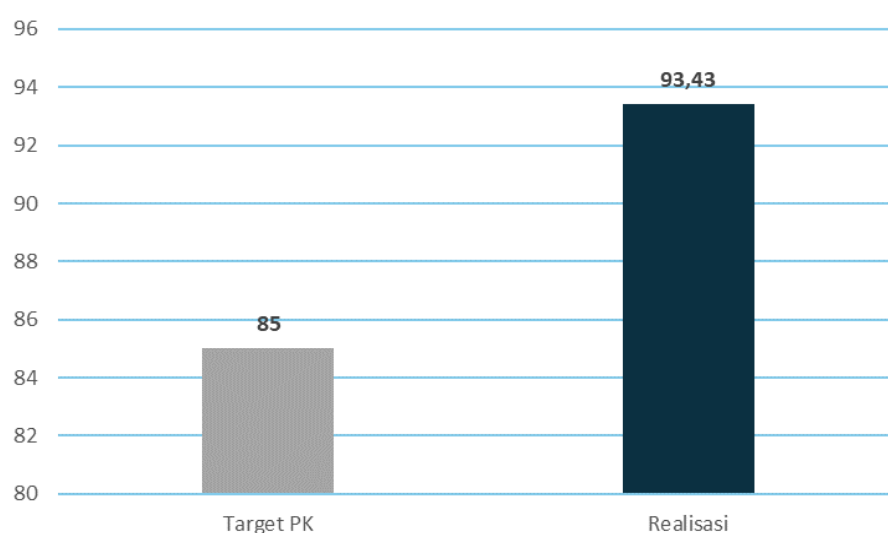
Berikut adalah penjelasan rinci terkait realisasi dan capaian kinerja pada 2 (dua) indikator pendukung sasaran:

- 1) Indikator “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara”

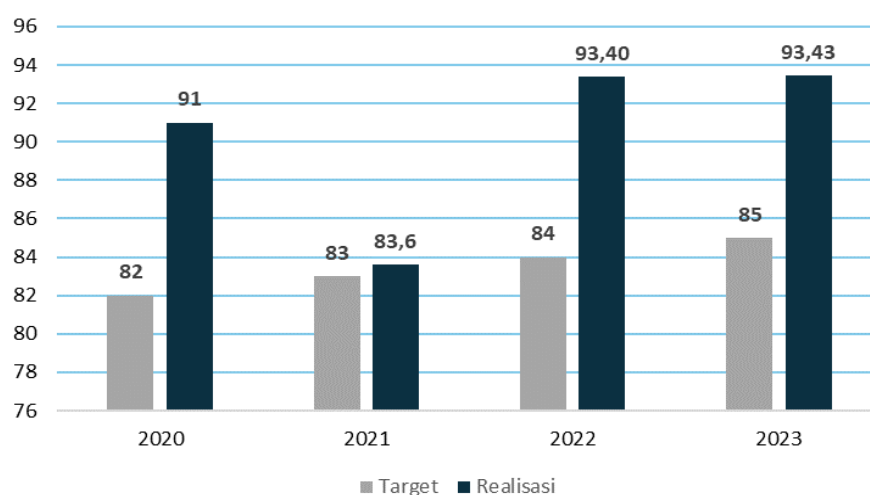
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara digunakan untuk mengukur kinerja pelayanan di bandar udara dalam penyelenggaraan transportasi udara guna mengetahui tingkat kepuasan

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

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



**Grafik 3.5** Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi udara Tahun 2023



**Grafik 3.6** Capaian rata - rata Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara tahun 2020 - 2023



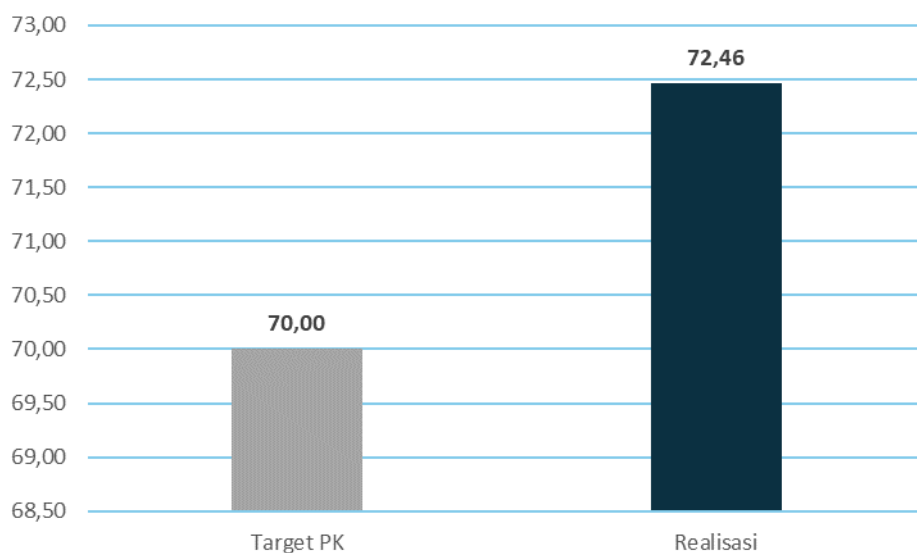
Selama bulan Januari sampai Desember tahun 2023 telah dilakukan survei secara berkala dengan menggunakan IKM dengan hasil 93,43 dari target yang ditetapkan sebesar 85. Data hasil IKM diperoleh dari rata-rata Nilai Survei Pengguna Jasa pada BBKFP, Balai Hatpen, Balai Teknik Penerbangan dan seluruh Kantor UPBU. Hal ini mengindikasikan bahwa kepuasan masyarakat sudah baik

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

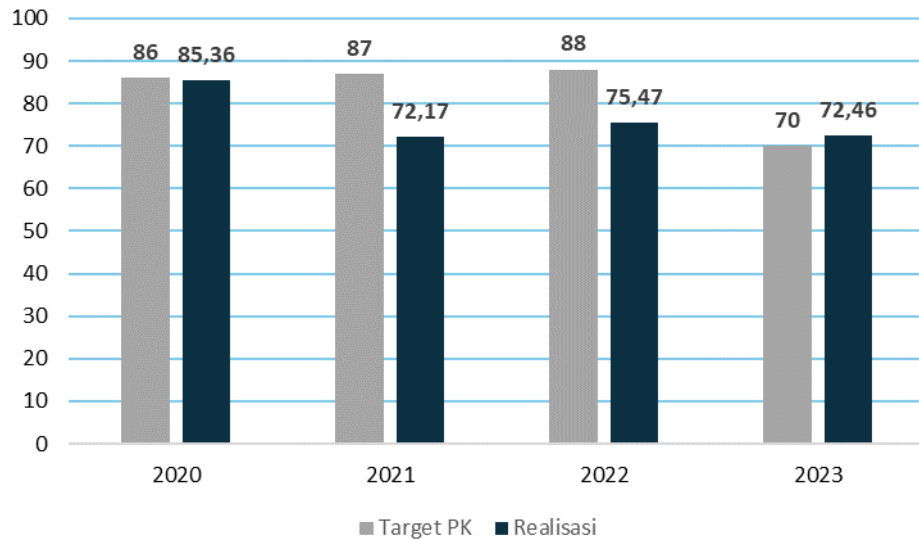
- a) Meningkatkan nilai *On Time Performance* (OTP) penerbangan;
- b) Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara;
- c) Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/prasarana di lingkungan transportasi udara;
- d) Kegiatan sarana untuk kritik/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara.

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

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



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



**Grafik 3.8** Capaian rata - rata Persentase Capaian On Time Performance (OTP) sektor Transportasi Udara tahun 2020 - 2023

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

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

**Keterangan:**

- Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu yang terlaksana pada tahun berjalan (Tahun 2023) sebesar **274.065** penerbangan
- Jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam tahun berjalan (Tahun 2023) sebesar **378.204** penerbangan

Terdapat 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, yakni PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, dan PT. Sriwijaya Air yang menjadi tolok ukur capaian On Time Performance. Secara lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, Delay dan Cancel secara kumulatif pada periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2023 di Grafik sebagai berikut:

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

NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN	
			JUMLAH	%	JUMLAH	%	JUMLAH	%
1	PT. Batik Air Indonesia	104.809	65.274	62,28%	20.331	19,40%	19.204	18,32%
2	PT. Citilink Indonesia	83.443	71.863	86,12%	11.580	13,88%	0	0,00%
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	50.900	44.682	87,78%	6.211	12,20%	7	0,01%
4	PT. Indonesia AirAsia	16.854	11.067	65,66%	1.808	10,73%	3.979	23,61%
5	PT. Lion Mentari Airlines	111.370	72.870	65,43%	38.413	34,49%	87	0,08%
6	PT. Nam Air	4.212	3.038	72,13%	1.073	25,47%	101	2,40%
7	PT. Sriwijaya Air	6.616	5.271	79,67%	1.287	19,45%	58	0,88%
<b>TOTAL</b>		<b>378.204</b>	<b>274.065</b>	<b>72,46%</b>	<b>80.703</b>	<b>21,34%</b>	<b>23.436</b>	<b>6,20%</b>

Sumber: Direktorat Angkutan Udara

Pada Triwulan IV Tahun 2023, dilakukan revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dimana terdapat penyesuaian pada target capaian On Time Performance (OTP) sektor Transportasi Udara dari **80,05** menjadi **70,00** yang disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut:

- a. Rotasi pesawat udara (*aircraft rotation*) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara, dikarenakan beberapa hal antara lain:
  - Banyak pesawat udara yang sedang dalam taraf maintenance sebagai akibat kurangnya pasokan suku cadang dari luar negeri.

**Tabel 3.5** Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang dalam tahap *Maintenance*

No.	Maskapai	Maintenance				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Garuda Indonesia	5	53	84	51	20
2	Citilink	2	8	18	12	16
3	Lion Air	20	44	52	14	19
4	Batik Air	3	14	4	3	6
5	Sriwijaya Air	19	13	6	7	7
6	Nam Air	6	9	12	14	14
7	Indonesia Airasia	0	8	8	6	4
<b>TOTAL</b>		<b>55</b>	<b>149</b>	<b>184</b>	<b>107</b>	<b>86</b>

Sumber: Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

- Berkurangnya penumpang pada tahun 2020 sebagai akibat pandemi Covid-19, sehingga untuk mengurangi beban biaya operasional banyak maskapai yang mengembalikan pesawat udaranya kepada leasing.

**Tabel 3.5** Jumlah Pesawat Pada 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi

No.	Maskapai	Beroperasi				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Garuda Indonesia	124	84	38	55	62
2	Citilink	54	52	44	48	44
3	Lion Air	100	98	72	91	91
4	Batik Air	49	64	48	63	66
5	Sriwijaya Air	25	7	10	5	3
6	Nam Air	15	6	4	2	2
7	Indonesia Airasia	27	22	15	17	24
	<b>TOTAL</b>	<b>394</b>	<b>333</b>	<b>231</b>	<b>281</b>	<b>292</b>

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

**Tabel 3.6** Event Strategis dan International di Indonesia yang mempengaruhi capaian On Time Performance

NO	TAHUN	EVENT
1	2022	KTT G20 <i>World Conference on Creative Economy (WCCE)</i>
2	2023	KTT ASEAN Ke-42 di Labuan Bajo KTT Archipelagic and Island States Forum 2023 (KTT AIS) KTT ASEAN Ke-43 di Jakarta

Dari target On Time Performance Tahun 2023 yang ditetapkan sebesar 70,00%, diperoleh realisasi On Time Performance pada Tahun 2023 sebesar 72,46% dengan persentase capaian sebesar 103,51%. Hal ini menunjukkan capaian On Time Performance Ditjen Perhubungan Udara sudah baik.

Selanjutnya guna meningkatkan capaian On Time Performance maka diperlukan tindak lanjut atas permasalahan diatas sebagaimana berikut:

a) Badan Usaha Angkutan Udara

- Konsisten melaksanakan operasional penerbangan sesuai dengan penetapan pelaksanaan rute penerbangan (PPRP) oleh Badan Usaha Angkutan Udara;
- Memastikan kesiapan armada beserta crew dan menyusun perencanaan dan pengoperasian penerbangan secara efektif dan efisien (Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan/PPRP, rotasi pesawat, dan rotasi crew);

- Wajib melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan apabila slotnya dihapus, berupa perubahan persetujuan rute penerbangan (pengurangan frekuensi) atau pencabutan persetujuan rute penerbangan;
- Perencanaan event nasional maupun internasional dapat berkoordinasi dengan penyelenggara Bandara terkait pemberian Slot dan Parking Stand.

b) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Guna peningkatan validitas data On Time Performance, akan dilaksanakan rekonsiliasi data On Time Performance bersama BUAU dengan penggunaan data yang sejenis (homogen) yang bersumber dari instansi/unit lain sebagai pembanding atau referensi.

Adapun untuk perbandingan dengan negara lain terkait dengan capaian On Time Performance dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 3.7** Perbandingan Capaian Internasional On Time Performance Tahun 2023

NO	NEGARA	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU	
			JUMLAH	%
1	Indonesia	378.204	274.065	72,46%
2	Australia	523.593	371.696	70,99%

**Sumber:** Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics Australia, diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa Capaian On Time Performance di Indonesia sedikit lebih tinggi dari capaian di Negara Australia. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja On Time Performance di Indonesia sudah cukup baik, namun masih dapat ditingkatkan kembali.

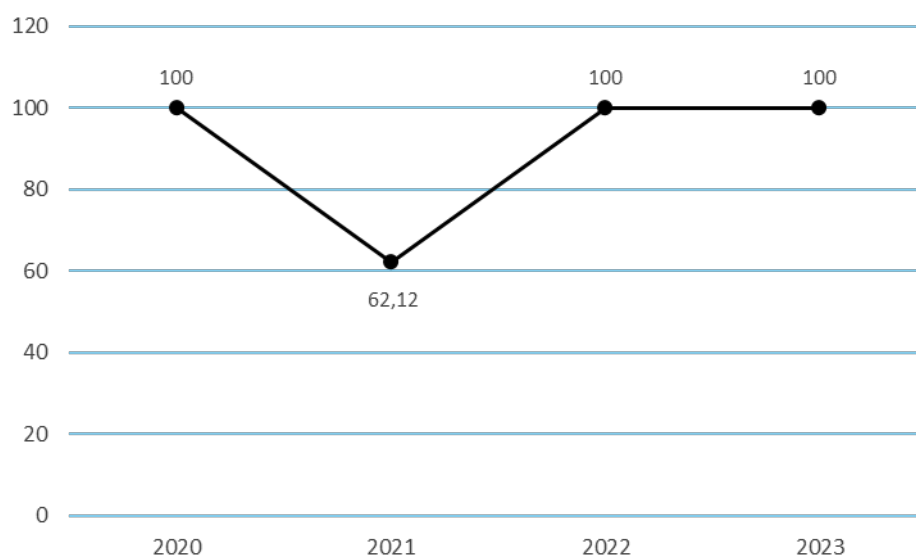
Langkah-langkah yang dilakukan Ditjen Perhubungan Udara dalam pencapaian On Time Performance antara lain:

a. Regulator (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara )

Meningkatkan pengawasan dan pengendalian kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara.

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

### 3. Sasaran "Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara"



**Grafik 3.10** Rata-rata Capaian Sasaran III Tahun 2020–2023

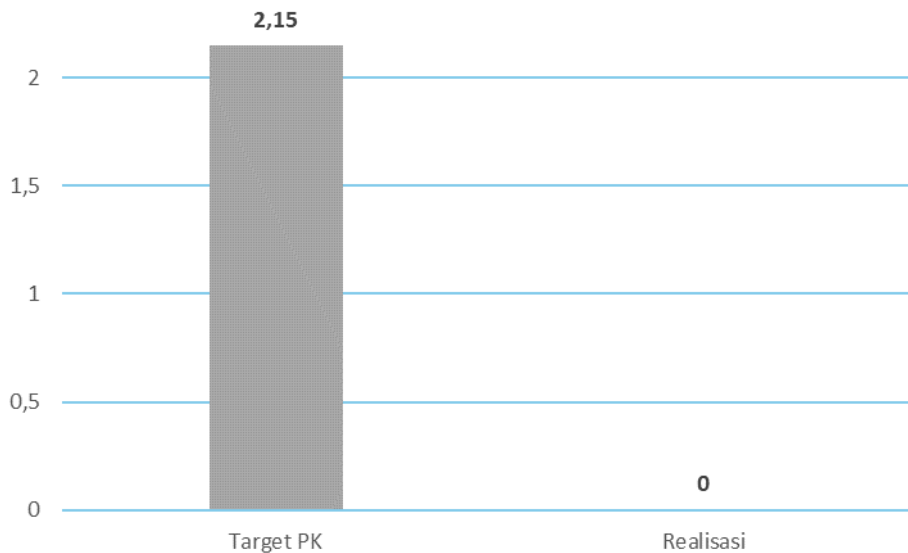
Capaian Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara” dalam kurun waktu 4 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2023) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 90,53%, sementara tingkat kegagalan mencapai nilai 9,47% yang dikontribusi oleh kegagalan pada tahun 2021 sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hal ini dikarenakan kegagalan pencapaian pada indikator rasio kejadian kecelakaan dimana pada tahun 2021 terdapat kejadian kecelakaan (*accident*) pada transportasi udara sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air yang menyebabkan korban jiwa.

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

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

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

- 1) Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara  
Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang RI No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:
  - a. Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan
  - b. Korban jiwa atau luka serius.



**Grafik 3.11** Target dan Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

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

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

AOC 121 = Pesawat dengan kapasitas penumpang di atas 30 penumpang

AOC 135 = Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang

Jumlah *Accident* = Jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (kejadian kecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*)

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

Berdasarkan rumus di atas diperoleh perhitungan sebagai berikut:

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



$$= \frac{0}{1.348.544} \times 1.000.000 = 0$$

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

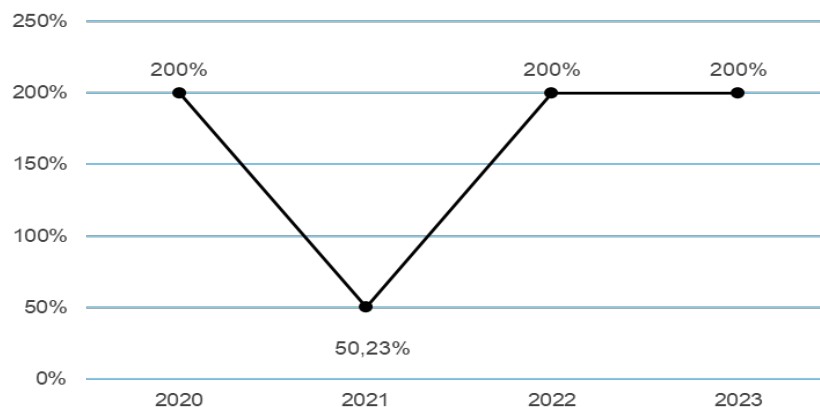
Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang dapat ditolerir dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya atau diperkirakan sebesar 930.232. Namun perlu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

Pada tahun 2023 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

**Tabel 3.8** Jumlah Kejadian *Accident* Pesawat Udara Periode Tahun 2020-2023

Tahun	TAHUN 2020	TAHUN 2021	TAHUN 2022	TAHUN 2023
<b>Jumlah Kejadian Kecelakaan</b>	0	1	0	0
<b>Jumlah Pergerakan</b>	402.874	309.981	533.394	1.348.544

Selanjutnya untuk perbandingan capaian indikator "Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara" selama periode tahun 2020-2023 dapat dilihat pada grafik di bawah ini:



**Grafik 3.12** Persentase Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Periode Tahun 2020-2023

Indikator Kinerja Utama “Rasio Kecelakaan Transportasi Udara” pada AOC 121 dan AOC 135 berhasil mencapai target “Zero Accident” sebagai nilai pencapaian tertinggi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Adapun untuk perbandingan dengan negara lain terkait dengan “Rasio Kecelakaan Transportasi Udara” dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 3.9** Perbandingan Rasio Kecelakaan Transportasi Udara Tahun 2023

No	Negara	Jumlah Kejadian Kecelakaan	Jumlah Pergerakan
1	Indonesia	0	1.348.544
2	Australia	0	584.377*

**Sumber:** Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics Australia, diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa di Indonesia memiliki capaian yang sama dengan Australia, dengan kedua negara tidak memiliki kejadian kecelakaan (accident) yang menyebabkan korban jiwa. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja Ditjen Perhubungan Udara di Indonesia sudah baik.

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

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

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

a. Bidang Bandar Udara:

- Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU) sebanyak 220 Bandar Udara dari 251 Bandar Udara, serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b. Bidang Navigasi Penerbangan:

- Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta stakeholder lainnya;
- Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- *Assessment* dan Peningkatan Maturitas Implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- Pelaksanaan *Training Safety Management System*;
- Pelaksanaan Pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- *Monitoring* pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- Pelaksanaan *monitoring* kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

c. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi pelaksanaan pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
- Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;

- Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
  - Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan;
- d. Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan
- Dilakukan penerbangan kalibrasi pada 125 Bandar Udara untuk meningkatkan performance peralatan fasilitas navigasi sebanyak 53 unit dan fasilitas pendaratan pesawat sebanyak 130 unit guna peningkatan keselamatan penerbangan.
- e. Bidang Kesehatan Penerbangan
- Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
  - Pelaksanaan pengujian narkoba (napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
  - Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.
- 2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara
- Indikator Kinerja ini dihitung dengan mekanisme perhitungan dengan rumus 2 (dua) dimana semakin kecil nilai rasio akan memperlihatkan capaian kinerja yang semakin baik dan sebaliknya semakin besar rasio akan memperlihatkan capaian yang semakin buruk. Adapun rumus perhitungan sebagai berikut:

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

Jumlah Pengaktifan *Contingency Plan* darurat merah dihitung berdasarkan jumlah kejadian yang menyebabkan diaktifkannya mekanisme pengamanan darurat di lingkungan bandar udara oleh Kepala Bandar Udara sampai pada tingkat turunnya aparat TNI dan Kepolisian. Adapun jumlah bandar udara dengan Sistem Keamanan A - F didapat berdasarkan

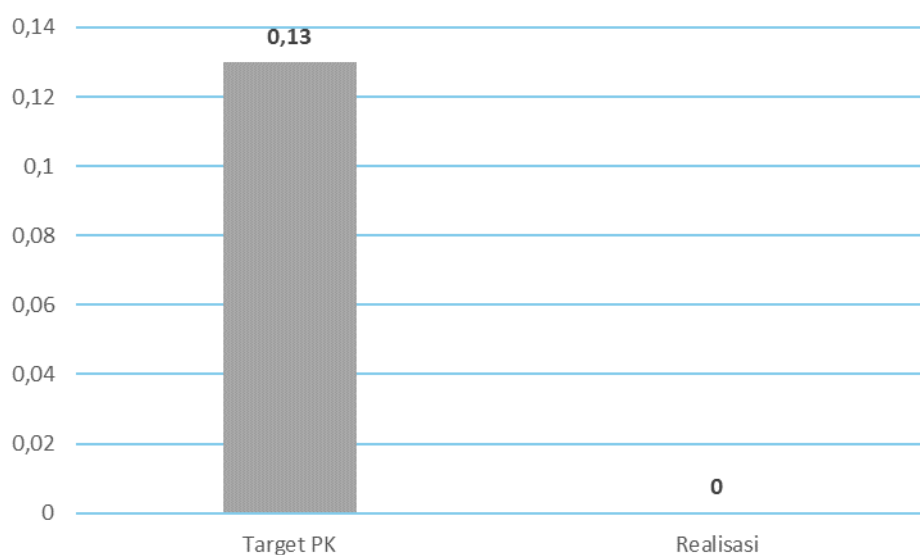
jumlah penumpang berangkat di bandar udara sebagai berikut sesuai PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional:

**Tabel 3.10** Kriteria Bandar Udara dengan Sistem Keamanan A - H

Sistem Keamanan Bandar Udara	Jumlah Penumpang (orang/tahun)	Keterangan
A	Lebih dari 3.000.000	Penumpang berangkat Internasional
B	10.000 - 3.000.000	
C	Kurang dari 10.000	
D	Lebih dari 1.000.000	Penumpang berangkat Domestik
E	500.000 - 1.000.000	
F	100.000 - 500.000	
G	5.000 - 100.000	
H	0 - 5.000	

**Sumber:** Direktorat Keamanan Penerbangan

Adapun jumlah Bandar udara dengan Sistem Keamanan A - F di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2023 terhitung sebanyak 60 bandar udara. Jumlah pada tahun 2023 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 0,13 atau setara dengan capaian kinerja sebesar 200% pada skala maksimal 100.

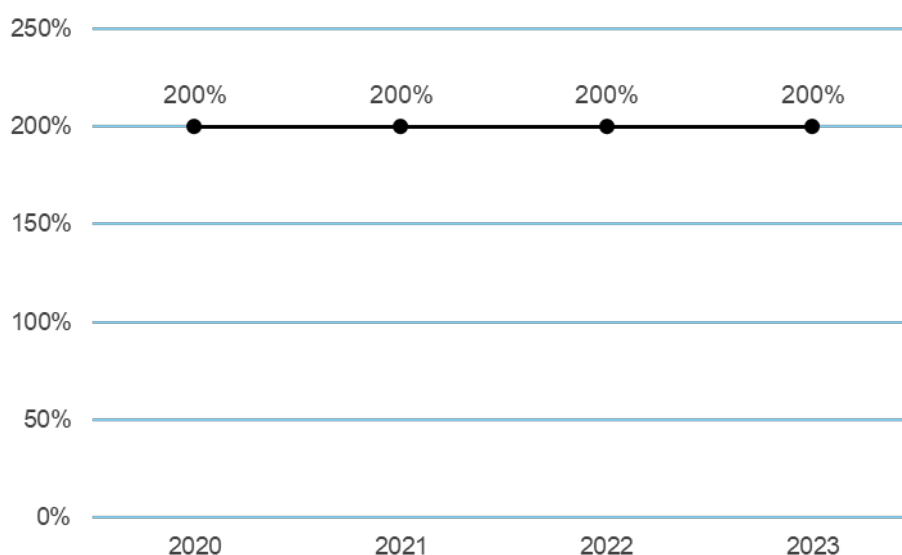


**Grafik 3.13** Target dan Realisasi Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Nilai 0 (nol) kejadian ini merupakan pencapaian terbaik/tertinggi dari indikator Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

dengan persentase capaian sebesar 200%. Dapat dikatakan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sudah mampu memberikan tindakan preventif terhadap munculnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara dengan hasil yang sangat baik.

Kejadian keamanan di lingkungan bandar udara selama ini relatif sangat kecil, namun tidak mengurangi kesiapan pengelola bandar udara dalam menghadapi kejadian serius khususnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara karena kegiatan-kegiatan dalam meningkatkan standar keamanan penerbangan seperti penyusunan Program Keamanan Penerbangan / *Airport Security Programme* (ASP), peningkatan kompetensi SDM serta kelengkapan sarana keamanan penerbangan.



**Grafik 3.14** Persentase Capaian Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara Tahun 2020 - 2023

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa capaian kinerja gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara di tahun 2023 berhasil mengulang keberhasilan selama periode 2020-2023 dengan capaian yang sama yakni sebesar 200%.

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

- a. 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 sebanyak 251 bandar udara;

- b. Kegiatan untuk meningkatkan Keamanan Penerbangan, yang mencakup Penyusunan Peraturan di bidang Keamanan Penerbangan dan Kerjasama di Bidang Keamanan Penerbangan dan Fasilitasi (FAL);
- c. Progress *ICAO Universal Security Audit Program (USAP) Continuous Monitoring Approach (CMA)*;
- d. Perizinan di Bidang Keamanan Penerbangan, yang mencakup Pengesahan Program Keamanan Penerbangan, *Training Procedure Manual (TPM)* dan Lembaga Diklat *Aviation Security*, Ijin Pemeriksa Kargo dan Pos Sertifikasi *Regulated Agent*, penerbitan *Lisensi Personel Pengamanan Penerbangan*, dan Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.
- e. Melaksanakan sosialisasi PR 31 Tahun 2022 tentang pedoman penyusunan dan tata cara pengesahan program Keamanan Penerbangan secara virtual yang diikuti oleh internal, Kantor Otoritas Bandar Udara, Unit Penyelenggara Badan Usaha (UPBU), Badan Usaha Bandar Udara (BUBU), Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) dan Kantor *Airnavigation*.
- f. Melaksanakan Bimbingan Teknis Penerapan PR 18 Tahun 2022 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (SSR) Keamanan Penerbangan di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I-X
- g. Pelaksanaan Pemenuhan Dokumen *Airport Security Programme (ASP)* Tahun 2023 mencapai 251 Bandara.
- h. Pelaksanaan audit Keamanan penerbangan sebanyak 23 objek pengawasan (Bandar Udara) dengan rata-rata kepatuhan hasil audit pada tahun 2023 sebesar 80,58% dengan capaian keberhasilan tahun 2023 sebesar 100,73%.

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

- a. Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keamanan penerbangan terkait dengan monitoring serta evaluasi fasilitas dan personil keamanan penerbangan yang ada di bandar udara;

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

#### 4. Capaian Lainnya

Pada tahun 2023, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga memiliki capaian yang secara tidak langsung mendukung pencapaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, antara lain:

a) *ICAO State Letter (SL)*

Periode 1 Januari s.d 21 Desember 2023 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menerima dan telah mendistribusikan sebanyak 310 SL dengan rincian:

- 1) 101 SL dari ICAO Headquarters Montreal ;
- 2) 155 SL dari ICAO Regional Office Bangkok ;
- 3) 16 SL dari ICAO Regional Office EUR/NAT Perancis ;
- 4) 38 SL dari ICAO Middle East Regional Office.

b) *State Safety Program (SSP)*

- 1) Penetapan Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (RKPN) atau National Aviation Safety Plan (NASP) Tahun 2021-2023;
- 2) Penerbitan DGCA Indonesia Safety Policy
- 3) Penerbitan dan Publikasi Bulletin Safety Response
- 4) Integrasi Sistem Pelaporan dan Database antara DJPU dengan KNKT dan Operator Penerbangan (Airnav, Airlines, dan Bandar Udara)
- 5) Sosialisasi Pelaporan MOR/VRS, NASP, ALOSP, dan SPI

c) Rencana Aksi Nasional Gerakan Rumah Kaca (RAN GRK)

Menunjuk Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 23 Tahun 2022 tentang Kelompok Kerja Penanganan Perubahan Iklim dan Emisi Gas Rumah Kaca Sub Sektor Transportasi Udara Tahun 2022-2024 dapat disampaikan bahwa Tim RAN GRK Ditjen Perhubungan Udara memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan dan melakukan monitoring pencapaian kegiatan penanganan perubahan iklim dan emisi gas rumah kaca sub sektor transportasi udara.

- 1) Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)
- 2) Pengembangan Bio Avtur / Sustainable Aviation Fuels (SAF)
- 3) Program Bandar Udara Ramah Lingkungan



- 4) Implementasi CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
  - 5) Kerja Sama Internasional Terkait RAN-GRK, yang mencakup EU-SEA CCCA CORSIA Project (European Union - ASEAN Member States), ACT-CORSIA dan ACT-SAF, Kerja sama Sustainable Aviation DJPU - Kedutaan Besar Belanda, dan Kerja sama DJPU - CAA Thailand (CAAT).
- d) USOAP
- Terlaksananya program kerja *Dry Run* atau simulasi audit untuk area Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) dengan asistensi dari Transport Safety Investigation Bureau (TSIB) Singapura serta area Personnel Licensing (PEL), Operations of Aircraft (OPS) dan Airworthiness of Aircraft (AIR) dengan asistensi dari Direction Générale de l'aviation Civile (DGAC) France yang juga diikuti oleh perwakilan setiap area sebagai Observer.

## B. Analisis Efisiensi Sumber Daya

### 1. Pagu Tahun 2023

Pada awal tahun 2023, Ditjen Perhubungan Udara mendapatkan alokasi anggaran (pagu anggaran) sebesar Rp6.993.218.324.000, namun selama periode tahun 2023 berjalan terdapat perubahan/revisi yang menyebabkan perubahan pagu anggaran tahun 2023 menjadi Rp7.466.214.640.000,-dengan rincian sebagai berikut:

**Tabel 3.11** Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2023 Berdasarkan Sumber Dana

Sumber Dana	Pagu Awal	Revisi (+/-)	Pagu Akhir
RM	3.647.221.016.000	47.720.719.000	3.694.941.735.000
PHLN	85.000.000.000	189.448.609.000	274.448.611.000
PNBP	624.158.355.000	57.572.369.000	681.730.724.000
BLU	293.580.391.000	52.789.283.000	346.369.674.000
SBSN	2.343.258.562.000	125.465.334.000	2.468.723.896.000
<b>Total</b>	<b>6.993.218.324.000</b>	<b>472.996.316.000</b>	<b>7.466.214.640.000</b>

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2023 dengan rincian sebagai berikut:

- a) Pelayanan Transportasi Udara sebesar Rp 511.009.163.000,- ;
- b) Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara sebesar Rp3.377.572.242.000,-;
- c) Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara sebesar Rp 905.538.509.000,-;
- d) Penunjang Teknis Transportasi Udara sebesar Rp308.717.178.000,-;
- e) Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara sebesar Rp2.288.633.402.000,-;
- f) Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara sebesar Rp7.823.529.000,-
- g) Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara sebesar Rp28.866.019.000,-.
- h) Pengelolaan Kemitraan Dan Kerjasama Transportasi Udara sebesar Rp38.054.598.000,-.

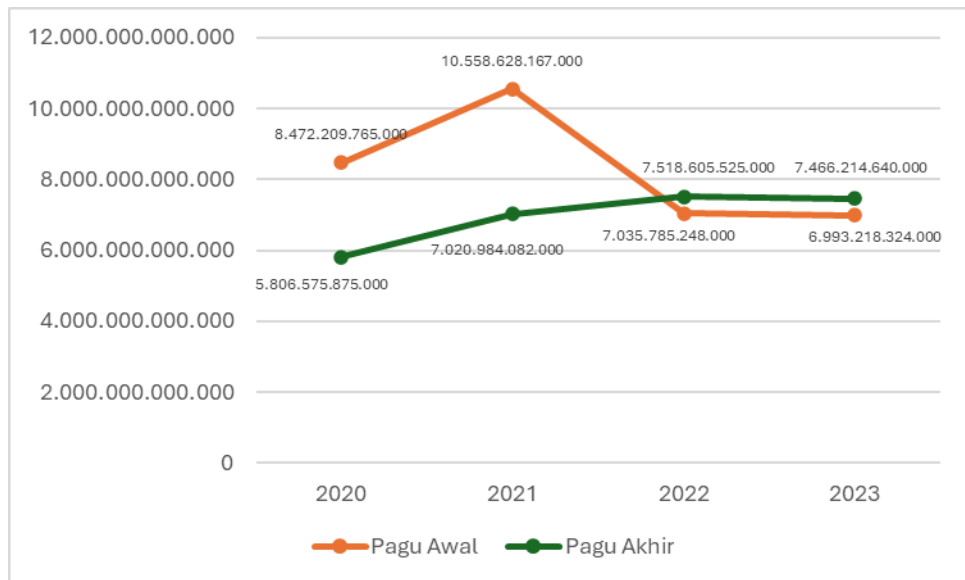
Perkembangan pagu anggaran di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dari Tahun 2020 - 2023 dalam rangka pelaksanaan program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara disajikan pada tabel dan grafik berikut ini:

**Tabel 3.12** Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020 - 2023

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

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

**Grafik 3.15** Matriks Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020-2023



**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Berdasarkan penyerapan anggaran Tahun 2023 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 3.13** Tingkat Penyerapan Anggaran Tahun 2023 Per Bulan

No	Bulan	RPD	REALISASI ANGGARAN	RPD KOMULATIF	TINGKAT PENYERAPAN (%)
1	Januari	207.447.491.810	194.083.922.575	207.447.491.810	93,56%
2	Februari	437.121.481.761	440.848.288.455	644.568.973.571	100,85%
3	Maret	735.957.873.381	650.960.756.952	1.380.526.846.952	88,45%
4	April	566.795.694.835	561.856.789.113	1.947.322.541.787	99,13%
5	Mei	496.398.506.708	475.446.019.186	2.443.721.048.495	95,78%
6	Juni	565.731.569.425	614.150.426.318	3.009.452.617.920	108,56%
7	Juli	541.319.073.191	494.399.329.672	3.550.771.691.111	91,33%
8	Agustus	574.024.674.969	562.688.467.448	4.124.796.366.080	98,03%
9	September	810.723.656.445	782.229.490.496	4.935.520.022.525	96,49%
10	Oktober	726.844.239.225	703.327.714.210	5.662.364.261.750	96,76%
11	November	673.865.281.461	601.128.555.716	6.336.229.543.211	89,21%
12	Desember	1.129.985.096.789	1.280.661.616.692	7.466.214.640.000	113,33%
	<b>Total</b>	<b>7.466.214.640.000</b>	<b>7.361.781.376.833</b>		<b>1.171,48%</b>

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

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

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

Dari tabel dan rumus diatas penghitungan pengukuran konsistensi sebagai berikut:

$$K = \frac{(93,56+100,85+88,45+99,13+95,78+108,56+91,33+98,03+96,49+96,76+89,21+113,33) \times 100\%}{12}$$

$$K = 97,62\%$$

**Jadi, nilai pengukuran konsistensi antara perencanaan dan implementasi selama tahun 2023 sebesar 97,62%.**

**Tabel 3.14** Matriks Penghitungan Perhitungan Capaian Akuntabilitas Pada Setiap Sasaran

No	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	Capaian (%)	Pagu	Realisasi Keu	Capaian Keu (%)	RAK/RVK (A)	PAK/TVK (B)	A/B	(1-A/B) x 100%
1	2	3	4	5	6	7	5	6	7	8	9	10	11
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,79	0,78	<b>98,73%</b>	3.888.581.405.000	3.820.074.353.540	98,24%	4.897.531.222.487,18	4.922.254.943.037,97	0,9949772	0,50%
<b>Rata - rata Capaian Sasaran</b>				<b>98,73%</b>					<b>98,24%</b>				
2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	NILAI	85	<b>93,43</b>	<b>109,92%</b>	308.717.178.000	303.513.734.735	98,31%	3.248.568.283,58	3.631.966.800,00	0,8944378	10,56%
		3 Persentase capaian On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara	%	70	72,46	<b>103,51%</b>	511.009.163.000	509.592.469.892	99,72%	7.032.741.787,08	7.300.130.900,00	0,96	3,66%
<b>Rata - rata Capaian Sasaran</b>				<b>106,72%</b>					<b>99,02%</b>				
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,15	<b>0</b>	<b>100,00%</b>	603.692.339.333	601.541.385.541	99,64%	0	280.787.134.574	0,00	100,00%
		5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,13	<b>0</b>	<b>100,00%</b>	301.846.169.667	300.770.692.770	99,64%	0	2.321.893.612.821	0,00	100,00%
<b>Rata - rata Capaian Sasaran</b>				<b>100,00%</b>					<b>99,64%</b>				

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

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}}\right) \times 100\%}{n} = 42,94 \%$$

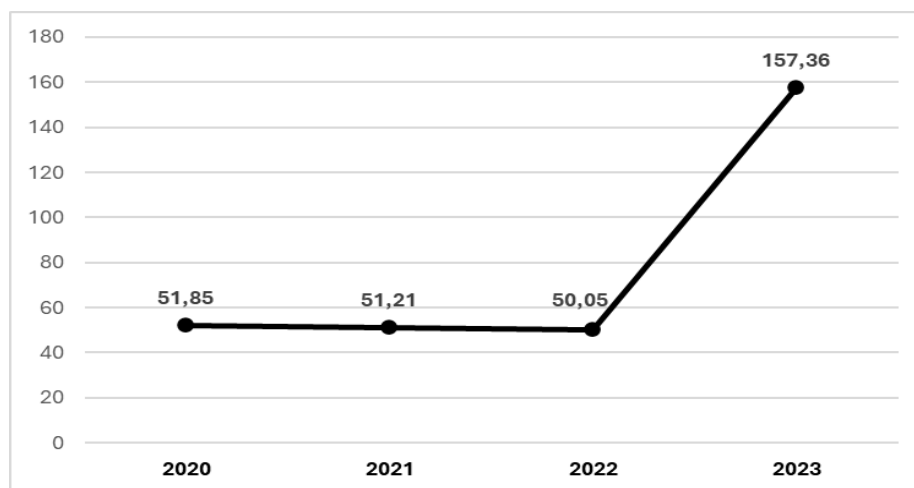
$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50\right) = 50\% + \% = 157,36\%$$

Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diketahui **Efisiensi (E) dalam pelaksanaan kegiatan yang didukung oleh alokasi anggaran berdasarkan perencanaan pada Tahun 2023 sebesar 0,4294 % dan Nilai Efisiensi (NE) sebesar 157,36 % yang menunjukkan kategori efisiensi yang sangat baik.**

Jika nilai efisiensi tersebut dibandingkan dengan tahun 2020-2023 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut:

**Tabel 3.15** Efisiensi dan Nilai Efisien Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2023

Tahun	Efisiensi (Eff)	Nilai Efisiensi (NE)
2020	0,054	51,85
2021	0,028	51,21
2022	0,020	50,05
2023	0,4294	157,36



**Grafik 3.15** Trend Nilai Efisiensi di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Periode Tahun 2020-2023

### C. Realisasi Daya Serap

Realisasi penyerapan anggaran Tahun 2023 dengan pagu total Rp7.466.214.640.000,- yang tersebar di 173 UPT/Satker Ditjen Perhubungan Udara, berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2023 sebesar Rp7.361.781.376.833,- atau 98,60%. Realisasi anggaran per jenis belanja Tahun Anggaran 2023 adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.16** Rincian Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2023 per Jenis Belanja

Uraian	Pagu Akhir		Realisasi		%
Belanja Pegawai	Rp.	923.222.123.000	Rp.	921.547.736.437	99,82
Belanja Barang	Rp.	2.538.473.462.000	Rp.	2.505.297.865.112	98,69
Belanja Modal	Rp.	4.004.519.055.000	Rp.	3.934.935.775.284	98,26

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

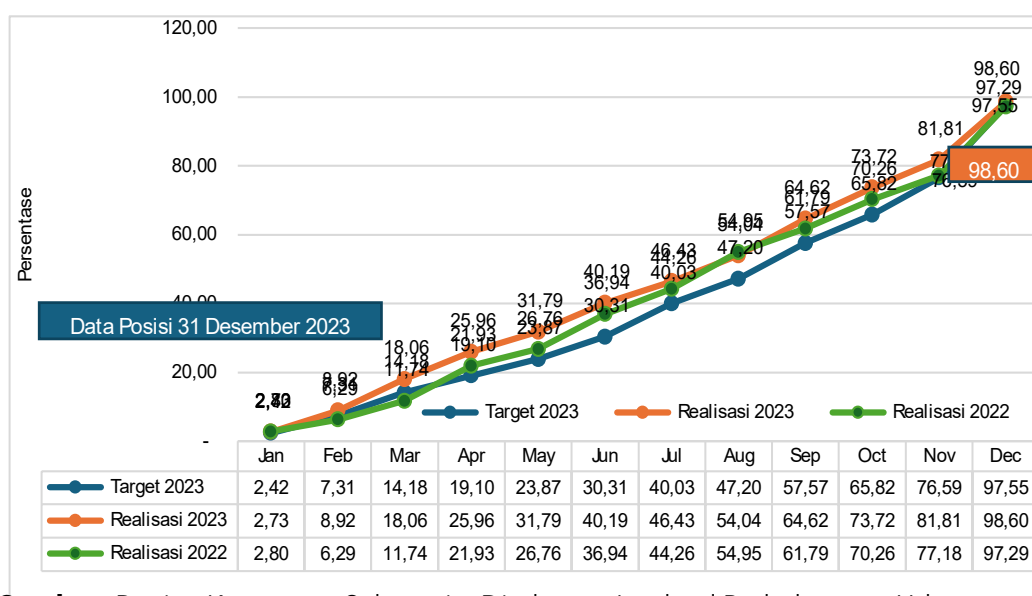
**Tabel 3.17** Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2023

(Kode) Sumber Dana	Anggaran	Realisasi	%
(A) RM	Rp. 3.694.941.735.000	Rp. 3.674.858.002.337	99,46
(B) PHLN	Rp. 274.448.611.000	Rp. 269.349.544.038	98,14
(D) PNBPN	Rp. 681.730.724.000	Rp. 675.120.960.490	99,03
(F) BLU	Rp. 346.369.674.000	Rp. 333.372.312.383	96,25
(T) SBSN	Rp. 2.468.723.896.000	Rp. 2.409.080.557.664	97,58

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Realisasi anggaran dapat ditampilkan dengan membandingkan dengan realisasi daya serap pada tahun 2022 dan tahun 2023 seperti pada grafik berikut ini:

**Grafik 3.16** Perbandingan Realisasi Anggaran Terhadap Target Tahun 2022 dan 2023



**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Dari grafik di atas, dapat dijelaskan bahwa nilai target dan realisasi keuangan Ditjen Perhubungan Udara sampai dengan akhir tahun anggaran 2023 sangat baik dimana garis realisasi (berwarna merah) memiliki kecenderungan berimpit terhadap garis target (berwarna biru) sejak bulan Januari 2023 sampai dengan bulan Desember 2023, serta dapat dicapai prosentase realisasi anggaran sebesar 98,60% dari target 97,55%. Jika dibandingkan dengan pencapaian prosentase realisasi anggaran tahun 2022, maka realisasi pada tahun 2023 mengalami kenaikan sebesar 1,31%.

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

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



## 2. Dana Yang Tidak Dapat Terealisasi / Terserap

Berdasarkan sumber pendanaan, belanja tahun 2023 yang tidak terserap terdiri dari seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini:

**Tabel 3.18** Sisa Alokasi Tahun Anggaran 2023 Berdasarkan Sumber Pendanaan

No.	Sumber Pendanaan	Sisa (Rp.)	Keterangan
1.	RM	20.083.732.742	pagu residu setelah kontrak yang diperkirakan dari pagu Belanja Barang dari Belanja Modal RM.
2.	BLU	12.997.361.617	pagu residu setelah kontrak yang diperkirakan Belanja Barang dan Modal BLU serta tidak tercapainya target pendapatan satker.
3.	PNBP	6.609.763.510	pagu residu setelah kontrak yang diperkirakan sebesar 3,10% dari pagu Belanja Barang PNBP dan 0,76% dari Belanja Modal PNBP
4.	SBSN	1.813.500.963	Pagu residu setelah kontrak yang diperkirakan dari Pagu Belanja Modal SBSN sebesar Rp2.468.723.896.000,- dan denda Keterlambatan Pekerjaan yang langsung memotong pada nilai kontrak. Sebesar Rp58.070.157.373,- merupakan kontrak yang tidak terserap dan akan diluncurkan kembali pada tahun 2024 pada Bandar Udara Mandailing Natal, Bandar Udara Pohnuatu, Bandar Udara Bolaang Mongondouw, Bandar Udara Banggai Laut, Bandar Udara Rahadi Oesman.
<b>Total</b>			

**Sumber:** Bagian Keuangan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

## BAB IV

### Penutup

#### A. Kesimpulan

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2023 sebesar **101,82%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi udara sebesar 98,73%, 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 109,92%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 103,51%. Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023, terdapat 1 (satu) sasaran yang belum memenuhi target. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2023 masih perlu ditingkatkan kembali. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

#### **Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2023 diantaranya sebagai berikut:**

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

5. Pengurangan frekuensi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) oleh maskapai penerbangan pada periode Winter 2023 sehingga terdapat rute yang tidak dilayani.

## **B. Saran dan Tindak Lanjut**

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2023 sebagai berikut:

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

Lampiran I

Revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2023

REVISI PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2023  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET
SP 1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	IKP 1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,79
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKP 2 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	85
		IKP 3 Persentase capaian On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara	%	70
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKP 4 Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	Rasio	2,15
		IKP 5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,13

Kegiatan	Anggaran
1. Pelayanan Transportasi Udara	Rp 511,009,163,000
2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Rp 3,376,872,242,000
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rp 896,142,685,000
4. Penunjang Transportasi Udara	Rp 309,417,178,000
5. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	Rp 2,263,824,389,000
6. Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	Rp 7,823,529,000
7. Pengelolaan Organisasi dan Transportasi Udara	Rp 28,917,019,000
8. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara	Rp 37,027,611,000

Disetujui, Menteri Perhubungan	Jakarta, Desember 2023 Direktur Jenderal Perhubungan Udara
 BUDI KARYA SUMADI	 M. KRISTI ENDAH MURNI

## Lampiran II

### Data On Time Performance, Keterlambatan, dan Pembatalan

DATA OTP, KETERLAMBATAN DAN PEMBATALAN																												
PERIODE 01 Januari 2023 s/d 31 Desember 2023																												
SEMUA BANDARA																												
DICETAK : 2024-01-08 11:37:45																												
NO	AIRLINES	TOTAL PENERBANGAN	TEPAT WAKTU		KETERLAMBATAN		PEMBATALAN		JUMLAH KETERLAMBATAN BERDASARKAN KATEGORI KETERLAMBATAN																JUMLAH PEMBATALAN			
			JUMLAH	%	JUMLAH	%	JUMLAH	%	I. (16-30) MENIT				II. (31-120) MENIT				III. (121-240) MENIT				IV. (>240) MENIT				TO	NTO	CUA	LAIN
									TO	NTO	CUA	LAIN	TO	NTO	CUA	LAIN	TO	NTO	CUA	LAIN	TO	NTO	CUA	LAIN				
1	PT. Batik Air Indonesi	104809	65274	62.28%	20331	19.40%	19204	18.32%	5165	2071	243	645	5914	3608	441	960	390	626	86	78	9	54	34	7	8	18054	9	1133
2	PT. Citilink Indonesia	83443	71863	86.12%	11580	13.88%	0	0.00%	1637	1221	150	282	3202	3362	450	553	135	449	67	34	1	32	3	2	0	0	0	0
3	PT. Garuda Indonesia	50900	44682	87.78%	6211	12.20%	7	0.01%	2230	717	86	709	1075	789	131	284	14	96	20	12	1	33	10	4	0	3	0	4
4	PT. Indonesia AirAsia	16854	11067	65.66%	1808	10.73%	3979	23.61%	232	1016	9	33	94	397	10	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3979
5	PT. Lion Mentari Airlir	111370	72870	65.43%	38413	34.49%	87	0.08%	6097	3724	502	1857	8832	8656	811	4197	672	1886	285	502	37	194	119	42	3	52	32	0
6	PT. Nam Air	4212	3038	72.13%	1073	25.47%	101	2.40%	30	539	47	8	4	379	50	3	0	10	2	0	0	1	0	0	0	95	0	6
7	PT. Sriwijaya Air	6616	5271	79.67%	1287	19.45%	58	0.88%	73	748	44	10	11	355	22	9	0	12	2	0	0	1	0	0	0	58	0	0
TOTAL		378204	274065	72.46%	80703	21.34%	23436	6.20%	15464	10036	1081	3544	19132	17546	1915	6023	1211	3079	462	626	48	315	166	55	11	18262	41	5122

Sumber data: Direktorat Angkutan Udara

### Lampiran III

#### Daftar Bandara Pendukung Rasio Konektivitas

BUNB					
1	A.A. Bere Tallo	26	Jenderal Besar Soedirman	51	Sam Ratulangi
2	Abdul Rachman Saleh	27	Komodo	52	Sangia Nibandera
3	Adi Soemarmo	28	Kuabang	53	Silampari
4	Adisutjipto	29	Kualanamu	54	Soa
5	Banyuwangi	30	Lagaligo	55	Soekarno - Hatta
6	Bersujud	31	Lede Kalumbang	56	Stevanus Rumbewas
7	Betoambari	32	Mali	57	Sugimanuru
8	Buli	33	Malikussaleh	58	Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan
9	Buntu Kunik Tana Toraja	34	Matahora	59	Sultan Bantilan
10	Cut Nyak Dhien	35	Melonguane	60	Sultan Hasanuddin
11	Depati Amir	36	Miangas	61	Sultan M. Salahuddin
12	Djalaluddin	37	Morowali	62	Sultan Muh. Kaharuddin
13	Fransiskus Xaverius Seda	38	Muara Bungo	63	Supadio
14	Gewayantana	39	Naha	64	Susilo
15	Gusti Sjamsir Alam	40	Namniwel	65	Syukuran Aminuddin Amir
16	H. Aroepala	41	Namrole	66	Tampa Padang
17	H. As. Hanandjoeddin	42	Ngloram	67	Wonopito
18	H. Asan	43	Nusawiru	68	Zainuddin Abdul Madjid
19	Halim Perdanakusuma	44	Oesman Sadik	69	Kertajati
20	Haluoleo	45	Pangsuma	70	Pogogul
21	Husein Sastranegara	46	Pitu	71	Kufar
22	I Gusti Ngurah Rai	47	Rahadi Oesman		
23	Internasional Yogyakarta	48	Raja Sisingamangaraja XII		
24	Iskandar	49	Ranai		
25	Jenderal Ahmad Yani	50	Rembele		

BUPR									
1	Aboy	33	Data Dian	65	Karubaga	97	Marinda	129	Sibisa
2	Agadugume	34	Datah Dawai	66	Kasonaweja	98	Merdey	130	Silimo
3	Akimuga	35	Diphikin	67	Kawor	99	Mindiptana	131	Sinak
4	Alama	36	Dofa Benjina Falabisahaya	68	Kebar	100	Moanamani	132	Sinokla
5	Alas Leuser	37	Doufu	69	Kemligin	101	Muara Wahau	133	Soba
6	Amahai	38	Duma	70	Kenyam	102	Muhammad Taufik Kiemas	134	Sobaham
7	Amuma	39	Duram	71	Kilmit	103	Muko Muko	135	Sohuluna
8	Andi Jemma	40	Elelim	72	Kimaam	104	Mulia	136	Tambelan
9	Anggi	41	Enarotali	73	Kiwirok	105	Nalca	137	Tanjung Api
10	Anggruk	42	Enggano	74	Kobakma	106	Ninia	138	Taria
11	Aniek	43	Enggolok	75	Kokonao	107	Nipsam	139	Teminabuan
12	Apalapsili	44	Eyub	76	Kono/Trison	108	Notohadinegoro	140	Teraplu
13	Arwanop	45	Fawi	77	Koroway Batu	109	Numfor	141	Teuku Cut Ali
14	Ayawasi	46	Fenteheik	78	Korupun	110	Nunukan	142	Tinibil
15	Bade	47	Gamar Malamo	79	Kosarek	111	Oakbisik	143	Tiom
16	Bandaneira	48	Gatot Subroto	80	Kuala Kurun	112	Okaba	144	Toraja
17	Banga	49	Gebe	81	Kuala Pembuang	113	Okbibab	145	Trunojoyo
18	Batom	50	Harun Tohir	82	Langda	114	Pagar Alam	146	Tsinga
19	Beoga	51	Hogio	83	Lasondre	115	Pagerungan	147	Tuanku Tambusai
20	Bilorai/Bilogai/Sugapa	52	Holuwon	84	Liruk	116	Paima	148	Tumbang Samba
21	Bime	53	Ilaga	85	Liwur Bunga	117	Paro	149	Waghete
22	Bina	54	Ilu	86	Lolat	118	Pasema	150	Wahai
23	Binuang	55	Inanwatan	87	Long Alango	119	Pasiknik	151	Walma
24	Bisek	56	Ipdeheik	88	Long Apung	120	Poik	152	Wanam
25	Blangkejeren	57	Jila	89	Long Layu	121	Potowaiburu	153	Wangbe
26	Bokondini	58	Jita	90	Long Pujungan	122	Raja Haji Abdullah	154	Wasior
27	Bomakia	59	John Becker	91	Long Sule	123	Rampi	155	Weime
28	Bomela	60	Kabare	92	Luban	124	Rokot	156	Wilarek
29	Borme	61	Kabir	93	Mahak Baru	125	Sunggu	157	Yaniruma
30	Dabo	62	Kambuaya	94	Manggalum	126	Seko	158	Yeritma
31	Dabra	63	Kamur	95	Mararena	127	Sela	159	Yuvai Semaring
32	Dagi Baru	64	Kapiraya	96	Maratua	128	Senggo		

BUNB dan BUPR				BUPRTR			
1	Aji Pangeran Tumenggung Pranoto	33	Nop Goliat Dekai	1	Amuma	33	Long Alango
2	Babo	34	Oksibil	2	Anggruk	34	Long Pujungan
3	Binaka	35	Pattimura	3	Aniek	35	Long Sule
4	Bintuni	36	Radin Inten II	4	Arwanop	36	Luban
5	David Constantijn Saudale	37	Raja Haji Fisabilillah	5	Banga	37	Mahak Baru
6	Domine Eduard Osok	38	Rar Gwamar	6	Bime	38	Nalca
7	Dr. Ferdinand L. Tobing	39	Rendani	7	Bina	39	Ninia
8	El Tari	40	S.M. Badaruddin II	8	Bisek	40	Nipsam
9	Emalamo	41	Sentani	9	Bomela	41	Oakbisik
10	Ewer	42	Sultan Babullah	10	Dagi Baru	42	Okbibab
11	Fatmawati Soekarno	43	Sultan Iskandar Muda	11	Data Dian	43	Pagerungan
12	Frans Kaisiepo	44	Sultan Syarif Kasim II	12	Diphikin	44	Paima
13	Frans Sales Leda	45	Sultan Thaha	13	Doufu	45	Pasema
14	H. Hasan Aroeboesman	46	Syamsudin Noor	14	Duma	46	Pasiknik
15	Haji Muhammad Sidik	47	Tanah Merah	15	Duram	47	Poik
16	Hang Nadim	48	Tanjung Harapan	16	Enggolok	48	Sela
17	Jos Orno Imsula	49	Tardamu	17	Eyub	49	Silimo
18	Juanda	50	Tjilik Riwut	18	Fenteheik	50	Sinokla
19	Juwata	51	Torea	19	Hogio	51	Soba
20	Kalimarau	52	Umbu Mehang Kunda	20	Holuwon	52	Sohuluna
21	Karel Sadsuitubun	53	Utarom	21	Ipdeheik	53	Taria
22	Kepi	54	Wamena	22	Kapiraya	54	Teraplu
23	Kol. Robert Atty Bessing			23	Kasonaweja	55	Tinibil
24	Lasikin			24	Kawor	56	Toraja
25	Letung			25	Kemligin	57	Walma
26	Mathilda Batlayeri			26	Kilmit	58	Wanam
27	Melak			27	Kono/Trison	59	Weime
28	Minangkabau			28	Korupun	60	Wilarek
29	Mopah			29	Kosarek	61	Yeritma
30	Mozes Kilangin			30	Langda		
31	Mutiara Sis Al Jufri			31	Liruk		
32	Nabire			32	Lolat		



## Lampiran IV

### Pengawasan terhadap pemegang Sertifikat Air Operator Certificate AOC 121

No.	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket:
1.	PT. Garuda Indonesia	121-001	3	3	
2.	PT. Trigana Air Service	121-006	3	3	
3.	PT. Pelita Air Service	121-008	3	3	
4.	PT. Indonesia Air Asia	121-009	3	3	
5.	PT. Lion Mentari Airlines	121-010	3	3	
6.	PT. Wing Abadi Airlines	121-012	3	3	
7.	PT. Cardig Air	121-013	3	1	
8.	PT. Tri MG Intra Asia Airlines	121-018	3	3	
9.	PT. Indonesia Transport & Infrastructure	121-034	3	3	
10.	PT. Sriwijaya Air	121-035	3	3	
11.	PT. My Indo Airlines	121-042	3	3	
12.	PT. Jayawijaya Dirgantara	121-044	3	3	
13.	PT. Citilink Indonesia	121-046	3	3	
14.	PT. Batik Air Indonesia	121-050	3	3	
15.	PT. NAM Air	121-058	3	3	
16.	PT. Super Air Jet	121-060	3	3	
17.	PT. Raffles Global Angkasa	121-062	3	3	

Sumber : Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

## Lampiran V

### Pengawasan terhadap Air Operator Certificate AOC 135

No.	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
1.	PT. Airfast Indonesia	135-002	3	3	
2.	PT. Sayap Garuda Indah	135-004	3	3	
3.	PT. Asian One Air	135-007	3	3	
4.	PT. Travira Air	135-009	3	3	
5.	PT. Derazona Air Service	135-010	3	3	
6.	PT. National Utility Helicopter	135-011	3	3	
7.	PT. mtesky Aviation	135-016	3	3	
8.	PT. Intan Angkasa Air Service	135-019	3	3	
9.	PT. Air Pasific Utama	135-020	3	3	
10.	PT. Transwisata Prima Aviation	135-021	3	3	
11.	PT. Purawisata Baruna	135-025	3	3	
12.	PT. Penerbangan Angkasa Semesta	135-026	3	1	
13.	PT. ASI Pudjiastuti Aviation	135-028	3	3	
14.	PT. Dabi Air Nusantara	135-030	3	3	
15.	Balai Besar Kalibrasi	135-031	3	3	
16.	PT. Ekspres Transportasi Antar Benua	135-032	3	3	
17.	PT. Pegasus Air Service	135-036	3	3	
18.	PT. Tri MG Intra Asia Airlines	135-037	3	3	
19.	PT. Eastindo	135-038	3	3	
20.	PT. Jhonlin Air Transport	135-043	3	3	

No.	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
21.	PT. Sua Air	135-046	3	3	
22.	PT. Ersu Eastern Aviation	135-047	3	3	
23.	PT. Matthew Air Nusantara	135-048	3	3	
24.	PT. Marta Buana Abadi	135-049	3	3	
25.	PT. Angkasa Super Service	135-050	3	1	3
26.	PT. Komala Indonesia	135-051	3	3	
27.	PT. Elang Lintas Indonesia	135-052	3	3	
28.	PT. Elang Nusantara Air	135-053	3	3	
29.	PT. AMA	135-054	3	3	
30.	PT. Alda Trans Papua	135-056	3	3	
31.	PT. Weststar Aviation Indonesia	135-059	3	3	
32.	PT. Carpediem Aviasi Mandiri	135-061	3	3	
33.	PT. Smart Cakrawala Aviation	135-062	3	3	
34.	PT. Altius Bahari Indonesia	135-063	3	3	
35.	PT. Semuwa Aviasi Mandiri	135-064	3	3	
36.	PT. Rimbun Abadi Aviasi	135-065	3	3	
37.	PT. Reven Global Airtranspor	135-066	3	3	
38.	PT. Wisarada Sapanta Utama	135-067	3	3	
39.	PT. Volta Pasiflk Aviasi	135-068	3	3	
40.	PT. Jet Eksekutif Travya	135-069	3	3	
41.	PT. Nasional Global Aviasi	135-070	3	3	
42.	PT. Genesa Dirgantara	135-071	3	3	

Sumber : Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

## Lampiran VI

### Pengawasan terhadap Pemegang Sertifikat Operasi OC 91 dan Agricultural Operator 137

No.	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Realisasi Pengawasan	Ket
1.	Yayasan MAF Indonesia	91-004	1	
2.	Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (YAJASI)	91-005	1	
3.	Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku	91-007	1	
4.	Yayasan Helivida Indonesia	91-008	1	
5.	Sadhana	91-009	1	
6.	Adventist Aviation Indonesia	91-010	1	
7.	Dirgantara Indonesia	91-015	1	
8.	Perkumpulan Penerbangan Alfa Indonesia	91-016	1	
9.	Yayasan Aviasi Nusantara	91-017	1	
10.		91-018		Proses Sertifikasi
11.	Genesa Dirgantara	91-020	1	
12.	Proflight Indonesia	91-021	1	
13.	Perkumpulan Penerbangan Indonesia	91-002	1	
14.	Merpati Pilot School	91-023	1	
15.	Aviasi Solusi Prima	91-024	1	
16.	Global Aviation	91-025	1	
17.	PPI Curug	91-026	1	
18.	Aero Flyer Institute	91-027	1	
19.	Yayasan Pusdirga	91-028		4
20.	API Banyuwangi	91-029	1	
21.	Mitra Aviasi Perkasa	91-030	1	
22.	Bali International Flight Academy	91-031	1	
23.	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan	91-032	1	
24.	Spectrum Data Geosurvey	91-033	1	
25.	Angkasa Aviation Academy	91 —034	1	
26.	PT. Sinar Phoenix Angkasa Prima	91-036		5
27.	Alfa Flying School	91-037		6
28.	Sinar Mas Super Air	137-001	1	
29.	Agronusa Dirgantara	137-002	1	

Sumber : Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

## Lampiran VII

### Pengawasan terhadap Pemegang Sertifikat Pilot School

No.	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
1.	Deraya Flying School	141 D-002	1		Surrendered
2.	Nusa Flying Intemational	141D-007	1	1	
3.	National Aviation Management	141 D-009	1		Certificate Expired
4.	Lombok International of Flight	141 D-012	2	2	
5.	Bandung Pilot Academy	141 D-013	1	1	

Sumber : Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

## Lampiran VIII

### Pengawasan terhadap Pemegang Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat I AMO 145 Domestik

No	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
1.	PT. Garuda Maintenance Facility	145D-OO I	3	3	
2.	PT. Merpati Maintenance Facility	145D-093	3	3	
3.	PT. Avtek Transutama	145D-094	2	2	
4.	PT. Nusantara Turbin dan Propulsi	140-099	2	2	
5.	PT. Kalimasada Pusaka	145D-144	2	2	
6.	PT. Rekatama Putra Gegana	145 D-147	2	2	
7.	PT. Indopelita Aircraf Service	145D-168	3	3	
8.	Yayasan Jasa Aviasi Indonesia	145D-231	2	2	
9.	PT. Dirgantara Indonesia	140-281	3	3	
10.	PT. JAS Aero Engineering Service	145D-315	3	3	
11.	PT. Kadomas Aviasindo	145D-335	2	2	
12.	PT. Global Maintenance Facility	145D-376	3	3	
13.	PT. Putra Elang Angkasaraya	145D-435	2	2	
14.	PT. Aero Nusantara Indonesia	145D-489	3	3	
15.	PT. Aerotama Dinamika Perkasa	145D-511	2	2	
16.	PT. Tribuana Aerospace	145D-560	2	2	
17.	PT. Bagas Nusantara Putra	145D-561	2	2	
18.	PT. Muladatu	145D-575	2	2	
19.	PT. Indo Aero Semesta	145D-577	2	2	
20.	PT. Maura Cipta Arta	145D-578	2	2	
21.	PT. Citra Aviatama Dirgantara	145D-592	2	2	
22.	PT. Indonesia Technology Aviation	145D-597	2	2	

No	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
23.	PT. Mulya Sejahtera Technology	145D-598	3	3	
24.	PT. Dewata Angkasa	145D-621	2	2	
25.	PT. Aeroasia Interior	145D-638	2	2	
26.	PT. Mutiara	145D-661	2	2	
27.	PT. Travira AMO	145D-663	3	3	
28.	PT. Dwi Angkasa	145D-667	2	2	
29.	PT. Indonesia Airasia AMO	145D-685	3	3	
30.	PT. Avia Mega Kinerja	145D-806	2	2	
31.	PT. Putra Angkasa Mandiri	145D-817	2	2	
32.	PT. Pelita Air Service	145D-819	2	1	7
33.	PT. Putra Bangsa Sejati	140-845	2	2	
34.	PT. Gusti Sakti Mandiri	145D-849	2	2	
35.	PT. Luxury Mahatunggal Indonesia	145D-857	2	2	
36.	PT. Jackron Cipta Sakina	140-880	2	2	
37.	PT. Wra Jasa Angkasa	145D-897	3	3	
38.	PT. Rahu Atta Mandiri	140-899	2	2	
39.	PT. Indonesia Defences Services	145D-938	3	3	
40.	Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia	140-910	2	2	
41.	PT. Batam Aero Teknik	145D-914	3	3	
42.	PT. Ahza Dirgantara	145D-945	2	2	
43.	PT. Avia Technic Dirgantara	145D-950	3	3	
44.	PT. Trisjunar Mega Radha	145D-953	2	2	
45.	Balai Kalibrasi	145D-955	2	2	
46.	PT. Aerolla Xenon Trindo	145D-1001	2	2	
47.	PT. Smart Cakrawala Aviation	145D-1003	2	2	
48.	Akademi Penerbangan Indonesia Banyuwangi	145D-1006	2	2	
49.	PT. Sis Mel Tri Aero	145D-1012	2	2	
50.	PT. Black Diamond Heliaero	145D-1016	2	2	

No	Nama Organisasi	Nomor Sertifikat	Rencana Pengawasan	Realisasi Pengawasan	Ket
51.	PT. Burung Besi Berjaya	145D-OI 8	2	2	
52.	PT. Royal Eagle Asia	145D-1023	2	2	
53.	PT. Adiva Saka Mitra	145D-1026	2	2	
54.	PT. Pet-mata Angkasa Raya	145D-1032	2		8
55.	PT. Helikopter Servis Indonesia	145D-1037	2	2	
56.	PT. Bhinneka Dwi Persada	145D-1038	2	1	9
57.	PT. Michele Aeronautika Indonesia	145D-1039	2	1	10
58.	PT. Multitech Trans Nusantara	145 D-1040	2	2	
59.	PT. Atlas Wasa Nusantara	145 D-1046	2	2	
60.	PT. ACN Aero Teknik	145D-1047	2	2	
61.	PT. Aero Citra Mandiri	145D-1049	2	2	
62.	PT. Tarintal Nasional Semesta Aviasi	145D-1051	2	2	
63.	PT. Nusantara Aircraft Maintenance	145D-1053	2	2	
64.	PT. Avia Tehnik Solusindo	145D-1055	2	2	
65.	PT. Tritama Dirgantara Indonesia	145D-1056	2	2	

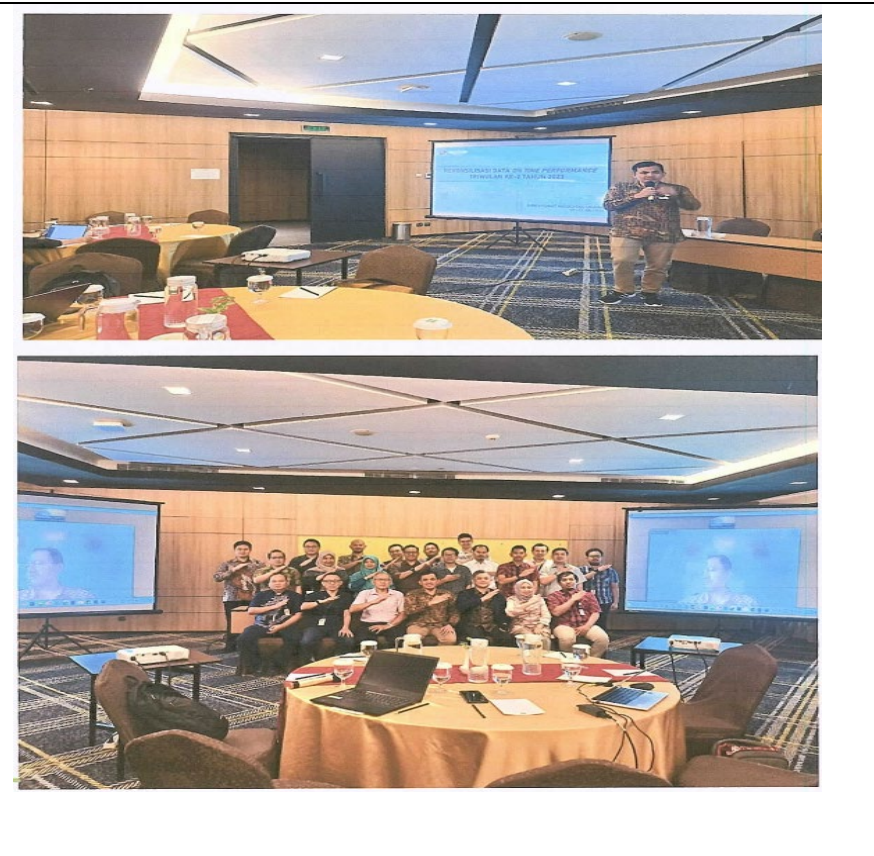


Lampiran IX

Dokumentasi



Kegiatan Penerbangan Perintis



Kegiatan Laporan Rekonsiliasi On Time Performance (OTP)



Kegiatan Rump Check





Peresmian Pembangunan Bandar Udara Nabire Baru



Peresmian Pembangunan Bandar Udara Siboru Fak Fak



Peresmian Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru



Pembangunan Bandar Udara Baru Bolaang Mongondow



Pembangunan Bandar Udara Pahuwato



Pembangunan Bandar Udara Singkawang



Pebangunan Bandar Udara Banggai Laut



Pembangunan Bandar Udara Sobaham



Penyusunan Laporan Kierja Triwulan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2023



Rekonsiliasi Penyusunan Dokumen SAKIP Tahun 2022 dan 2023



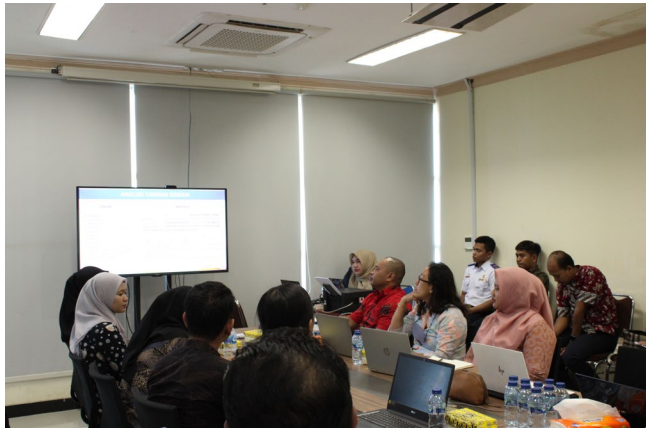
Evaluasi Implementasi SAKIP dan Penilaian Kinerja UPBU dan Bimbingan Teknis Penyusunan Evaluasi Paruh Waktu Renstra Tahun 2020 - 2024



Rekonsiliasi Data Capaian Kinerja Pada Aplikasi ESAKIP dan EPerformance Serta Penyusunan Indikasi Pedanaan Tahun 2025 - 2029



Evaluasi Implementasi SAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X



Evaluasi Implementasi SAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X





**Bimbingan Teknis Analisa Dan Evaluasi Capaian Kinerja Penyelenggaraan Sakip Dan Penginputan Data Pada Aplikasi E-Performance Di Lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara**



**Evaluasi Implementasi SAKIP UPBU Tampa Padang Mamuju**