



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WIALYAH VIII

RENSTRA 2025-2029



Januari 2026

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan karunia-Nya Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025–2029 dapat disusun dengan baik. Renstra ini merupakan dokumen perencanaan jangka menengah yang disusun sebagai penjabaran dari Renstra Kementerian Perhubungan dan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025–2029, yang menjadi pedoman pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di wilayah kerjanya.

Renstra ini memuat visi, misi, tujuan, sasaran strategis, arah kebijakan, strategi, program, serta kerangka pendanaan yang disusun berdasarkan analisis kondisi dan tantangan strategis, serta perkembangan transportasi udara. Dokumen ini juga menjadi dasar penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan (SAKIP) guna mewujudkan keterpaduan antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan evaluasi kinerja.

Akhir kata, diharapkan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025–2029 dapat menjadi pedoman bagi seluruh jajaran dalam melaksanakan tugas secara profesional, akuntabel, dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi udara. Ucapan terima kasih disampaikan kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Renstra ini.

Manado, Januari 2026

Kepala Kantor Otoritas

Bandar Udara Wilayah VIII



Ambar Suryoko

Pembina (IV/a)

NIP. 19701213 199103 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	2
DAFTAR ISI	3
DAFTAR GAMBAR	6
DAFTAR TABEL.....	7
DAFTAR GRAFIK.....	9
DAFTAR LAMPIRAN	10
BAB I PENDAHULUAN.....	11
1.1 KONDISI UMUM	11
1.1.1 Capaian Sumber daya Manusia Sampai Dengan Tahun 2024	15
1.1.2 Capaian Pemenuhan Sarana dan Prasarana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	18
1.1.3 Capaian Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024	21
1.1.4 Capaian Target Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2023-2024	24
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN.....	31
1.2.1 Potensi	31
1.2.2 Isu Strategis	35
BAB II VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2025-2029.....	37
2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJN 2025-2029.....	37
2.1.1 Visi Pembangunan Nasional RPJN 2025-2029	37
2.1.2 Misi Pembangunan Nasional RPJN 2025-2029.....	37
2.1.3 Sasaran Pembangunan Nasional RPJN 2025-2045.....	40
2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029.....	41
2.2.1 Visi Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	41

2.2.2 Misi Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	42
2.2.3 Tujuan Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	44
2.2.4 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	45
2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	48
2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	48
2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	49
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	49
2.3.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	52
2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	55
2.4.1 Visi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	55
2.4.2 Misi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	56
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	57
2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	58
2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2025-2029	59
2.5.1 Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029	59
2.5.2 Misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029	60
2.5.3 Tujuan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	61
2.5.4 Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	61
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII	69
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL	69
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 71	
3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA	86
3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR	

UDARA WILAYAH VIII	95
3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII MANADO.....	104
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN.....	105
3.6.1 Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	105
3.7 MANAJEMEN RESIKO KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII	109
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	114
4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL	114
4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045.....	114
4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	115
4.1.3 Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi Udara	123
4.2 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	123
4.3 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	125
4.4 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2025-2029	129
4.5 KERANGKA PENDANAAN	131
4.5.1 Kebutuhan Investasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029.....	131
BAB V PENUTUP	135
5.1 ARAHAN PELAKSANAAN	135
5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI	135
LAMPIRAN.....	137

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045.....	45
Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	46
Gambar 2. 3 <i>Strategy Map</i> Kementerian Perhubungan 2025-2029	53
Gambar 2. 4 <i>Strategy Map</i> Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	59
Gambar 3. 1 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII ..	106
Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	115
Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub	117
Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	124

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Perbandingan Jumlah Inspektur Penerbangan dan kebutuhan sesuai ABK 2024	15
Tabel 1. 2 Capaian Kegiatan Tahun 2020	20
Tabel 1. 3 Capaian Kegiatan Tahun 2021	20
Tabel 1. 4 Capaian Kegiatan Tahun 2022	20
Tabel 1. 5 Capaian Kegiatan Tahun 2023	20
Tabel 1. 6 Capaian Kegiatan Tahun 2024	21
Tabel 1. 7 Perbandingan Pagu Alokasi Renstra dengan Pagu Alokasi Anggaran (DIPA) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024.....	22
Tabel 1. 8 Capaian Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020 – 2024.....	23
Tabel 1. 9 Capaian Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024	25
Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	41
Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	47
Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	50
Tabel 2. 4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara	51
Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)	55
Tabel 2. 6 Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	61
Tabel 2. 7 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan.....	65
Tabel 3. 1 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	82
Tabel 3. 2 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	86
Tabel 3. 3 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	96
Tabel 3. 4 Mitigasi Risiko	111
Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029	116
Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029.	117
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029.	118
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	119
Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	123

Tabel 4. 6 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029	124
Tabel 4. 7 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	126
Tabel 4. 8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	127
Tabel 4. 9 Matriks Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII	130
Tabel 4. 10 Kebutuhan Alokasi Pendanaan	134

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. 1 Perbandingan Pagu Alokasi dan Realisasi Daya Serap Anggaran Tahun 2020-2024	Error! Bookmark not defined.
Grafik 1. 2 Capaian Kinerja SK 1 Tahun 2020-2024	Error! Bookmark not defined.
Grafik 1. 3 Capaian Kinerja SK 2 Tahun 2023-2024	Error! Bookmark not defined.
Grafik 1. 4 Capaian Kinerja SK 3 Tahun 2020-2024	Error! Bookmark not defined.
Grafik 1. 5 Capaian Kinerja SK 4 Tahun 2020-2024	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

Transportasi udara di wilayah Timur Indonesia merupakan sebagai salah satu sub sektor transportasi yang sangat penting peranannya untuk meningkatkan aksesibilitas, dikarenakan wilayah timur Indonesia terdiri dari banyak pulau – pulau yang di isi oleh masyarakat Indonesia, tentu saja peran transportasi udara sangatlah penting terutama disaat moda transportasi laut tidak bisa digunakan akibat dari kondisi alam. Mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia sangat penting , maka selain ketersediaan infrastruktur dan kualitas yang memadai melalui pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan faktor utamanya yang wajib menjadi perhatian adalah kepatuhan akan peraturan penerbangan agar keselamatan dan keamanan serta pelayanan transportasi udara menjadi optimal. Dengan ketersediaan layanan transportasi udara yang sesuai dengan regulasi maka dapat 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.

Transportasi udara merupakan sub sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional. Jaminan keselamatan dan keamanan diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara lembaga pemerintah sebagai pemegang otoritas pengelola transportasi udara bersama operator bandara dan perusahaan penerbangan serta pemenuhan standar keselamatan penerbangan internasional yang telah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya sebagai regulator di bidang transportasi melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menugaskan untuk merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan udara, yang berkomitmen menjalankan fungsinya secara konsisten sebagai regulator termasuk diantaranya fungsi pembinaan (pengaturan, pengendalian dan pengawasan).

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII merupakan salah satu dari 10 Kantor Otoritas yang dibentuk oleh Kementerian Perhubungan sebagai tindak

lanjut dari Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan untuk melaksanakan pengaturan ,pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan operasional penerbangan di wilayah kerjanya yaitu 4 (empat) provinsi, yaitu Provinsi Sulawesi Utara, Provinsi Gorontalo, Provinsi Maluku, dan Provinsi Maluku Utara. Wilayah kerja tersebut mencakup 32 (tiga puluh dua) bandar udara yang telah beroperasi, yang dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), Badan Usaha Bandar Udara (BUBU), serta Bandar Udara Khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dapat kami sampaikan bahwa bandar udara yang berada dalam wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado tersebar di keempat provinsi tersebut dan terdiri atas bandar udara pengumpul dan bandar udara pengumpan, termasuk bandar udara di wilayah perbatasan dan daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T). Keberadaan bandar udara tersebut memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas udara, pelayanan transportasi udara, serta pemerataan pembangunan wilayah di kawasan Indonesia bagian timur.

Adapun pembentukan organisasi Kantor Otoritas Bandar udara melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Tugas pokok dari Kantor Otoritas Bandar Udara adalah melakukan fungsi pengaturan, pengawasan dan pengendalian terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan terlaksananya operasional penerbangan di wilayah kerjanya. pelayanan penerbangan.

Penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII merupakan bagian dari implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah, yang menekankan pada keterkaitan antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pelaporan kinerja. Melalui Renstra ini, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII diharapkan mampu merumuskan tujuan, sasaran, serta strategi yang terukur, realistis, dan selaras dengan kebutuhan pemangku kepentingan.

Berdasarkan Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, secara garis besar memberikan pedoman dan arah pembangunan

untuk periode 20 (dua puluh) tahun ke depan dan menjadi acuan setiap tahap Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang berkesinambungan dan berkelanjutan. RPJP Nasional Tahun 2025-2045 yang ditetapkan melalui Undang-Undang ini memiliki tujuan utama untuk mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yaitu *“Negara Kesatuan Republik Indonesia Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”*. Penetapan pembangunan dalam jangka panjang nasional dilakukan secara terukur dan konsisten untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045, meliputi empat tahapan yaitu tahapan pertama 2025-2029, tahapan kedua 2030-2034, tahapan ketiga 2035-2039, dan tahapan keempat 2040-2045. RPJMN Tahun 2025-2029 merupakan implementasi tahap pertama RPJPN Tahun 2025-2045 dengan fokus arah kebijakan pada “Penguatan Transformasi”. Untuk itu di dalam RPJMN Tahun 2025-2029 dirumuskan upaya-upaya transformatif sesuai dengan fokus arah kebijakan dalam Tahap I RPJPN Tahun 2025-2045. Sebagaimana RPJMN Tahun 2025-2029 maka periode Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII saat ini juga memasuki Tahapan Pertama (2025-2029) RPJPN Tahun 2025-2045.

Mendasari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020- 2024 sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kementerian maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan masyarakat, maupun Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota. Untuk itulah, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai unit kerja eselon 1 dari Kementerian Perhubungan perlu memiliki konsistensi untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan yang disusun dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan nasional subsektor perhubungan udara serta sebagai arahan dan pedoman pelaksanaan penyelenggaraan transportasi udara bagi seluruh unit kerja dan stakeholder penerbangan Indonesia.

Oleh karena itu, Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII disusun sebagai pedoman arah kebijakan dan strategi dalam meningkatkan kinerja

organisasi, optimalisasi pemanfaatan sumber daya, serta penguatan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) selama periode perencanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII 2025-2029 mengacu pada Renstra Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029, yang menjadi acuan bagi setiap bagian di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya untuk mencapai tujuan organisasi yaitu:

Dalam melaksanakan tugasnya, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- c. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
- d. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
- e. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
- f. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- g. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- h. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di Bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikasi kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
- i. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);

- j. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dibidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di Bandar udara; dan
- k. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggan Kantor Otoritas Bandar Udara.

1.1.1 Capaian Sumber daya Manusia Sampai Dengan Tahun 2024

Sampai akhir Tahun 2024 dapat digambarkan bahwa kuantitas dan kualitas sumber daya manusia Kantor Otoritas Bandar Udara VIII terus mengalami peningkatan sehingga beberapa bidang keinspekturan penerbangan telah terdapat inspektur penerbangan yang memiliki kompetensi yang cukup , namun masih belum dapat memenuhi kebutuhan yang telah ditetapkan dalam ABK Kantor Otoritas Bandar Udara VIII. Hal ini dapat dinilai dari tabel sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Perbandingan Jumlah Inspektur Penerbangan dan kebutuhan sesuai ABK 2024

No	Jabatan	Jumlah Yang Ada	Kebutuhan sesuai ABK	Selisih/Gap
Bidang Angkutan Udara		6	23	17
1.	Inspektur Angkutan Udara Ahli Madya	0	3	3
2.	Inspektur Angkutan Udara Ahli Muda	1	5	4
3.	Inspektur Angkutan Udara Ahli Pertama	1	5	4
4.	Asisten Inspektur Angkutan Udara Penyelia	1	4	3
5.	Asisten Inspektur Angkutan Udara Mahir	0	3	3
6.	Asisten Inspektur Angkutan Udara Terampil	3	3	0
Bidang Keamanan Penerbangan		9	28	19
1.	Inspektur Keamanan Penerbangan Ahli Madya	0	2	2

No	Jabatan	Jumlah Yang Ada	Kebutuhan sesuai ABK	Selisih/Gap
2.	Inspektur Keamanan Penerbangan Ahli Muda	0	6	4
3.	Inspektur Keamanan Penerbangan Ahli Pertama	6	8	4
4.	Asisten Inspektur Keamanan Penerbangan Penyelia	0	6	6
5.	Asisten Inspektur Keamanan Penerbangan Mahir	0	3	3
6.	Asisten Inspektur Keamanan Penerbangan Terampil	3	3	0
Bidang Kelaikudaraan Pesawat Udara		3	11	8
1.	Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Ahli Madya	0	1	1
2.	Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Ahli Muda	1	2	1
3.	Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Ahli Pertama	1	2	1
4.	Asisten Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Penyelia	0	2	2
5.	Asisten Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Mahir	1	2	1
6.	Asisten Inspektur Kelaikudaraan Pesawat Udara Terampil	0	2	2
Bidang Pengoperasian Pesawat Udara		0	18	18

No	Jabatan	Jumlah Yang Ada	Kebutuhan sesuai ABK	Selisih/Gap
1.	Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Ahli Madya	0	1	1
2.	Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Ahli Muda	0	1	1
3.	Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Ahli Pertama	0	1	1
4.	Asisten Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Penyelia	0	5	5
5.	Asisten Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Mahir	0	5	5
6.	Asisten Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara Terampil	0	5	5
Bidang Bandar Udara		6	12	6
1.	Inspektur Bandar Udara Ahli Madya	0	0	0
2.	Inspektur Bandar Udara Ahli Muda	2	2	0
3.	Inspektur PKP-PK Ahli Pertama	0	1	1
3.	Inspektur Bandar Udara Ahli Pertama	3	3	0
4.	Asisten Inspektur Bandar Udara Penyelia	0	1	1
5.	Asisten Inspektur Bandar Udara Mahir	0	1	1
6.	Asisten Inspektur Bandar Udara Terampil	2	3	1

No	Jabatan	Jumlah Yang Ada	Kebutuhan sesuai ABK	Selisih/Gap
7.	Asisten Inspektur PKP-PK Terampil	0	1	1
Bidang Navigasi Penerbangan		4	31	27
1.	Inspektur Navigasi Penerbangan Ahli Madya	0	4	4
2.	Inspektur Navigasi Penerbangan Ahli Muda	1	6	6
3.	Inspektur Navigasi Penerbangan Ahli Pertama	3	6	3
4.	Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan Penyelia	0	7	7
5.	Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan Mahir	0	5	5
6.	Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan Terampil	0	3	4
Total		28	123	95

1.1.2 Capaian Pemenuhan Sarana dan Prasarana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Pada periode Tahun 2020–2024, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran yang secara umum memadai dalam menunjang pelayanan administratif dan teknis kepada seluruh unit kerja. Sarana dan prasarana perkantoran tersebut menjadi faktor pendukung penting dalam menjamin kelancaran pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII secara berkelanjutan.

Gedung Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang pembangunannya telah selesai pada tahun 2014 hingga periode 2020–2024 masih difungsikan sebagai pusat kegiatan operasional organisasi. Gedung kantor ini berdiri di atas lahan milik PT Angkasa Pura I (Persero) di Bandar Udara Sam Ratulangi Manado dengan luas ±5.833,9 m² dan terdiri atas lima lantai bangunan, yang meliputi bangunan utama, bangunan penunjang, serta bangunan antara. Pemanfaatan

ruang gedung telah disesuaikan dengan kebutuhan organisasi, meliputi unit pelayanan dan operasional bandar udara, Subbagian Tata Usaha, Seksi Keamanan, Angkutan Udara, dan Kelaikudaraan (KAUK), pimpinan kantor, serta fungsi keuangan dan pendukung lainnya, termasuk aula kantor untuk kegiatan koordinasi dan pembinaan internal.

Dalam mendukung pelaksanaan tugas teknis keinspekturan penerbangan, sarana penunjang berupa Shelter Pengujian *Ground Support Equipment* (GSE) yang dibangun pada periode sebelum tahun 2020 telah dimanfaatkan secara berkelanjutan selama Tahun 2020–2024. Shelter tersebut dilengkapi dengan akses jalan yang memadai sehingga mendukung kelancaran kegiatan pengujian peralatan penunjang operasi penerbangan sesuai standar keselamatan dan operasional yang berlaku.

Selain itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII juga didukung oleh keberadaan gedung operasional berupa rumah dinas yang dibangun sebelum tahun 2020 dan masih digunakan selama periode 2020–2024. Gedung operasional tersebut terdiri atas beberapa tipe bangunan dan dilengkapi dengan infrastruktur pendukung berupa jalan dan drainase, yang berfungsi untuk mendukung mobilitas dan kesiapan sumber daya manusia dalam pelaksanaan tugas pengawasan dan pengendalian di wilayah kerja.

Secara umum, kondisi sarana dan prasarana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII pada periode Tahun 2020–2024 berada dalam kondisi cukup memadai dan representatif untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Ketersediaan fasilitas perkantoran, sarana teknis, serta infrastruktur pendukung menjadi modal dasar dalam meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan optimalisasi kinerja pegawai. Namun demikian, seiring dengan dinamika kebutuhan organisasi dan peningkatan beban kerja, diperlukan upaya pemeliharaan, penataan, dan optimalisasi pemanfaatan sarana dan prasarana secara berkelanjutan sebagai dasar perencanaan pada periode selanjutnya.

Sedangkan Sarana yang telah diadakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII adalah sebagai berikut:

Tabel 1. 2 Capaian Kegiatan Tahun 2020

CAPAIAN KEGIATAN		
No	Nama Peralatan	Satuan
1	Penataan Ruang Aula Gedung Kantor	1 Paket
2	Pengadaan Penunjang PNBPN untuk Pembangunan Z1	1 Paket

Tabel 1. 3 Capaian Kegiatan Tahun 2021

CAPAIAN KEGIATAN		
No	Nama Peralatan	Satuan
1	Pengadaan Perlengkapan Inspektur	1 Paket

Tabel 1. 4 Capaian Kegiatan Tahun 2022

CAPAIAN KEGIATAN		
No	Nama Peralatan	Satuan
1	Pengadaan dan Pemasangan Videotron	1 Paket

Tabel 1. 5 Capaian Kegiatan Tahun 2023

CAPAIAN KEGIATAN		
No	Nama Peralatan	Satuan
1	Pembuatan Mushola Tamu dan Pantry Gedung Kantor	1 Paket
2	Renovasi Ruang Pelayanan Security Awareness dan Ruang Rapat Seksi KAUUK	1 Paket
3	Renovasi Ruang Rapat Pimpinan dan Subbag Tata Usaha	1 Paket
4	Pengadaan Meubelair Seksi KAUUK	1 Paket
5	Pengadaan Meubelair Ruang Kerja Kepala Kantor dan Subbag Tata Usaha (Keuangan)	1 Paket

6	Pengadaan Peralatan Penunjang Kehumasan dan PAS Bandara	1 Paket
7	Pengembangan dan Pemeliharaan Aplikasi Layanan	1 Paket
8	Pengadaan Printer Tahun 2023	2 Unit

Tabel 1. 6 Capaian Kegiatan Tahun 2024

CAPAIAN KEGIATAN		
No	Nama Peralatan	Satuan
1	Rehabilitasi Jaringan Instalasi	1 Paket
2	Pengadaan AC	40 Unit
3	Rekondisi Hydrant	1 Paket
4	Pengadaan dan Pemasangan Catu Daya Cadangan	1 Paket
5	Pengadaan Furniture Lantai 1	1 Paket
6	Pengadaan Laptop	2 Unit
7	Pengadaan Personal Komputer	2 Unit
8	Pengadaan dan Pemasangan AC Split 1 PK	2 Unit
9	Pekerjaan Pengadaan 1 Unit AC Standing 3 PK	1 Unit
10	Pekerjaan Pengadaan 12 Unit Kursi Kantor	12 Unit
11	Pekerjaan Pengadaan Alat Kantor	1 Paket
12	Pengadaan Rak Besi	6 Unit

1.1.3 Capaian Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024

Total pagu alokasi anggaran (DIPA) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII tahun 2020-2024 sebesar Rp127.083.866.000.

Pada tahun 2020, terdapat 3 (tiga)

Program, yaitu:

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara;
2. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan;
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara;

Pada tahun 2021 terdapat 2 (dua) program jenis kegiatan yaitu:

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara.
2. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara.

Pada tahun 2022 terdapat 3 (tiga) program jenis kegiatan yaitu:

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara.
2. Program Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara, Pengoperasian Pesawat Udara.
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara.

Tabel 1. 7 Perbandingan Pagu Alokasi Renstra dengan Pagu Alokasi Anggaran (DIPA) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024

Tahun	Pagu Alokasi Renstra	Pagu Alokasi Anggaran (DIPA)	%
Tahun 2020 :	Rp 19,319,950,000	Rp 30,713,507,000	159,0%
Tahun 2021 :	Rp 31,482,000,000	Rp 30,846,775,000	98,0%
Tahun 2022 :	Rp 45,256,000,000	Rp 22,265,947,000	49,2%
Tahun 2023 :	Rp 49,208,450,000	Rp 26,785,572,000	54,4%
Tahun 2024:	Rp 55,125,000,000	Rp 33,001,775,000	59,9%

Tabel 1. 8 Capaian Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020 – 2024

Tahun	Pagu Awal	Pagu Akhir	Realisasi	%
Tahun 2020	Rp 30,713,507,000	Rp 17,980,646,000	Rp 17,574,366,896	97,7%
Tahun 2021	Rp 30,846,775,000	Rp 21,161,235,000	Rp 20,675,352,107	97,7%
Tahun 2022	Rp 22,265,947,000	Rp 22,412,135,000	Rp 22,403,277,459	99,96%
Tahun 2023	Rp 26,785,572,000	Rp 27,303,145,000	Rp 27,295,370,584	99,97%
Tahun 2024	Rp 33,001,775,000	Rp 38,226,705,000	Rp 34,633,458,672	90,6%

Berdasarkan pada tabel diatas, menunjukkan bahwa total kebutuhan pendanaan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024 sebesar Rp 200.391.488.000. Namun berdasarkan pagu alokasi anggaran (DIPA) tahun 2020-2024 hanya sebesar Rp 143.613.576.000 sehingga terdapat gap atau deviasi antara pendanaan renstra dengan kebutuhan anggaran sebesar Rp 56.777.912.000 (hanya tercapai 71,66%). Di dibandingkan dengan DIPA Akhir total Rp 127.083.866.000 total realisasi daya serap anggaran sebesar Rp. 122.581.825.718 dengan rata-rata capaian sebesar 96,46%.

Grafik 1. 1 Perbandingan Pagu Alokasi dan Realisasi Daya Serap Anggaran Tahun 2020-2024



1.1.4 Capaian Target Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2023-2024

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan pelaksanaan program sesuai dengan tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII. Pengukuran kinerja dimaksud merupakan hasil dari suatu penilaian yang didasarkan pada Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang telah ditetapkan dan akan dicapai dalam periode Rencana Strategis (Renstra).

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja yang telah dituangkan ke dalam dokumen LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2023-2024 sebagai berikut:

Tabel 1. 9 Capaian Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2020-2024

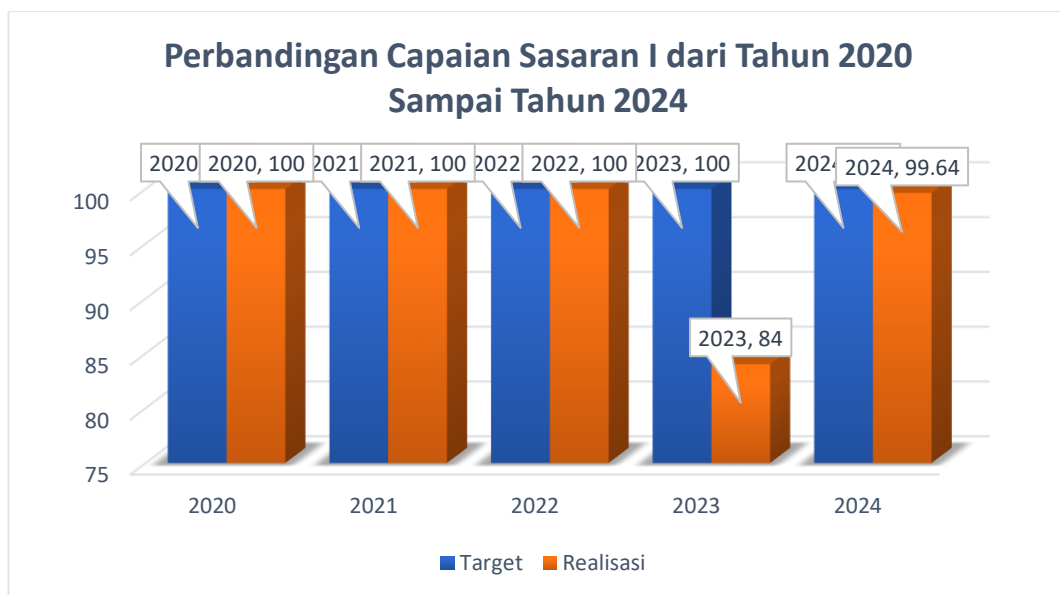
NO	SASARAN KEGIATAN	SATUAN	2020		2021		2022		2023		2024	
			Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	%	100	100	100	100	100	100	100	84	100	99.64
2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transporatsi Udara	%	90	111	100	88.1	100	100	100	96.88	100	99.83
3	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	%	68	61	100	94.9	100	100	100	98.5	100	99.81
4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	%	58	79	100	100	100	100	100	100.33	100	99.98
Capaian Rata - Rata Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII			79	87.75	100	95.75	100	100	100	94.927	100	99.815

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa terdapat 4 (empat) sasaran program beserta Indikator Kinerja dari Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sebagai berikut:

A. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara

Indikator Kinerja pada Sasaran Program Meningkatnya konektivitas transportasi udara ialah "Presentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos di Wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.". Penyelenggaraan penumpang, kargo dan/pos merupakan tugas dan tanggung jawab dari Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam kegiatan bidang Angkutan Udara oleh Inspektur Angkutan Udara. Kegiatan tersebut meliputi : inspeksi, pemantauan (monitoring) dan pengamatan (surveillance) terhadap evaluasi terkait penetapan pelaksanaan rute penerbangan (PPRP) berjadwal untuk badan usaha angkutan udara niaga berjadwal, persetujuan terbang (flight approval) untuk badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal, izin terbang (flight clearance) untuk badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri dan izin terbang (flight clearance) untuk badan usaha angkutan udara bukan niaga luar negeri.

Grafik 1. 2 Capaian Kinerja SK 1 Tahun 2020-2024



Pada Sasaran Kegiatan 1 , capaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VII menunjukkan tren yang relatif stabil dan konsisten pada periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022. Capaian persentase pada periode tersebut mencerminkan bahwa tingkat kepatuhan tetap terjaga meskipun dihadapkan pada

berbagai tantangan. Pada Tahun 2023, capaian kinerja mengalami penurunan yang disebabkan oleh berkurangnya demand penumpang, sehingga terdapat beberapa rute penerbangan yang tidak beroperasi. Kondisi tersebut berdampak pada menurunnya aktivitas penerbangan dan berpengaruh terhadap capaian sasaran kegiatan. Selanjutnya, pada Tahun 2024 capaian kinerja kembali menunjukkan peningkatan seiring dengan upaya optimalisasi pelaksanaan kegiatan pengawasan melalui skala prioritas.

B. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara

Grafik 1. 3 Capaian Kinerja SK 2 Tahun 2023-2024



Pada Sasaran 2, capaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII menunjukkan tren yang relatif stabil pada periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024. Namun demikian, pada Tahun 2021 terjadi penurunan tingkat kepatuhan yang disebabkan oleh masih adanya temuan hasil pengawasan yang belum sepenuhnya ditindaklanjuti oleh operator bandar udara akibat keterbatasan anggaran. Selanjutnya, pada Tahun 2023 dan Tahun 2024, capaian kinerja belum sepenuhnya tercapai. Kondisi tersebut disebabkan oleh terdapatnya salah satu bandar udara di wilayah kerja, yaitu Bandar Udara Sultan Babullah Ternate, yang masih memiliki Level of Service (LOS) kategori E sebagai dampak dari pelaksanaan renovasi bandar udara. Proses renovasi tersebut memengaruhi pemenuhan standar pelayanan secara keseluruhan sehingga berdampak pada capaian sasaran kegiatan.

C. Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara

Grafik 1. 4 Capaian Kinerja SK 3 Tahun 2020-2024



Pada Sasaran 3, capaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII menunjukkan tren yang relatif stabil pada periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024. Namun demikian, pada Tahun 2021 terjadi penurunan tingkat kepatuhan yang disebabkan oleh masih adanya temuan hasil pengawasan yang belum sepenuhnya ditindaklanjuti oleh operator bandar udara akibat keterbatasan anggaran. Selanjutnya, pada Tahun 2023 dan Tahun 2024, capaian kinerja belum sepenuhnya tercapai, meskipun menunjukkan peningkatan yang signifikan dibandingkan tahun sebelumnya. Kondisi tersebut disebabkan oleh masih terdapat beberapa temuan hasil pengawasan di bidang keamanan penerbangan yang belum seluruhnya dapat ditindaklanjuti dengan alasan yang sama yaitu akibat keterbatasan anggaran pada bandar udara, khususnya pada Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

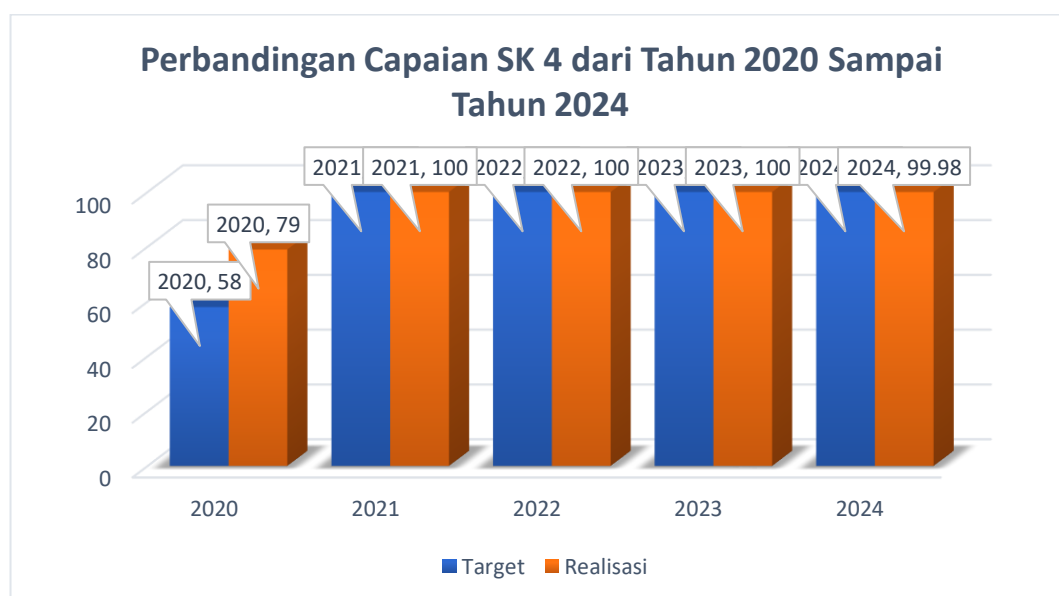
Pemenuhan Standar Keselamatan yang dimaksud meliputi:

- a. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara. Pengawasan dilakukan melalui kegiatan surveillance dan ramp check kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara pada objek pengawasan terdiri dari pemegang

- Air Operator Certificate (AOC) 121, Air Operator Certificate (AOC) 135, Operator Certificate (OC) 91, Aircraft Maintenance Organization (AMO) 145;
- b. Bidang Navigasi Penerbangan. Pengawasan dilakukan melalui kegiatan inspeksi, pemantauan, dan pengamatan pada objek pengawasan terdiri dari penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, penyelenggara pendidikan dan pelatihan navigasi penerbangan, penyelenggara kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan, penyelenggara pemeliharaan peralatan elektronika penerbangan, penyelenggara lainnya yang terkait dengan pelayanan navigasi penerbangan; dan
 - c. Bidang Bandar udara. Pengawasan dilakukan melalui kegiatan inspeksi, pemantauan, dan pengamatan yaitu keselamatan operasi Bandar udara dan kelayakan fasilitas Bandar udara di bandar udara, Rencana Penanggulangan keadaan darurat Bandar udara (Airport emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK), Penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan/atau Salvage. Objek pengawasan bidang bandar udara terdiri dari: Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), Badan Usaha Bandar Udara (BUBU), Heliport, Penyedia Jasa Pendidikan dan Pelatihan personel bandar udara, Penyedia Jasa Pendidikan dan Pelatihan PKP-PK, dan Salvage yang kegiatannya berkaitan dengan kesiapan personel dan fasilitas pelayanan darurat.

D. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik

Grafik 1. 5 Capaian Kinerja SK 4 Tahun 2020-2024



Pada Sasaran 4, capaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII menunjukkan tren yang baik dan konsisten selama periode tahun 2020 sampai dengan tahun 2024. Pada tahun 2020 hingga 2023, capaian sasaran kinerja selalu mencapai target. Bahkan pada tahun 2023, capaian kinerja melebihi target, yaitu sebesar 100,33 persen. Hal ini disebabkan adanya kekurangan realisasi belanja pegawai pada tahun tersebut, sehingga terjadi penyesuaian anggaran pada pos belanja pegawai. Pada tahun 2024, tren positif tersebut kembali berlanjut dengan capaian kinerja sebesar 99,89 persen. Capaian ini belum mencapai 100 persen karena terdapat DIPA yang diblokir.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Potensi

Berikut ini disampaikan identifikasi potensi dan permasalahan yang telah dan akan tetap mempengaruhi penyelenggaraan transportasi pada periode Renstra 2025-2029 yang berasal dari perkembangan lingkungan strategis (faktor / sektor yang berpengaruh) baik yang berkembang secara global dan nasional, maupun permasalahan internal dalam penyelenggaraan transportasi udara yang menjadi isu strategis yang harus diselesaikan.

A. Lingkungan Internal

1) Man (Manusia)

Kekuatan

- Komposisi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII didominasi oleh pegawai dengan latar belakang pendidikan sarjana, yaitu sekitar 61 orang, diikuti oleh 35 orang berpendidikan diploma, serta 9 orang berpendidikan magister.
- Didukung oleh sumber daya manusia yang secara jumlah relatif mencukupi dan memiliki beragam kompetensi teknis yang relevan dengan pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi.

Kelemahan

- Masih terdapat sejumlah pegawai yang belum memiliki kompetensi dan sertifikasi sesuai dengan standar kebutuhan untuk dapat diangkat menduduki jabatan inspektur.
- Kebutuhan Analisis Beban Kerja (ABK) untuk jabatan inspektur belum sepenuhnya terakomodasi.

2) Money (Dukungan Anggaran APBN)

Kekuatan

- Dukungan anggaran dari Pemerintah yang dialokasikan setiap tahun melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).
- Dukungan anggaran yang relatif konsisten setiap tahun memberikan kepastian pendanaan.

Kelemahan

- Ketidakpastian alokasi anggaran yang tidak menentu dari tahun ke tahun, sehingga dapat memengaruhi optimalisasi pelaksanaan program kerja.

- Ketergantungan yang tinggi pada alokasi dana kantor pusat.
- Perubahan kebijakan anggaran seperti blokir, pemotongan, ataupun relokasi.

3) Metode (Method)

Kekuatan

- Tersedianya Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara PM 41 Tahun 2011 yang saat ini dalam tahap proses revisi.
- Pelaksanaan tugas pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penerbangan telah mengacu pada peraturan perundang-undangan, standar operasional prosedur (SOP), serta pedoman teknis yang berlaku.
- Pelaksanaan pengendalian dilakukan melalui sosialisasi, bimbingan teknis, dan rapat guna meningkatkan tingkat kepatuhan terhadap standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan dengan baik.

Kelemahan

- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian masih sangat bergantung pada pendelegasian Direktorat Teknis ataupun Kantor Pusat.
- Frekuensi dan cakupan kegiatan sosialisasi serta bimbingan teknis masih terbatas, sehingga belum sepenuhnya menjangkau seluruh pemangku kepentingan.
- Pelaksanaan SOP belum sepenuhnya konsisten.

4) Mesin (Machine)

Kekuatan

- Ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran, peralatan kerja, serta fasilitas operasional yang relatif memadai untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi pengendalian, dan pengawasan penerbangan.
- Aset sarana dan prasarana telah tercatat dan dikelola sebagai Barang Milik Negara (BMN) secara tertib.

Kelemahan

- Sebagian sarana dan prasarana berpotensi mengalami kerusakan, sehingga memerlukan pemeliharaan dan peremajaan secara berkelanjutan.

- Keterbatasan anggaran dan penetapan prioritas kebutuhan menjadi tantangan dalam pemenuhan sarana dan prasarana yang sepenuhnya optimal.

5) Material

Kekuatan

- Ketersediaan dokumen regulasi, pedoman teknis, dan standar operasional prosedur (SOP) yang menjadi acuan pelaksanaan tugas pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penerbangan.
- Adanya sistem dokumentasi yang mendukung penyimpanan dan penelusuran dokumen pengawasan serta pelaporan baik secara manual maupun melalui aplikasi digital.

Kelemahan

- Kualitas dan kelengkapan data masih bergantung pada konsistensi serta ketepatan waktu pelaporan dari operator.
- Perbedaan format dan struktur data yang diterima dari masing-masing operator, sehingga memerlukan proses penyesuaian tambahan sebelum diolah Kembali.
- Masih minimnya sosialisasi terkait penggunaan aplikasi digital.

B. Lingkungan Eksternal

Lingkungan eksternal adalah seluruh faktor di luar organisasi yang memengaruhi penyelenggaraan tugas dan kinerja organisasi, namun tidak berada dalam kendali langsung organisasi. Berikut merupakan faktor eksternal Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII:

1) Dukungan Pemerintah Daerah

Peluang

- Meningkatnya kolaborasi antara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dengan pemerintah daerah khususnya dalam membuka akses peningkatan konektivitas penerbangan terutama di daerah 3TP.
- Keterlibatan aktif pemerintah daerah dalam memperkuat upaya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui dukungan kebijakan serta pengawasan.

Ancaman

- Perbedaan kepentingan, prioritas, dan tingkat pemahaman dengan Pemerintah Daerah.
- Ketergantungan yang tinggi pada penerbangan perintis.

2) Ekonomi

Peluang

- Potensi pertumbuhan ekonomi daerah di Sulawesi Utara, Gorontalo, Maluku, dan Maluku Utara, khususnya pada sektor pariwisata, perikanan, pertambangan, dan logistik, mendorong peningkatan kebutuhan konektivitas penerbangan.
- Terdapat bandara khusus yang melayani daerah pertambangan.

Ancaman

- Ketimpangan pertumbuhan ekonomi antar wilayah.
- Demand di sektor transportasi sangat bergantung pada pertumbuhan ekonomi.

3) Letak Geografis

Peluang

- Wilayah kerja kantor otoritas bandar udara tersebar di 4 provinsi dan membawahi 32 bandara yang sebagian besar di daerah kepulauan memberikan peran penting dalam mendukung konektivitas antarwilayah dan pemerataan Pertumbuhan ekonomi.
- Karakteristik wilayah kepulauan menjadikan bandar udara sebagai moda transportasi utama.
- Sebaran bandar udara di wilayah kepulauan membuka peluang pengembangan penerbangan perintis.

Ancaman

- Jarak antar bandar udara yang jauh sehingga membutuhkan perjalanan dinas yang mahal.
- Faktor cuaca dan kondisi alam di wilayah kepulauan mempengaruhi kelancaran penerbangan.

4) Perkembangan Industri Penerbangan

Peluang

- Masuk dan beroperasinya tipe pesawat udara baru, termasuk pesawat ARJ 21-700, membuka peluang peningkatan peran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam memastikan kesiapan bandar udara, operator, dan personel penerbangan terhadap pemenuhan persyaratan kelaikudaraan, keselamatan, dan keamanan penerbangan.

Ancaman

- Keterbatasan pemahaman dan kesiapan sebagian operator penerbangan terhadap karakteristik pesawat baru.

5) Jaringan dan Komunikasi

Peluang

- Dapat dimanfaatkan sebagai media alternatif dalam melakukan pengawasan seperti media zoom meeting.

Ancaman

- Belum semua bandar udara di wilayah kerja memiliki koneksi jaringan yang bagus.

1.2.2 Isu Strategis

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap kondisi internal dan eksternal Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, termasuk identifikasi potensi, permasalahan, serta tantangan yang dihadapi, dirumuskan beberapa isu strategis yang menjadi fokus utama dalam penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025–2029. Isu strategis ini merupakan permasalahan mendasar yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pencapaian tujuan dan sasaran organisasi.

A. Penguatan Kompetensi Sumber Daya Manusia Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Penguatan kompetensi sumber daya manusia merupakan salah satu isu strategis dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII. Meskipun secara kuantitas jumlah SDM relatif mencukupi, masih terdapat kesenjangan kompetensi dan kualifikasi, khususnya dalam pemenuhan kebutuhan inspektur penerbangan yang memiliki sertifikasi dan pengalaman sesuai standar teknis.

Luasnya wilayah kerja serta kompleksitas pengawasan terhadap 32 bandar udara menuntut SDM yang profesional, dan memiliki pemahaman terhadap regulasi, standar keselamatan dan keamanan penerbangan. Oleh karena itu, diperlukan strategi pengembangan SDM yang terencana dan berkelanjutan melalui pendidikan dan pelatihan, sertifikasi teknis, serta optimalisasi penempatan SDM sesuai kebutuhan organisasi.

B. Pemenuhan Standar Keselamatan Dan Keamanan Untuk Bandara Di Wilayah Kerja

Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan isu strategis yang sangat penting, seiring dengan meningkatnya tuntutan pelayanan

transportasi udara yang aman dan andal. Variasi kondisi infrastruktur, tingkat kesiapan SDM, serta karakteristik operasional bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII menimbulkan tantangan tersendiri dalam memastikan penerapan standar keselamatan dan keamanan secara konsisten dan menyeluruh.

Keterbatasan sumber daya, luasnya wilayah kerja, serta perbedaan tingkat aktivitas penerbangan memerlukan pendekatan pengawasan yang lebih efektif, terarah, dan berbasis skala prioritas. Oleh karena itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII perlu memperkuat peran pengawasan dan pembinaan guna memastikan seluruh bandar udara memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dan standar internasional yang berlaku.

C. Pemenuhan Kinerja Berbasis Risiko

Pemenuhan kinerja berbasis risiko menjadi isu strategis dalam rangka meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas pengawasan di tengah keterbatasan sumber daya. Dengan cakupan wilayah kerja yang luas dan karakteristik bandar udara yang beragam, penerapan pendekatan berbasis risiko (*risk-based oversight*) menjadi kebutuhan yang tidak dapat dihindari. Pendekatan ini memungkinkan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII untuk memfokuskan sumber daya pada area, kegiatan, dan bandar udara yang memiliki tingkat risiko lebih tinggi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan. Namun demikian, penerapan kinerja berbasis risiko masih memerlukan penguatan dari sisi data, sistem pendukung, kompetensi SDM, serta integrasi transformasi digital. Oleh karena itu, penguatan kinerja berbasis risiko menjadi isu strategis yang perlu diakomodasi secara akurat dalam perencanaan dan pelaksanaan Renstra 2025–2029.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII

TAHUN 2025-2029

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJN 2025-2029

2.1.1 Visi Pembangunan Nasional RPJN 2025-2029

Dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 disampaikan Visi Indonesia Emas 2045 sebagai berikut:

***“Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat,
Maju dan Berkelanjutan”***

Pengertian masing-masing frasa dalam visi Indonesia Emas 2045 tersebut dapat dimaknai sebagai berikut:

- a. Negara Kesatuan Republik Indonesia berarti negara kepulauan yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia;
- b. Bersatu berarti Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa, dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhineka Tunggal Ika yang lebih kokoh;
- c. Berdaulat berarti Indonesia yang berdaulat sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya;
- d. Maju berarti Indonesia sebagai negara maju, ekonominya mencapai posisi nomor lima terbesar dunia, berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya Nusantara. Indonesia menjadi negara berdaya, modern, tangguh, inovatif, dan adil;
- e. Berkelanjutan berarti negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup, serta tata kelola yang baik.

2.1.2 Misi Pembangunan Nasional RPJN 2025-2029

Dalam RPJPN Tahun 2025-2045 telah dirumuskan strategi besar untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 melalui 8 (delapan) misi agenda pembangunan. Misi

Pembangunan tersebut selanjutnya diturunkan menjadi 17 arah (tujuan) pembangunan nasional (Indonesia Emas 2045) dan diukur keberhasilannya dengan 45 indikator utama. Untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045 ditetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan dan 17 arah (tujuan) pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 sebagai berikut:

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

IE1 Kesehatan untuk Semua

IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau

IE6 Transformasi Digital

IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global

IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Eekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

7. Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan; dan

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

Delapan misi (agenda) pembangunan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2. Mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi dan keuangan syariah, pertanian, ekonomi biru dan bioekonomi, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan dan perdesaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.
3. Mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
4. Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di Tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
5. Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, Pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6. Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesyukuran pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

2.1.3 Sasaran Pembangunan Nasional RPJN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian sebagai berikut:

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antar wilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045;
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
- Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
- Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

2.2.1 Visi Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi tersebut mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, berdasarkan

fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045. Pencapaian Visi Presiden ini dilaksanakan melalui Delapan Misi Presiden yang dituangkan dalam Delapan Asta Cita, yang didukung oleh 17 Program Prioritas Presiden di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa Program Hasil Terbaik Cepat/ Quick Wins.

Visi Presiden ini selaras dengan Visi dan Misi Pembangunan Nasional yang tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 sebagaimana telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045. RPJPN 2025 – 2045 (Visi Indonesia Emas 2045) dan Visi Presiden menjadi landasan utama penyusunan RPJMN 2025–2029. Untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Tahun 2025-2029 tersebut.

2.2.2 Misi Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Prioritas Pembangunan Delapan Misi Presiden (Asta Cita) sebagai Nasional (PN) yang harus dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2025-2029, yakni:

1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
4. Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
5. Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi. Pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba, judi, dan penyelundupan;

8. Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Asta Cita tersebut memuat 17 program prioritas Presiden yang mencakup rencana pembangunan di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa 8 Program Hasil Terbaik Cepat/ Quick Wins. Keseluruhan upaya tersebut diformulasikan untuk menjawab permasalahan serta tantangan utama secara cepat, tepat, dan terukur guna menciptakan struktur yang kokoh dalam menunjang pelaksanaan berbagai program Pembangunan nasional. Adapun 17 Program Prioritas Presiden sebagai berikut:

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
8. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
9. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
10. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
11. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
12. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
13. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
14. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif – karakteristik - mandiri lainnya;
15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasiskan sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;

17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

Adapun 8 (delapan) Program Hasil Terbaik Cepat/ *Quick Wins* sebagai berikut:

1. Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren, serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil;
2. Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan gratis, menuntaskan kasus TBC, dan membangun Rumah Sakit lengkap berkualitas di kabupaten;
3. Mencetak dan meningkatkan produktivitas lahan pertanian dengan lumbung pangan desa, daerah, dan nasional;
4. Membangun sekolah-sekolah unggul terintegrasi di setiap kabupaten, dan memperbaiki sekolah-sekolah yang perlu renovasi;
5. Melanjutkan dan menambahkan program kartu-kartu kesejahteraan sosial serta kartu usaha untuk menghilangkan kemiskinan absolut;
6. Menaikkan gaji ASN (terutama guru, dosen, tenaga kesehatan, dan penyuluh), TNI/POLRI, dan pejabat negara;
7. Melanjutkan pembangunan infrastruktur desa dan kelurahan, Bantuan Langsung Tunai (BLT), dan menjamin penyediaan rumah murah bersanitasi baik untuk yang membutuhkan, terutama generasi milenial, generasi Z, dan masyarakat berpenghasilan rendah (MBR);
8. Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara terhadap produk domestik bruto (PDB) ke 23%.

2.2.3 Tujuan Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 seperti pada Gambar 2.1

Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045



Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis (seperti proyek strategis nasional). Asta Cita sebagai Prioritas Nasional selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045. Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

2.2.4 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam

mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045. Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar 2.2, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045.

Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029



Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada Tabel 2.4. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
- Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Untuk mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 pada sektor transportasi, maka dirumuskan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagai berikut:

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan bentuk dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Dalam visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

- a. *Handal*: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
- b. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- c. *Berdaya saing*: tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.

- d. *Memberikan nilai tambah*: penyelenggaraan perhubungan udara 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.

2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Dalam rangka pencapaian visi Kementerian Perhubungan tersebut, ditetapkan sebanyak 8 (delapan) Misi Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 yang berkesesuaian secara langsung satu per satu dengan 8 (delapan) Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita), yakni: 8 (delapan) misi Kementerian Perhubungan yaitu:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan Balanced Scorecard (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.O)

2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)
3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)
4. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level Stakeholder Perspective diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (CKL_{TN}) $CKL_{TN} = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ $RRK_{TN} = \text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional}$ $TRK_{TN} = \text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional}$ $RTI_{TN} = \text{Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional}$ $TTI_{TN} = \text{Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional}$ $RIKM_{TN} = \text{Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi}$ $TIKM_{TN} = \text{Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi}$ $RTK_{TN} = \text{Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional}$ $TTK_{TN} = \text{Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional}$

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_{TN}$) $CKKS_{TN} = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ $RIK_{RKT} = \text{Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi}$ $TIK_{RKT} = \text{Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi}$ $RC_{transportasi} = \text{Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten}$ $TC_{transportasi} = \text{Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten}$
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3	Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$ $RIRB_{KP} = \text{Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan}$ $TIRB_{KP} = \text{Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan}$

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

- b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum berikut.

Tabel 2. 4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara

Level	Indikator	Satuan	Baseline	Target	
			2024	2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	On time performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408

Level	Indikator	Satuan	Baseline	Target	
			2024	2025	2029
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536

2.3.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

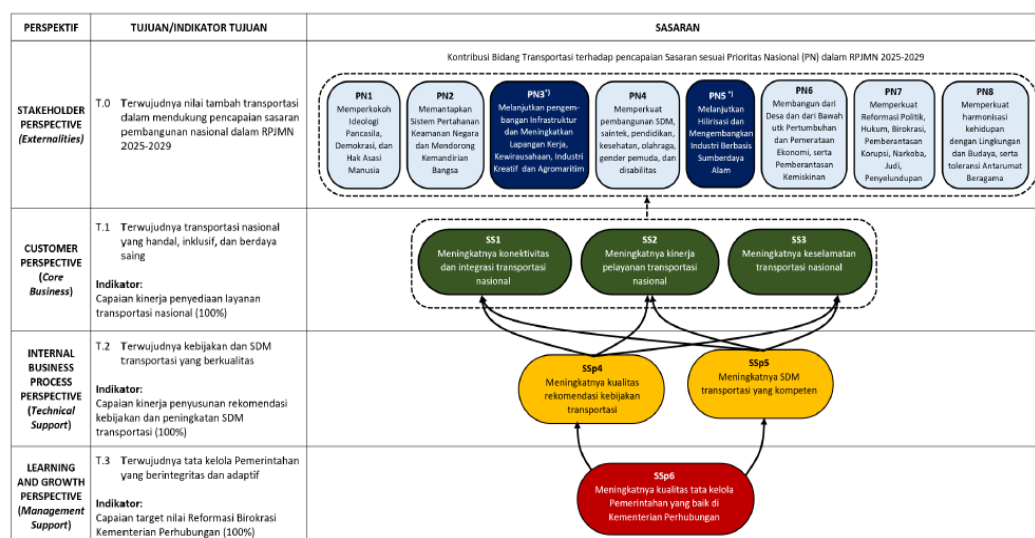
Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Gambar 2.3 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam Gambar 2.3 digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari *core business* Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari *supporting system* Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat ditandai sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya

dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada Gambar 2.3 Struktur tersebut disusun dengan pendekatan *Balanced Score Card* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Gambar 2. 3 *Strategy Map* Kementerian Perhubungan 2025-2029



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
 **) Pada PN3 dan PNS terdapat pengusutan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam Gambar 2.3 adalah sebagai berikut:

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2)

pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (*outcome*) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.

3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang dijawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (*management support*) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pada Tabel 2.4 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya. Penetapan IKSS tersebut sudah memperhatikan persyaratan SMART (*Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Timebound*) dan sifatnya adalah *outcome* (*ultimate outcome* ataupun *intermediate outcome*) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian Perhubungan/Lembaga dan Peraturan Menteri PAN dan RB Nomor 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah.

Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1 Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
	IKSS.1.2 Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TP})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TP} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU})/4$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik
SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3 Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4 Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{KRT}) $IK_{KRT} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemudahan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
SSp.5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{cakasi} \cdot 15\%) + (C_{kompetensi} \cdot 35\%) + (C_{peserta} \cdot 25\%) + (C_{akreditasi} \cdot 25\%)$ C_{cakasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

2.4.1 Visi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara guna pencapaian visi dan misi Presiden serta visi dan misi Kementerian Perhubungan, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki visi dan misi sebagai berikut:

“Terwujudnya Transportasi Udara yang Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 merupakan bentuk dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terhadap pencapaian visi pembangunan nasional dan visi Kementerian Perhubungan sesuai lingkup tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yakni tugas untuk menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang Penerbangan.

Dalam visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi udara yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

- a. *Handal*: tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu menghubungkan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
- b. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- c. *Berdaya saing*: 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 global.
- d. *Memberikan nilai tambah*: penyelenggaraan perhubungan udara 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.

2.4.2 Misi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Misi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu pembangunan transportasi udara merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, ditetapkan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi udara yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan;

2. Mewujudkan dukungan transportasi udara terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi udara yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi udara yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi udara dan penerapan kebijakan transportasi udara yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi udara untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi udara yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi udara;
8. Mewujudkan transportasi udara ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Menjabarkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka tujuan pembangunan sektor transportasi udara adalah:

- 1. Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)**

Tujuan pada Level Stakeholders Perspectives (SP) ini merepresentasikan externalities dari kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

- 2. Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T1);**

Tujuan pada Level Customer Perspectives (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

- 3. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (T2);**

Tujuan pada Level Learning and Growth Perspectives menggambarkan kualitas dukungan manajemen ((LG) ini management support) yang mampu disediakan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik meliputi aspek perencanaan, keuangan, hukum dan kerja sama, Sumber Daya Manusia (SDM), dan organisasi dan tata laksana di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan good and clean governance lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Adapun sasaran strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025-2029, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Customer Perspective (Core Business)*

- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
IKP2 Persentase *On Time Performance (OTP)* Penerbangan
IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara

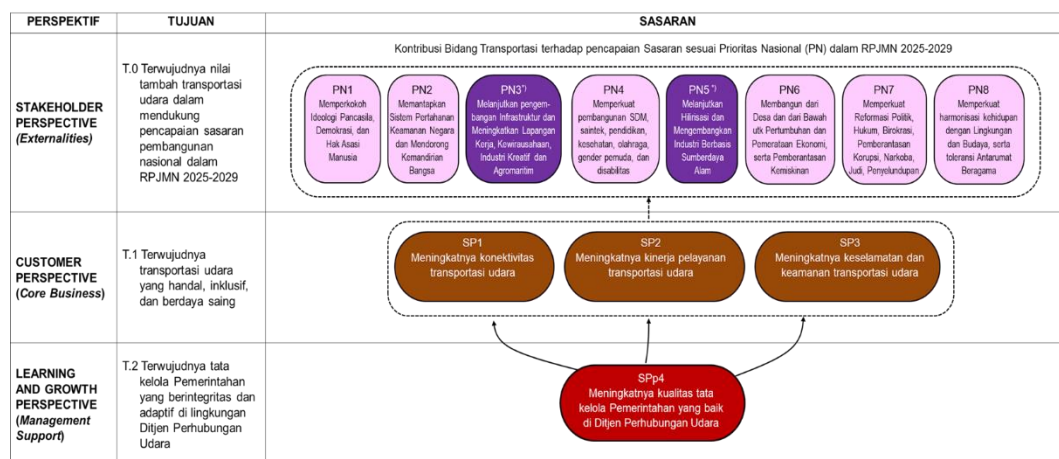
2. *Learning and Growth Perspective (Management Support)*

Mencakup Sasaran Program Penunjang (SPp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSPp 1 Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 2 Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 3 Indeks Kematangan dan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara;

- IKSPp 4 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 5 Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 6 Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 7 Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang ditetapkan;
- IKSPp 8 Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 9 Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.

Gambar 2. 4 *Strategy Map* Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029



*) terdapat penugasan langsung sebagai Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas dan Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran 2 RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025)

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2025-2029

2.5.1 Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII guna pencapaian visi misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang telah ditetapkan, maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII memiliki visi dan misi sebagai berikut:

«Terwujudnya Keselamatan , Keamanan Dan Pelayanan Operasional Penerbangan yang optimal di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII serta Peningkatan Konektivitas Transportasi Udara di Bandar Udara Wilayah Kerja Terutama Bandara 3TP»

Dalam Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII 2025-2029 terkandung arti perwujudan pelaksanaan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan

keamanan penerbangan untuk menciptakan penerbangan yang selamat, aman, nyaman dan patuh terhadap peraturan penerbangan yang berlaku, serta peningkatan konektivitas di bandar udara yang terletak di 3TP. Secara lebih rinci, kondisi yang ingin dicapai adalah:

- a. Meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan dalam pelaksanaan operasional penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;
- b. Memastikan pelayanan operasional penerbangan berjalan optimal di bandar udara di seluruh wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;
- c. Memastikan bahwa konektivitas penerbangan di daerah 3TP dapat terlaksana dengan baik untuk meningkat aksesibilitas dan perekonomian di wilayah tersebut guna mendukung pemerataan akses, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional;
- d. Kontribusi terhadap visi Indonesia Emas 2045 Transportasi udara menjadi bagian dari ekosistem pembangunan nasional yang berdaya saing global, mendukung pertumbuhan ekonomi, penguatan SDM, dan ketahanan nasional menuju Indonesia yang maju, sejahtera, dan berkelanjutan.

2.5.2 Misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029

Mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan serta pelayanan operasional penerbangan yang optimal di seluruh bandar udara wilayah kerja serta mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik untuk mendukung tercapainya Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII ditetapkan Misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII:

1. Menyediakan SDM/personel inspektur penerbangan yang memiliki kompetensi andal untuk melakukan pengawasan dan pengendalian dalam pelaksanaan operasional penerbangan;
2. Memastikan 'no go item' untuk keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja;
3. menyediakan sarana dan prasarana untuk pelaksanaan kegiatan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
4. Melakukan prinsip skala prioritas untuk memastikan bahwa keselamatan dan keamanan terjamin di wilayah kerja;
5. mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan kegiatan tugas pokok dan fungsi.

2.5.3 Tujuan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Untuk mencapai visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, maka di tetapkan tujuan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sebagai berikut:

1. Terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja;
2. Meningkatnya pelayanan operasional penerbangan di wilayah kerja;
3. Meningkatnya konektivitas penerbangan di wilayah kerja;
4. Meningkatnya tata kelola perkantoran yang baik untuk mendukung *e governance*.

2.5.4 Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Untuk mendukung pencapaian visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam renstra tahun 2025-2029, maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII telah memiliki sasaran sebagai berikut:

1. SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;;
2. SK2 Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;
3. SK3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;
4. SK4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII.

Tabel 2. 6 Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan
SK1 – Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1. Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/atau pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%
SK2 – Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%
	3. Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara	%
SK3 – Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%
	5. Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan
SK4 – Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6. Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%
	7. Persentase nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rp. Miliar
	8. Persentase kinerja pelaksanaan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%
	9. Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Kantor Otoritas Bandar Udara	%
	10. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Kantor Otoritas Bandar Udara	Indeks

Adapun indikator kinerja sasaran kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dapat diuraikan berdasarkan perspektif kinerja sebagai berikut:

A. Customer Perspective (Core Business)

Customer perspective merupakan perspektif yang menggambarkan kinerja utama organisasi dalam memberikan manfaat langsung kepada pengguna jasa dan pemangku kepentingan transportasi udara, khususnya terkait aspek konektivitas dan kualitas layanan transportasi udara.

Pada perspektif ini, indikator kinerja sasaran kegiatan mencakup:

Sasaran Kegiatan 1 (SK1): Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara

- IKK 1.1: Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo, dan/atau pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Indikator ini mencerminkan tingkat kepatuhan badan usaha dan penyelenggara angkutan udara terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan dalam penyelenggaraan angkutan udara, sebagai prasyarat terwujudnya konektivitas transportasi udara yang andal dan berkelanjutan.

Sasaran Kegiatan 2 (SK2): Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara

- IKK 2.1: Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara.
- IKK 2.2: Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.

Kedua indikator tersebut digunakan untuk mengukur tingkat pemenuhan standar pelayanan transportasi udara, baik pada aspek penyelenggaraan pelayanan di bandar udara maupun pelayanan yang diterima langsung oleh penumpang angkutan udara, guna meningkatkan kualitas layanan dan kepuasan pengguna jasa.

B. Internal Business Process Perspective

Internal Business Process Perspective menggambarkan kinerja organisasi dalam mengelola dan menjalankan proses bisnis internal secara efektif dan efisien guna mendukung pencapaian sasaran kinerja pada Customer Perspective. Perspektif ini menitikberatkan pada kualitas proses pengawasan, pengendalian, serta tata kelola internal organisasi.

Pada Kantor OBU VIII, perspektif proses bisnis internal tercermin melalui pelaksanaan pengawasan dan pengendalian terhadap keselamatan dan keamanan transportasi udara.

Sasaran Kegiatan 3 (SK3): Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara

- IKK 3.1: Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan.
- IKK 3.2: Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan.

Indikator-indikator tersebut mencerminkan efektivitas proses pengawasan dan pengendalian internal terhadap pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan oleh penyelenggara penerbangan dan bandar udara.

Sasaran Kegiatan 4 (SK4): Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik

- IKKp 4.1 Persentase nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi.

Indikator ini menggambarkan kualitas proses pengelolaan aset negara yang tertib, akurat, dan akuntabel sebagai bagian dari penguatan tata kelola internal organisasi.

C. Learning and Growth Perspective

Learning and Growth Perspective menggambarkan kapasitas dan kesiapan organisasi dalam mendukung kinerja berkelanjutan melalui penguatan sumber daya manusia, sistem kerja, serta budaya organisasi.

Pada Kantor OBU VIII, perspektif ini diwujudkan melalui peningkatan komunikasi publik, keterbukaan informasi, serta partisipasi Masyarakat.

- IKKp 4.2 Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Kantor Otoritas Bandar Udara.

Indikator tersebut mencerminkan upaya organisasi dalam membangun komunikasi dua arah dengan masyarakat dan pemangku kepentingan, serta meningkatkan kepercayaan publik terhadap kinerja dan pelayanan yang diberikan.

D. Financial Perspective

Financial Perspective dalam konteks instansi pemerintah berfokus pada efektivitas, efisiensi, dan akuntabilitas pengelolaan anggaran negara dalam mendukung pencapaian sasaran kinerja organisasi.

Pada Kantor OBU VIII, perspektif keuangan tercermin melalui Sasaran Kegiatan 4 (SK4) yang diukur dengan indikator:

- IKKp 4.3 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Otoritas Bandar Udara.
- IKKp 4.4 Persentase kinerja pelaksanaan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara.
- IKKp 4.5 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Indikator-indikator tersebut digunakan untuk mengukur tingkat akuntabilitas kinerja, efektivitas pengelolaan anggaran, serta dampak pelaksanaan program dan kegiatan terhadap kepuasan masyarakat sebagai penerima layanan.

Keterkaitan Antar Perspektif

Keempat perspektif kinerja tersebut saling terkait dan membentuk suatu siklus kinerja yang terintegrasi. Penguatan kapasitas organisasi melalui **Learning and Growth Perspective** mendukung peningkatan kualitas **Internal Business Process**, yang pada akhirnya menghasilkan kinerja layanan dan pengawasan yang optimal pada **Customer Perspective (Core Business)**, serta dikelola secara efisien dan akuntabel melalui **Financial Perspective**.

Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2. 7 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara;	Keterbatasan frekuensi penerbangan dan rute angkutan udara, khususnya pada bandar udara 3TP, akibat rendahnya tingkat keterisian penumpang dan kelayakan ekonomi rute.
		Rendahnya jumlah penumpang pada penerbangan yang beroperasi menyebabkan meningkatnya pembatalan slot penerbangan, yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya tingkat kepatuhan terhadap pelaksanaan PPRP.
		Terbatasnya jumlah pesawat udara yang tersedia mengakibatkan meningkatnya frekuensi penerbitan izin <i>Flight Approval</i> (FA) guna mengakomodasi kebutuhan penerbangan tidak berjadwal.
		Terbatasnya infrastruktur sisi udara dan sisi darat pada bandar udara wilayah kerja yang belum sepenuhnya memenuhi standar operasional.
		Kondisi geografis dan cuaca ekstrem di wilayah kepulauan yang berpotensi mengganggu kelancaran operasional penerbangan.
		Terbatasnya koordinasi lintas sektor dengan pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam mendukung keberlanjutan layanan angkutan udara perintis.
		Keterbatasan anggaran berpotensi menyebabkan pengawasan terhadap pelaksanaan penerbangan di wilayah kerja tidak dapat dilaksanakan secara optimal, meskipun pengawasan tetap dilakukan melalui penetapan prioritas dan optimalisasi sumber daya yang tersedia.
2		Belum optimalnya pemenuhan standar

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara;	pelayanan penumpang angkutan udara pada beberapa bandar udara wilayah kerja.
		Ketidaksiapan fasilitas pelayanan penumpang dalam menghadapi lonjakan trafik pada periode angkutan udara khusus (peak season).
		Kurangnya konsistensi pengawasan terhadap kinerja operasional pelayanan transportasi udara.
		Terbatasnya tindak lanjut atas hasil pengawasan akibat kendala anggaran dan kewenangan teknis.
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara;	Ditemukannya ketidaksesuaian pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan pada objek pengawasan.
		Keterbatasan kompetensi dan sertifikasi personel keselamatan dan keamanan penerbangan.
		Keterbatasan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan yang belum dapat ditindaklanjuti secara optimal.
		Tingginya ketergantungan terhadap tindak lanjut teknis oleh direktorat teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
		Dampak kebijakan efisiensi anggaran terhadap intensitas dan cakupan kegiatan pengawasan dan pengendalian.
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.	Ketidaktepatan waktu dan kualitas penyusunan dokumen perencanaan dan akuntabilitas kinerja.
		Belum optimalnya penerapan Manajemen Risiko dan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) secara terintegrasi.
		Keterbatasan kapasitas dan kompetensi sumber daya manusia di bidang perencanaan dan akuntabilitas kinerja.
		Perubahan kebijakan dan regulasi yang

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
		memerlukan penyesuaian cepat terhadap sistem dan proses kerja.
		Keterbatasan dukungan anggaran terhadap pelaksanaan penguatan tata kelola dan reformasi birokrasi.

Dalam rangka pencapaian sasaran kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, terdapat berbagai potensi risiko yang dapat memengaruhi efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi pengawasan serta pengendalian transportasi udara. Risiko-risiko tersebut bersumber dari faktor internal maupun eksternal organisasi, antara lain keterbatasan sumber daya manusia, sarana dan prasarana, dukungan anggaran, koordinasi lintas sektor, serta dinamika kebijakan dan kondisi lingkungan strategis..

Pada sasaran kegiatan **“Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara”**, risiko utama yang dihadapi meliputi keterbatasan frekuensi penerbangan dan rute angkutan udara, khususnya pada bandar udara di wilayah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP). Kondisi tersebut dipengaruhi oleh rendahnya jumlah penumpang yang berdampak pada kelayakan ekonomi rute, sehingga memicu pembatalan slot penerbangan dan menurunkan tingkat kepatuhan terhadap pelaksanaan PPRP. Selain itu, keterbatasan jumlah pesawat udara yang tersedia menyebabkan meningkatnya penerbitan izin *Flight Approval* (FA) untuk mengakomodasi penerbangan tidak terjadwal. Faktor lain yang turut berkontribusi adalah keterbatasan infrastruktur sisi udara dan sisi darat yang belum sepenuhnya memenuhi standar operasional, serta kondisi geografis dan cuaca ekstrem di wilayah kepulauan yang berpotensi mengganggu kelancaran operasional penerbangan.

Pada sasaran kegiatan **“Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara”**, risiko yang dihadapi antara lain belum optimalnya pemenuhan standar pelayanan penumpang pada beberapa bandar udara wilayah kerja. Kesiapan fasilitas pelayanan penumpang dalam menghadapi lonjakan trafik pada periode tertentu (*peak season*) masih perlu ditingkatkan. Di samping itu, konsistensi pengawasan terhadap kinerja operasional pelayanan transportasi udara belum sepenuhnya optimal, serta terbatasnya tindak lanjut atas hasil pengawasan akibat kendala

anggaran dan kewenangan teknis, yang secara keseluruhan dapat berdampak pada kualitas pelayanan dan tingkat kepuasan pengguna jasa transportasi udara. Sementara itu, pada aspek keselamatan dan keamanan transportasi udara, risiko dapat muncul berupa ketidaksesuaian pemenuhan standar keselamatan dan keamanan, keterbatasan fasilitas dan personel yang kompeten, serta keterbatasan tindak lanjut atas hasil pengawasan akibat kendala kewenangan dan anggaran. Kondisi tersebut berpotensi mempengaruhi tingkat kepatuhan terhadap regulasi dan standar penerbangan yang berlaku.

Sementara itu, pada sasaran kegiatan **“Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara”**, risiko dapat muncul berupa ketidaksesuaian pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan pada objek pengawasan. Keterbatasan kompetensi dan sertifikasi personel keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterbatasan fasilitas pendukung keselamatan dan keamanan yang belum dapat ditindaklanjuti secara optimal, menjadi faktor risiko yang signifikan. Tingginya ketergantungan terhadap tindak lanjut teknis di tingkat Direktorat Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga berpotensi memengaruhi kecepatan penanganan temuan pengawasan.

Adapun pada sasaran kegiatan **“Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”**, risiko yang dihadapi meliputi ketidaktepatan waktu dan kualitas penyusunan dokumen perencanaan serta akuntabilitas kinerja. Selain itu, penerapan Manajemen Risiko dan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) belum sepenuhnya terintegrasi secara optimal. Keterbatasan kapasitas dan kompetensi sumber daya manusia di bidang perencanaan dan akuntabilitas kinerja, serta dinamika perubahan kebijakan dan regulasi yang memerlukan penyesuaian cepat terhadap sistem dan proses kerja, juga menjadi faktor risiko yang perlu dimitigasi. Keterbatasan dukungan anggaran turut memengaruhi pelaksanaan penguatan tata kelola dan reformasi birokrasi.

Identifikasi risiko ini menjadi dasar dalam perumusan langkah-langkah pengendalian dan mitigasi risiko, guna memastikan pencapaian sasaran kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dapat dilaksanakan secara efektif, terukur, dan akuntabel sesuai dengan arah kebijakan dan panduan penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

Mengacu pada Undang Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, pentahapan pembangunan dalam jangka panjang nasional dilakukan secara terukur dan konsisten untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 meliputi tahap pertama 2025-2029, tahap kedua 2030-2034, tahap ketiga 2035-2039, dan tahap keempat 2040-2045, di mana dalam hal ini periode Renstra saat ini telah memasuki tahapan pertama periode 2025-2029. Tahapan Pertama (2025-2029) adalah Penguatan Transformasi.

Pada tahap ini, pertumbuhan ekonomi diperkirakan berada pada kisaran 5,6- 6,1 persen per tahun. Transformasi sosial dititikberatkan pada penuntasan pemenuhan pelayanan dasar kesehatan, pendidikan, dan perlindungan sosial, serta peningkatan kualitas SDM untuk membentuk manusia produktif. Transformasi ekonomi difokuskan pada upaya lanjutan proses hilirisasi sumber daya alam unggulan, peningkatan kapasitas riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja, penerapan ekonomi hijau, pemenuhan akses digital di seluruh wilayah Indonesia, pembangunan perkotaan dan pusat-pusat pertumbuhan utamanya di luar pulau Jawa. Transisi energi difokuskan pada penerapan CCS/CCUS dan pembatasan pembangunan PLTU batu bara; pemanfaatan Energy Storage System (ESS); pengembangan PLT ET (PLTA, PLTS, PLTP, PLTB, dan PLT Biomassa); penyiapan regulasi dan kelembagaan PLTN, hidrogen dan amonia rendah karbon; implementasi carbon credit secara luas; pengalihan subsidi fosil ke subsidi ET secara bertahap; peningkatan penggunaan gas bumi di sektor industri; peningkatan penggunaan kendaraan listrik dan peralatan listrik rumah tangga dan infrastruktur pendukungnya; dan pengembangan sistem jaringan kelistrikan melalui interkoneksi dan smart grid.

Transformasi tata kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit,

kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi, serta penguatan kapasitas masyarakat sipil.

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi yang tangguh dan pertahanan berdaya gentar kawasan difokuskan pada penguatan infrastruktur diplomasi dan kelembagaan, mengkonsolidasikan kebijakan dan langkah-langkah untuk memperkuat sinergi diplomasi, pembangunan kekuatan pertahanan berorientasi kepulauan dan maritim yang didukung industri pertahanan yang sehat, kuat dan mandiri.

Ketahanan sosial budaya dan ekologi difokuskan pada optimalisasi nilai agama dan budaya serta peran keluarga dalam pembangunan karakter manusia dan menggerakkan modal sosial dalam masyarakat; peningkatan ketangguhan manusia dan masyarakat dalam menghadapi berbagai perubahan dan bencana; penguatan riset, inovasi, dan teknologi dalam meningkatkan daya dukung sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup; pengembangan kapasitas kelembagaan dan instrumen kebijakan pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup, termasuk untuk energi baru terbarukan; penguatan standarisasi dan regulasi dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup; dan akselerasi pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dan penurunan emisi GRK.

Pembangunan wilayah pada tahap ini difokuskan untuk peningkatan pembangunan wilayah potensi ekonomi tinggi utamanya melalui optimalisasi pemanfaatan infrastruktur yang ada, termasuk pemanfaatan potensi ketersediaan

energi terutama dengan teknologi rendah karbon sesuai karakteristik wilayah (smart grid). Sementara itu, dalam kerangka transisi energi, secara bertahap pembangunan island grid (dimulai di Sumatera) dan national grid (dimulai antara Sumatera-Jawa) untuk mengoptimalkan pemanfaatan potensi sumber daya Energi Baru dan Terbarukan. Selanjutnya, dilakukan percepatan pembangunan konektivitas laut sebagai backbone logistic domestik yang dilengkapi dengan konektivitas udara, darat, dan digital. Melanjutkan pengembangan wilayah metropolitan dan kota besar serta melanjutkan pembangunan dan penyiapan 6 (enam) klaster ekonomi Ibu Kota Nusantara (IKN). Penuntasan pemenuhan pelayanan dasar berkualitas (pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur dasar termasuk listrik dengan micro grid) terutama pada wilayah dengan prioritas tinggi untuk mengurangi ketimpangan antar kelompok dan antar wilayah.

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Untuk mencapai prioritas pembangunan nasional sebagaimana yang diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Aksesibilitas Pariwisata dan KEK dalam Luar Pengembangan Jawa Kawasan sebagai wujud Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan

4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2025-2029 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029. Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 disertai Strategi Implementasi yang berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi core-business Kementerian Perhubungan, focusing dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai. Adapun Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 diuraikan sebagai berikut.

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui;
 - 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.

- 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).
 - 3) Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
 - 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.
 - 5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
- b. Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (Integrated Port Network).
 - 2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).
 - 3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop.
 - 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
 - 5) Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
 - 6) Pengembangan Hub Port/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
 - 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
 - 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.
- c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
 - 2) Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
 - 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).
 - 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mixed-use, urban renewal).
 - 4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.

- 5) Dukungan pengembangan I Intelligent Transport System pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
 - 3) Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb).
 - 6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayanan Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
 - 7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.
- f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
 - 2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).
 - 3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
 - 4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.

- 5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung National Logistic Ecosystem (NLE).
 - 7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.
2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
 - 2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).
 - 3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
 - 4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
 - b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
 - 2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
 - 3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb).
 - c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak).
 - 2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
 - 3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
 - 5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
 - 6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
 - 7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (Mobility As A Service/MAAS) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.
- d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektrifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.
 - 2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayanan dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
 - 3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan biodiesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel international Maritime Organization (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implementation to Reach

Net Zero Emission dan menjalankan dan implementasi Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap.

3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).
 - 6) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.
 - b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 2) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 3) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
 - 4) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Meningkatkan safety awareness dan peran masyarakat dalam peningkatan keselamatan transportasi.
 - 2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan self assessment keselamatan.
 - 3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.
 - 4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
 - 5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).
4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan perusahaan angkutan umum berbasis online.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
 - b. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Menyempurnakan program talent pool dengan merekrut calon ASN terbaik.
 - 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
 - 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
 - 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
 - c. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
 - 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program.
6. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju Good Governance yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
 - 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan
 - 5) *Smart Government* di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 6) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
 - 7) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.

- 8) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
- 9) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

Sebagai bagian dari sektor transportasi, maka sesuai dengan arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional sebagaimana disebut sebelumnya, maka Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana tertuang pada Tabel 3.1 dibawah ini.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

Tabel 3. 1 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis
Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sasaran Strategis	Arah Kebijakan	Strategi
Terwujudnya Konektivitas Nasional	1. Optimalisasi simpul transportasi eksisting 2. Pembangunan simpul transportasi baru 3. Pembagian komoditi barang ekspor – impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia 4. Reaktivitas jalur moda transportasi 5. Sinergitas Angkutan Umum dengan moda transportasi local 6. Penguatan distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Penguatan jaringan layanan moda eksistene terhadap simpul utama dan kawasan rawan banana, perbatasan terluar, dan terpencil 8. Peningkatan ksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi local 10. Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi.	1. Penguatan jaringan transportasi eksisting 2. Perluasan jaringan layanan Transportasi 3. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda 4. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi 5. Penerapan Traffic Demand Management pada semua layanan transportasi 6. Optimalisasi rute layanan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi 8. Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi local 10. Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi 11. Penyiapan kompetensi keahlian profesional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta

		pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia 12. Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia 13. Mendorong pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan 14. Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda 15. Mendorong peluang kerja sama dengan Badan Usaha/swasta untuk melaksanakan proyek potensial
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	1. Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi 2. Optimalisasi SDM pelayanan sarana dan prasarana 3. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi 5. Penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan 6. Penguatan skema pendanaan pengembangan system transportasi perkotaan 7. Mendukung kinerja logistik nasional	1. Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi 2. Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi 3. Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan 5. Mengembangkan prototype sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP 6. Dukungan terhadap transportasi ramah lingkungan, gender, difabel, dan lansia 7. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana 8. Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi 9. Subsidi Pengembangan Transportasi Perkotaan (Buy The Sennce) 10. Standardisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama (kedalaman, panjang dermaga, kinerja bongkar

		muat) 11. Pengembangan rute jaringan saling terhubung (loop) distribusi domestic 12. Pengembangan sistem informasi logistik (e-logistic) 13. Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland 14. Peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri 15. Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain (jembatan udara dan perintis darat)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1. Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan 2. Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR online, travel data recording. 3. Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi 4. Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan 5. Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum 6. Penyediaan fasilitas 2k)SS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi 7. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian 8. Pengembangan system 9. informasi terkait security awareness di setiap lokasi simpul utama transportasi 10. Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara	1. Penegakan hukum 2. Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan 3. Pembatasan usia sarana prasarana transportasi 4. Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan 5. Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi 6. Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi 7. Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan 8. Edukasi keselamatan transportasi 9. Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi 10. Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api 11. Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	1. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan	1. Pengendalian kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi proses hingga atau Menteri 2. Jangka waktu pengusulan kebijakan menjadi Keputusan Peraturan Perhubungan 3. Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan

		dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan 4. Peningkatan EST (Environmentally Sustainable Transportation) / transportasi berkelanjutan untuk setiap kota metropolitan dan kota besar 5. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan Penyusunan SOP layanan transportasi ramah lingkungan
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	1. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industry dan pengembangan sarana prasarana transportasi; 2. Pembentukan SDM Yang Berkarakter Dan Berintegritas; 3. Peningkatan Relevansi dan Daya Saing Lembaga Diklat SDM Transportasi; 4. Optimalisasi peran kelembagaan (BPSDM Perhubungan) dalam pengembangan SDM transportasi.	1. Pengembangan Sumber Daya Manusia(SDM)yang mumpuni; 2. Peningkatan Link and Match SDM Transportasi; 3. Penguatan SDM Transportasi Berbasis Wilayah dan Kemasyarakatan; 4. Peningkatan Pendidikan Agama, Karakter dan Budi Pekerti; 5. Peningkatan Pemahaman dan Pengamalan Nilai-nilai Agama; 6. Peningkatan Pendidikan Kewarganegaraan dan Bela Negara; 7. Melakukan reformasi di system pendidikan dan pelatihan vokasi di sektor Transportasi yang dilakukan secara terpadu dan terintegrasi; 8. Peningkatan Kualitas dan Pengembangan Penelitian (Research & Development); 9. Transformasi kelembagaan Balai/ UPT BPSDM Perhubungan menuju BLU/BHMN; 10. Peningkatan peran BPSDM Perhubungan dalam pengembangan lembaga pendidikan dan Draft Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020 - 2024 99 Sasaran Strategis Arab Kebijakan Strategi pelatihan SDM transportasi.
Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	1. Pembangunan berkelanjutan yang menjamin keberlanjutan kehidupan ekonomi dan social masyarakat, menjaga kualitas lingkungan hidup, serta meningkatkan pembangunan yang inklusif dan pelaksanaan tata kelola yang mampu menjaga	1. Menghitung Nilai indeks berkelanjutan (sustainability index) pada sarana dan/atau prasarana transportasi sebagai acuan dan feedback bagi peningkatan kualitas system transportasi

	peningkatan kualitas kehidupan dari satu generasi ke generasi berikutnya.	2. Perumusan kebijakan adaptasi dan/atau mitigasi perubahan iklim di sektor transportasi serta pelaporan rencana aksi penurunan emisi GRK di sektor transportasi 3. Melakukan Pemetaan Dan Intensifikasi Dokumen Lingkungan
Meningkatnya Pengawasan Pengendalian dan	1. Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan kinerja Kementerian Perhubungan	1. Melakukan reviu Renstra dan Renja Kemenhub secara kontinu 2. Melakukan Evaluasi Kemanfaatan Terhadap Rencana Pembangunan dan Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi 3. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Kementerian Perhubungan 4. Pengembangan sistem e-monev untuk penilaian kinerja Kementerian Perhubungan 5. Mendorong peningkatan tindak lanjut terhadap rekomendasi Laporan Hasil Audit(LHA)
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Baik	1. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten 3. Penyempurnaan SOP layanan transportasi 4. Pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan 5. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Balai atau UPT 6. Deregulasi peraturan dan perijinan serta sinkronisasi regulasi antar lembaga 7. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian	1. Penertiban paket-paket Deregulasi perijinan di lingkungan kementerian Perhubungan 2. Peningkatan pemahaman dan kesadaran pengguna dalam penerapan SOP layanan transportasi 3. Penggunaan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi untuk layanan transportasi baik komersil maupun non komersil 4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi 5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung smart city pada kota besar dan metropolitan 6. Peraturan pemanfaatan Barang Milik Negara di lingkungan Kementerian Perhubungan

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Dalam rangka mewujudkan pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional di bidang perhubungan udara dilakukan melalui arah kebijakan dan strategi sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 3. 2 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK1	a. Optimalisasi pelayanan

SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	Meningkatkan konektivitas transportasi udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana	angkutan udara perintis penumpang dan kargo (Program Jembatan Udara); b. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan pelayanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan tarif angkutan udara perintis; d. Pengembangan/optimalisasi bandar udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana; e. Optimalisasi slot penerbangan; f. Pembangunan bandar udara baru; g. Pembangunan bandar udara perairan dan <i>Aerodrome</i> Perairan; h. Standarisasi <i>airstrip/lapter</i>; i. Optimalisasi pelayanan Navigasi Penerbangan.
	AK2 Pemenuhan regulasi pendukung konektivitas transportasi udara	a. Penyusunan tatanan jaringan dan rute angkutan udara; b. Evaluasi tatanan kebandarudaraan nasional; c. Evaluasi tatanan Navigasi Penerbangan; d. Pemenuhan regulasi terkait penerbangan perintis; e. Pemenuhan regulasi terkait <i>aerodrome</i> perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standarisasi <i>airstrip/lapter</i>.
	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep <i>smart airport</i>; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN;

		c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>);

		d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i> ; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi <i>ICAO CORSIA</i> dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (<i>Sustainable AviationFuel</i>).
SP3 Meningkatnya a Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan

		Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai <i>Aerodrome</i> Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (<i>Balon Udara, Aerosport</i>, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (<i>Safety Enhancement Initiatives</i>) di dalam <i>National Aviation Safety Program</i> (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (<i>Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan

		fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitasi (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanaan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penerapan prinsip <i>good governance</i> dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara; c. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan penyelenggaraan SAKIP dalam rangka penilaian SAKIP Ditjen Perhubungan Udara; d. Sinkronisasi dokumen perencanaan Ditjen Perhubungan Udara dengan

		kebijakan nasional (RPJPN/RPJMN); e. Peningkatan efisiensi dan efektivitas dalam perencanaan dan penganggaran (melalui sistem aplikasi perencanaan dan penganggaran); f. Optimalisasi anggaran berbasis kinerja; g. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).
	AK11 Peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Pengembangan SDM berdasarkan prinsip manajemen talenta di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui program pelatihan teknis serta memenuhi kompetensi manajerial, sosio kultural dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan; c. Penerapan sistem penilaian kinerja SDM berbasis kinerja (<i>Performance-Based Assessment</i>); d. Penghargaan dan insentif berbasis kinerja dengan menerapkan sistem <i>reward and punishment</i> yang adil untuk meningkatkan motivasi kerja; e. Pemenuhan fasilitas kerja (lingkungan kerja) yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja; f. Membangun budaya kerja yang positif melalui penerapan nilai-nilai perilaku kerja "BerAKHLAK" (Berorientasi Pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif); g. Monitoring dan evaluasi berkala terhadap efektivitas program pengembangan SDM; h. Transformasi digital dalam

		manajemen SDM untuk efisiensi pengelolaan SDM dan analisis kinerja serta pengembangan karier pegawai.
	AK12 Peningkatan efektivitas kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyesuaian organisasi merujuk pada ketentuan Perpres 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara dan Perpres 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan; b. Pembentukan organ Manajemen Keselamatan Penerbangan (<i>State Safety Program / SSP</i>); c. Penataan tata kerja penegakan hukum; d. Pemisahan fungsi regulator dan operator terkait tata kerja pengelolaan bandar udara yang diselenggarakan oleh unit organisasi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; e. Penataan tata kerja terhadap pembinaan <i>Intelligent Air Transport</i>; f. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penataan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU; h. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor UPBU dan Satuan Pelayanan/Satpel; i. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Balai-balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
	AK13 Peningkatan efektivitas regulasi Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyusunan regulasi yang selaras dengan standar internasional (ICAO); b. Mengidentifikasi kebutuhan regulasi berdasarkan tantangan aktual dan perkembangan sektor terkait; c. Penyederhanaan dan reformasi regulasi dengan mengevaluasi, menghapus

		atau merevisi regulasi yang tumpang tindih dan tidak relevan; d. Deregulasi dan simplifikasi aturan melalui penyederhanaan prosedur perizinan dan regulasi agar lebih efisien dan mudah dipahami; e. Penyusunan regulasi yang adaptif terhadap perubahan teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara; f. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan; g. Peningkatan partisipasi publik dalam pembentukan regulasi (harmonisasi regulasi lintas sektor); h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
	AK14 Peningkatan implementasi <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi <i>roadmap</i> TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara <i>online</i> untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (<i>Cyber Security</i>) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi <i>e-Government/Smart Governance</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara;

		f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti <i>Internet of Things (IoT)</i> dan <i>Big Data Analytics</i> untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan <i>stakeholder</i> terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
--	--	--

3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII

Arah kebijakan dan strategi merupakan rumusan perencanaan komprehensif tentang bagaimana suatu unit kerja mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam Renstra dengan efektif dan efisien. Arah kebijakan adalah rangkaian prioritas kerja yang menjadi pedoman dan dasar untuk pelaksanaan kegiatan yang akan dicapai pada sebuah periode. Arah kebijakan yang sudah

dirumuskan menjadi sebuah pedoman dimaksudkan untuk mengarahkan strategi dan implementasinya agar lebih sinergi dan berkesinambungan dalam mencapai target sasaran selama kurun waktu 5 (lima) tahun ke depan, sehingga diharapkan dapat memberikan hasil kerja yang lebih optimal. Arah kebijakan dan strategi yang akan dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029 diuraikan pada tabel berikut:

Tabel 3. 3 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang pelayanan angkutan udara, melalui strategi : - Pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan pelayanan penerbangan komersil di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII - Pelaksanaan kegiatan inspeksi, pengamatan (surveillance) dan pemantauan (monitoring) pelayanan angkutan udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII secara rutin dan terjadwal; - Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri sesuai PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara dan PR 07 Tahun 2025 Tentang Tata Cara Pelaporan Pelaksanaan Penetapan Rute Penerbangan dalam Negeri Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Haji sesuai PM 1 Tahun 2013 di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Peningkatan Pengawasan Kegiatan

		Angkutan Udara meliputi monitoring implementasi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan(PPRP), FA, tarif, dan Slot Time dan meningkatkan koordinasi dengan Direktorat Angkutan Udara;
2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang pelayanan bandar udara, melalui strategi : - Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Bandar Udara sesuai PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Peningkatan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara Mengacu kepada PM 30 Tahun 2021 Tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara;
3	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan di bidang keselamatan operasi bandar udara, melalui strategi : - Pengawasan terhadap pemenuhan dokumen Sertifikat dan Register Bandar Udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Pengawasan terhadap kelayakan fasilitas dan peralatan bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Memastikan standard prosedur di bidang keselamatan operasi bandar udara telah diimplementasikan sesuai dengan peraturan perundang – undangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Mendorong penyelenggara bandar udara untuk melakukan pengawasan internal di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Mendorong penyelesaian temuan eksternal dan tindaklanjut yang dilaksanakan oleh inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sesuai batas waktu yang telah

		ditentukan; f. Memberikan masukan/rekomendasi teknis bidang keselamatan operasi bandar udara kepada direktorat terkait; g. Berkoordinasi dengan Direktorat Teknis terkait tindak lanjut temuan, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang keselamatan operasi bandar udara yang dilaksanakan oleh inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; h. Melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi/lembaga lain terkait bidang keselamatan operasi bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII;
		Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang keamanan penerbangan, melalui strategi : a. Meningkatkan pengawasan, pengendalian fasilitas dan sistem keamanan secara terintegrasi sesuai PM No. 09 Tahun 2024 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional; b. Melakukan pengawasan terhadap keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; c. Melakukan pengawasan terhadap pemenuhan jumlah personel keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sesuai dengan kategori bandar udara untuk keamanan penerbangan; d. Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) keamanan penerbangan yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku serta telah mengimplementasikan sesuai dengan peraturan perundang-

		undangan; e. Memastikan pemenuhan dokumen Program Keamanan Penerbangan (Program Keamanan Bandar Udara, Program Keamanan Angkutan Udara, Program Keamanan Kargo dan Pos, dan Program Keamanan LPPNPI di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; f. Memastikan pemenuhan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat (<i>Airport Emergency Plan</i>) bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; g. Pengawasan terhadap standar keamanan penerbangan agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; h. Pemeriksaan standar keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja masih sesuai ketentuan; i. Pengendalian terhadap kegiatan sertifikasi dan pemenuhan lisensi personil keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; j. Bimbingan teknis terkait standar prosedur keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; k. Berkoordinasi dengan Direktorat keamanan penerbangan terkait pemberian masukan/rekomendasi teknis serta tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang keamanan penerbangan.
		Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang Pelayanan

		Darurat, melalui strategi : - Pengawasan terhadap Unit PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam memberikan pelayanan PKP-PK secara cepat dan tepat sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Pengawasan terhadap pemenuhan jumlah personel PKP-PK di bandara wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sesuai dengan kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Pengawasan terhadap pemenuhan kendaraan PKP- PK di bandar udara wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) PKP-PK yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku sehingga akan lebih efektif dan efisien; - Memastikan pemenuhan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat (<i>Airport Emergency Plan</i>) bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Pengawasan terhadap kegiatan pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKP-PK agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Pengawasan terhadap penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan/atau <i>Salvage</i> di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; - Pemeriksaan dan/atau pengujian Fasilitas Pelayanan Darurat di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar
--	--	---

		Udara Wilayah VIII secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja fasilitas pelayanan darurat masih sesuai ketentuan; i. Pengawasan terhadap pelaksanaan Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat (PKD) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Kelas Utama; j. Bimbingan teknis terkait standar prosedur PKP-PK dan Salvage di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; k. Berkoordinasi dengan Direktorat Bandar Udara terkait masukan/rekomendasi teknis dan tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII , implementasi regulasi di bidang pelayanan darurat;
		Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan, melalui strategi : a. Pengawasan terhadap Unit Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam memberikan pelayanan Navigasi Penerbangan secara cepat dan tepat sesuai dengan jenis pelayanan yang diberikan mengacu pada PM 55 Tahun 2016 Tentang Tataunan Navigasi Penerbangan Nasional; b. Pengawasan terhadap pemenuhan peralatan Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk Navigasi Penerbangan; c. Pengawasan terhadap Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; d. Pengawasan terhadap Gangguan Frekuensi Radio Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar

		Udara Wilayah; e. Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) peralatan Navigasi Penerbangan yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku; f. Pengawasan terhadap pemenuhan peralatan serta kegiatan pemeliharaan peralatan penunjang Navigasi Penerbangan agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; g. Pemeriksaan dan/atau pengujian peralatan Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja peralatan Navigasi Penerbangan masih sesuai ketentuan; h. Pengendalian terhadap kegiatan (Sosialisasi / Bimbingan Teknis) bidang navigasi penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; i. Berkoordinasi dengan Direktorat Navigasi Penerbangan terkait masukan/rekomendasi teknis bidang navigasi penerbangan serta tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur Navigasi Penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang Navigasi Penerbangan
		Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, melalui strategi : a. Memastikan <i>stakeholder</i> (Airlines dan Approved Maintenance Organization) di wilayah kerja Kantor

		Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII memperbaharui dokumen buku manual sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku b. Melaksanakan pengawasan terhadap pemenuhan regulasi di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara sesuai CASR 121, 135, 91, dan 145 di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; c. Pengawasan terhadap pemenuhan standar perawatan dan kegiatan pemeliharaan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara sesuai dengan PM 57 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 145 Tentang Organisasi Perusahaan Perawatan Pesawat Udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara; d. Pengendalian terhadap perpanjangan sertifikasi pesawat udara/ <i>Renewal Certificate of Airworthiness</i> (CoA) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; e. Berkoordinasi dengan Direktorat kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara terkait masukan/rekomendasi teknis dan tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.
4	Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik	Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kantor Otoritas Wilayah VIII, melalui strategi: a. Pemenuhan dokumen SAKIP di

		Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII sesuai dengan PM No. 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan SAKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan; b. Pemenuhan dokumen SPIP di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII PM No.25 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan SPIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan KM No. 69 Tahun 2023 Tentang Manajemen Risiko; c. Pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII; d. Pemenuhan Pelayanan perijinan yang bersih dan transparan bebas gratifikasi dan korupsi melalui perijinan online; e. Penerapan <i>e-government</i> untuk mencegah adanya praktik Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN).
--	--	--

3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII MANADO

Dari sisi regulasi, Kantor Otoritas Bandar Udara selalu berkomitmen untuk berpegang pada berbagai dasar hukum yang relevan terkait sektor transportasi udara. Adapun beberapa peraturan hukum yang menjadi dasar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII saat ini antara lain:

1. UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
3. PM 22 tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara;
4. PM 59 tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan;
5. PM 40 tahun 2020 tentang Program Pelatihan bagi Inspektur Penerbangan;
6. KM 155 tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;

7. KP. 459 Tahun 2015 Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Selanjutnya, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII secara berkelanjutan melakukan pemantauan terhadap perkembangan regulasi, baik yang berlaku saat ini maupun yang berpotensi diterapkan di masa mendatang. Dalam rangka merespons dinamika tersebut, Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan berbagai langkah strategis agar mampu beradaptasi secara cepat serta memahami setiap ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebagai perpanjangan tangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII memiliki peran penting dalam menyelaraskan persepsi dan implementasi regulasi melalui penerbitan berbagai instrumen pengaturan, antara lain Standar Operasional Prosedur (SOP), surat edaran, petunjuk teknis, dan bentuk kebijakan teknis lainnya. Instrumen tersebut disusun dan diterbitkan dengan mengacu pada regulasi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara serta mempertimbangkan kondisi ideal pada saat peraturan ditetapkan, guna menjamin tercapainya aspek keselamatan dan keamanan penerbangan.

Selain itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII juga berpartisipasi dalam proses evaluasi dan rencana perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 sebagai upaya penguatan kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara. Partisipasi ini mencerminkan komitmen untuk memastikan bahwa kerangka regulasi yang berlaku tetap relevan dan mampu menjawab kebutuhan pengawasan serta pengendalian kegiatan penerbangan. Di sisi lain, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII juga melakukan koordinasi secara aktif dengan Direktorat Teknis terkait guna mendukung implementasi dan penegakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2021. Implementasi peraturan tersebut diharapkan dapat meningkatkan kewenangan dan peran strategis Kantor Otoritas Bandar Udara dalam menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian, serta penegakan regulasi di bidang penerbangan sipil.

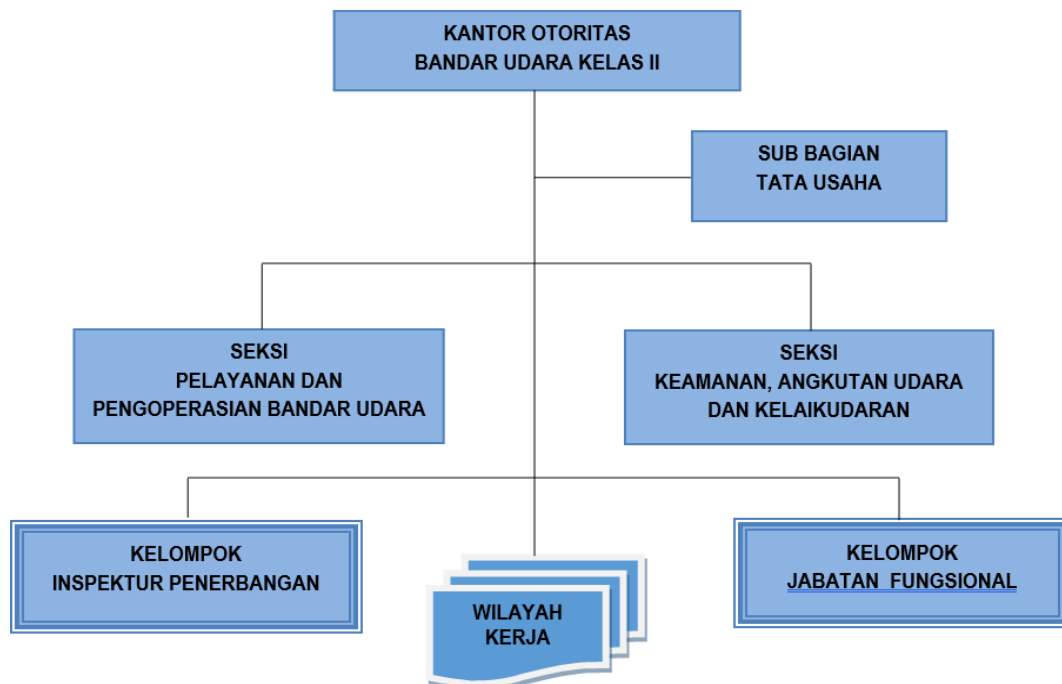
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN

3.6.1 Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII

Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kewenangan

terkait ketentuan mengenai kedudukan dan hubungan pertanggungjawaban Kantor Otoritas Bandar Udara sebagaimana dimaksud, dalam pelaksanaannya dilimpahkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara dipimpin oleh seorang Kepala Kantor.

Gambar 3. 1 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII



Berdasarkan PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi:

1. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
2. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
3. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai rencana induk bandar udara;

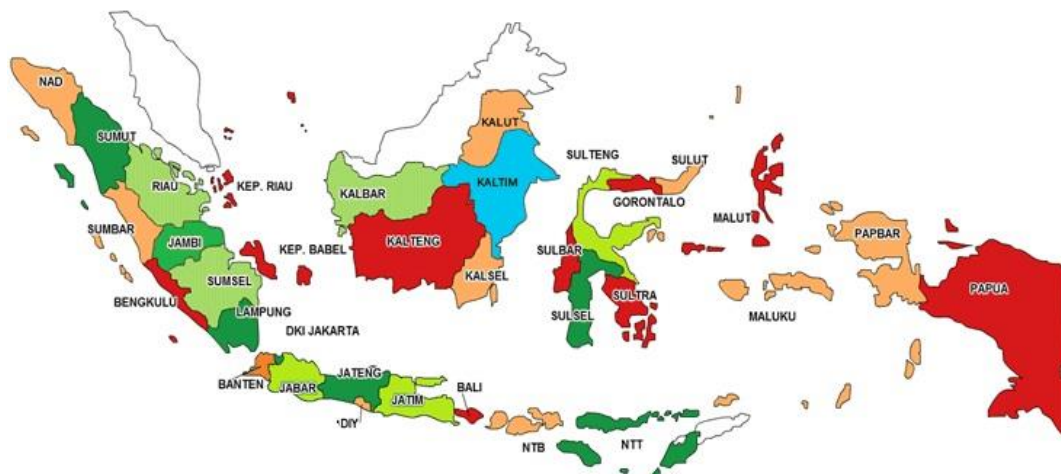
5. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
6. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
7. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
8. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
9. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);
10. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara; dan
11. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Fungsi pengendalian dan pengawasan yang dilakukan Kantor Otoritas Bandar Udara juga diatur dalam PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara meliputi:

1. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
2. Pemberian arahan, bimbingan, Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), Perpanjangan Perizinan Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Angkutan Udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (*Facilitation/FAL*);
3. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Pengesahan, Rekomendasi, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel)

- dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Bandar Udara;
4. Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Navigasi Penerbangan; dan
 5. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel), pemberian PAS Bandar Udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif di bidang Keamanan Penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta Pelayanan Darurat.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam melaksanakan tugas dan fungsinya meliputi wilayah kerja yang terdiri dari 4 (empat) provinsi yaitu Provinsi Sulawesi Utara, Maluku, Maluku Utara, dan Gorontalo yang terdiri dari 32 bandar udara yang telah beroperasi. Adapun Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) /Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang saat ini telah beroperasi di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII adalah sebagai berikut:



BADAN USAHA BANDAR UDARA

1. Bandara Internasional Sam Ratulangi Manado
2. Bandara Internasional Pattimura Ambon

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

1. Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
2. Bandar Udara Sultan Babullah Ternate

3. Bandar Udara Melongguane
4. Bandar Udara Miangas
5. Bandar Udara Naha
6. Bandar Udara Siau
7. Bandar Udara Bolaang Mongondow
8. Bandar Udara Pahuwato
9. Bandar Udara Bandaneira
10. Bandar Udara Kufar
11. Bandar Udara John Becker
12. Bandar Udara Jos Omo Imsula
13. Bandar Udara Karel Sadsuitubun
14. Bandar Udara Dobo
15. Bandar Udara Larat
16. Bandar Udara Mathilda Batylayeri
17. Bandar Udara Namniwel
18. Bandar Udara Namrole
19. Bandar Udara Amahai
20. Bandar Udara Wahai
21. Bandar Udara Gebe
22. Bandar Udara Emalamo
23. Bandar Udara Gamar Malamo
24. Bandar Udara Buli
25. Bandar Udara Kuabang
26. Bandara Khusus Marimoi
27. Bandar Udara Oesman Sadik
28. Bandar Udara Pitu
29. Bandar Udara Khusus Weda Bay
30. Bandar Udara Dofa Benjina

3.7 MANAJEMEN RESIKO KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan

mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Mendasari Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, disebutkan bahwa salah satu instrumen kunci dalam proses ketercapaian sasaran strategis dan target kinerja organisasi adalah penerapan manajemen risiko secara sistematis dan terintegrasi. Manajemen risiko dimaknai sebagai serangkaian proses identifikasi, analisis, evaluasi, serta penanganan potensi hambatan yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan Renstra. Proses ini tidak hanya menilai kemungkinan terjadinya risiko, tetapi juga mengukur besaran dampaknya terhadap kinerja program, kegiatan, maupun sasaran strategis.

Penerapan manajemen risiko dilakukan sejak tahap perencanaan hingga evaluasi. Pada tahap penyusunan Renstra, analisis risiko digunakan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan strategis, keterbatasan sumber daya, serta potensi gangguan internal maupun eksternal. Selanjutnya, dalam tahap pelaksanaan, manajemen risiko menjadi alat pemantauan berkala untuk memastikan setiap risiko yang teridentifikasi dapat dimitigasi tepat waktu guna merespons dinamika dan tantangan secara tepat, terukur, dan berkelanjutan, demi tercapainya tujuan pembangunan nasional yang telah ditetapkan.

Penerapan manajemen risiko Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dilakukan sejak tahap perencanaan hingga evaluasi. Pada tahap penyusunan Renstra, analisis risiko digunakan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan strategis, keterbatasan sumber daya, serta potensi gangguan internal maupun eksternal. Selanjutnya, dalam tahap pelaksanaan, manajemen risiko menjadi alat pemantauan berkala untuk memastikan setiap risiko yang teridentifikasi dapat dimitigasi tepat waktu guna merespons dinamika dan tantangan secara tepat, terukur, dan berkelanjutan, demi tercapainya sasaran strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII. Untuk selanjutnya mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam tabel manajemen risiko dibawah yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3. 4 Mitigasi Risiko

No.	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggungjawab Resiko
SP1. Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara			
1	Tidak Terpenuhinya target rencana pengawasan angkutan udara di wilayah kerja sesuai rencana Kerja	a. Melakukan skala prioritas pelaksanaan pengawasan serta melaksanakan monitoring pengawasan menggunakan teknologi komunikasi (zoom) b. Meningkatkan kompetensi SDM untuk peningkatan pengawasan angkutan udara di wilayah udara	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
2	Banyaknya temuan inspektur angkutan udara yang berulang dikarenakan kewenangan penerapan sanksi kepatuhan hanya pada direktorat teknis /Direktur Jenderal	a. Melakukan koordinasi teknis dan sesditjen terkait dengan penguatan fungsi kantor otoritas bandar udara	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
3	Belum terpenuhinya inspetur penerbangan bidang angkutan udara	a. Mendorong peningkatan kompetensi sdm melalui program diklat untuk pemenuhan jabatan inspektur penerbangann	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
SP2.Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara			
1	Banyaknya temuan hasil pengawasan yang	Penguatan fungsi Kantor otoritas bandar udara untuk dapat memberikan penerapan sanksi	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara

	berulang dan tidak dilanjutkan	terhadap hasil pengawasan	
SP3. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara			
1	Dari hasil pengawasan terdapat belum terpenuhinya fasilitas dan sdm yang kompetensi di operator penerbangan	Melakukan mitigasi resiko terhadap prioritas fasilitas yang harus dipenuhi agar standar keselamatan terpenuhi	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
2	Kurangnya koordinasi yang baik antar operator bandar udara dengan kantor otoritas bandar udara terutama terkait dengan kejadian menonjol	Melakukan peningkatan koordinasi dan komunikasi terhadap stakeholder penerbangan di wilayah kerja	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
3	Belum terpenuhinya inspektur penerbangan bidang kelaikudaraan dan operasi serta bidang navigasi penerbangan	Mendorong peningkatan kompetensi sdm melalui program diklat untuk pemenuhan jabatan inspektur penerbangann	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
SP.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	Peningkatan kualitas administrasi dan peningkatan kompetensi sdm dalam melakukan penyusunan renstra dan renja	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
2	Belum terpenuhinya sdm yang memiliki kompetensi	Pemenuhan kompetensi sdm dengan memberikan diklat teknis sesuai dengan diklat teknis yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan jabatan fungsional	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara

3	Regulasi terkait dengan tata kerja dan organisasi kantor otoritas bandar udara yang sudah tidak sesuai dengan organisasi dan tata kerja Direktorat jenderal perhubungan udara	Ikut berpartisipasi dalam penataan fungsi kantor otoritas bandar udara yang sedang dilaksanakan oleh sekretariat direktorat jenderal perhubungan udara	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara
---	---	--	-------------------------------------

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 terdiri dari lima sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045.

Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen berbasis inovasi serta secara inklusif dan berkelanjutan. Lapangan pekerjaan layak (*decent job*) yang tercipta akan meningkatkan jumlah penduduk berpendapatan menengah sekitar 80 persen.

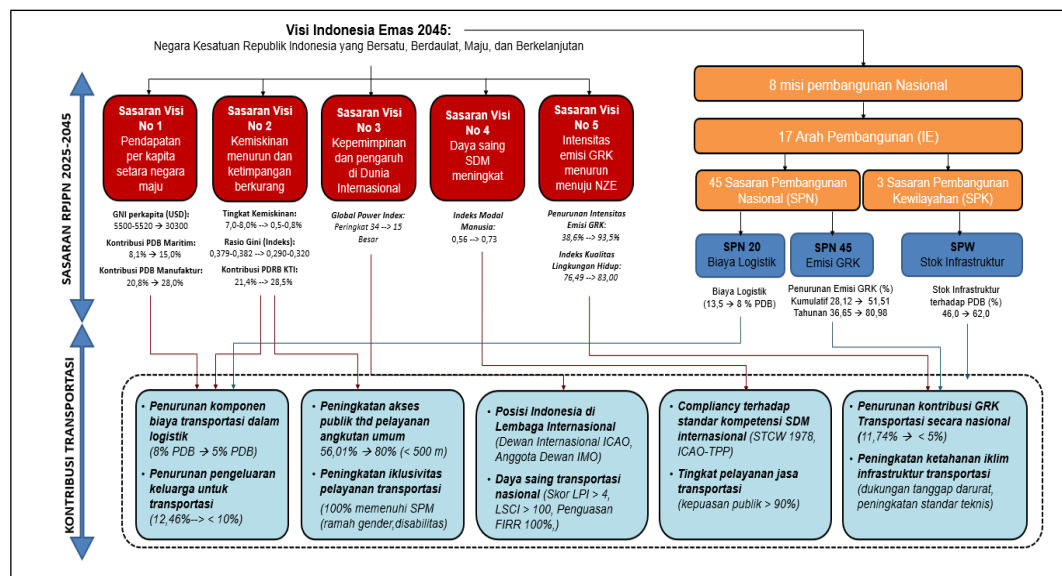
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan antar waktu dan antar wilayah. Ketimpangan pendapatan antar penduduk semakin menurun dengan Rasio Gini berkisar 0,290-0,320. Sementara itu, ketimpangan antar wilayah menurun dengan peningkatan kontribusi PDRB Kawasan Timur Indonesia menjadi 28,5 persen.

Sasaran ketiga, sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Index* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

Sasaran keempat adalah meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan teknologi, inovasi dan kreativitas, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui peningkatan Indeks Modal Manusia (*Human Capital Indeks*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.

Sasaran kelima dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkungan dalam kerangka ekonomi hijau yang ditunjukkan oleh menurunnya intensitas emisi Gas Rumah Kaca dibandingkan kondisi Tahun 2010 menjadi 93,5 persen pada Tahun 2045, dan meningkatnya Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 pada tahun yang sama.

Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045



4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

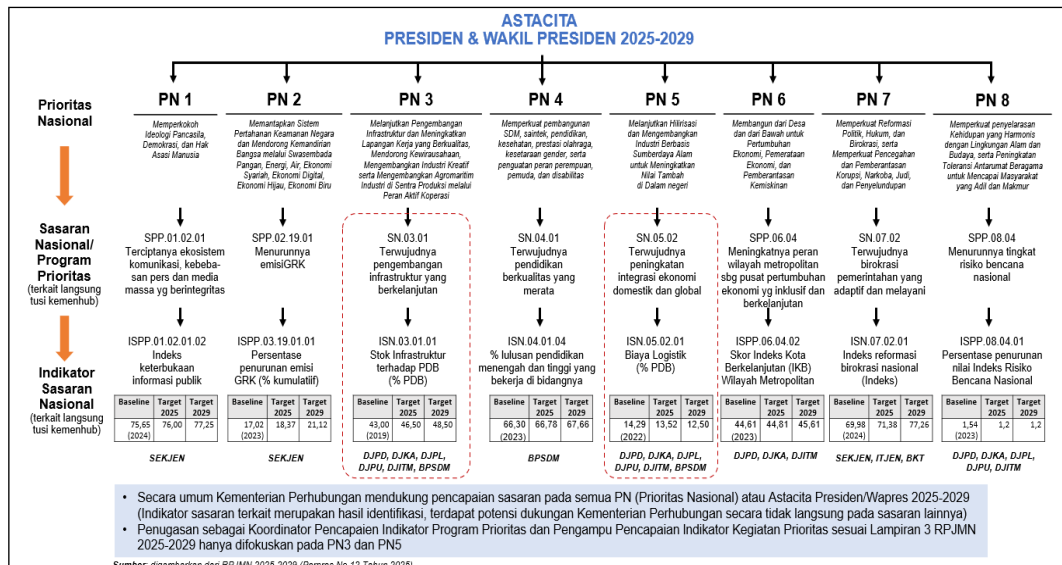
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045. RPJMN 2025-2029 memuat Delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap prioritas nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029.

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarnya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta). Pencapaian sasaran pembangunan nasional juga harus didukung dengan kebijakan kelembagaan, regulasi, serta pendanaan dan investasi. Hal ini salah satunya harus tercermin melalui sinkronisasi perencanaan dan penganggaran. Upaya mempercepat pencapaian sasaran pembangunan nasional juga ditentukan oleh proyek prioritas pembangunan nasional pada RPJM Nasional dan RKP. Proyek prioritas pembangunan nasional tersebut dilengkapi dengan ukuran keberhasilan yang mendukung tercapainya sasaran prioritas pembangunan nasional.

Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029

Prioritas Nasional	Sasaran dan Indikator	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
Prioritas Nasional 2: Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau, dan Ekonomi Biru	Sasaran : Terwujudnya Transformasi Ekonomi Hijau			
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Kumulatif (%)	17,02 (2023)	18,37	21,12
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Tahunan (%)	23,48 (2023)	26,67	30,11
Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	Sasaran : Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan			
	Stok Infrastruktur terhadap PDB (%)	43,0 (2019)	46,5	48,5
Prioritas Nasional 5: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri	Sasaran : Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global			
	Biaya Logistik (% PDB)	14,29 (2022)	13,52	12,50

Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub



Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029

PRIORITAS NASIONAL 3: MELANJUTKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN MENINGKATKAN LAPANGAN KERJA YANG BERKUALITAS, MENDORONG KEWIRAUSAHAAN, MENGEKSPANSI INDUSTRI KREATIF SERTA MENGEKSPANSI AGROMARITIM INDUSTRI DI SENTRA PRODUKSI MELALUI PERAN AKTIF KOPERASI								
Prioritas Nasional/Program Prioritas/Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi	Koordinator/ Pengampu
03 PN: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendukung Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi								
03.01 PP: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda	01 - Meningkatkan konektivitas dan layanan multimoda melalui integrasi transportasi darat, laut dan udara	04 - On Time Performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04 KP: Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	01 - Tervujudnya jaringan bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,59 (2023)	77	81		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04.01 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara								
03.01.04.02 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Prioritas								
03.01.04.03 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Tertinggal								
03.01.04.04 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang								
03.01.04.05 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Kargo Udara								
03.01.04.06 PRO-P: Keselamatan dan Keamanan Penerbangan								
03.01.04.07 PRO-P: Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Udara								

Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029

PRIORITAS NASIONAL 5 : MELANJUTKAN HILIRISASI DAN MENGEMBANGKAN INDUSTRI BERBASIS SUMBER DAYA ALAM UNTUK MENINGKATKAN NILAI TAMBAH DI DALAM NEGERI								
Prioritas Nasional/Program Prioritas/Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi	Koordinator/ Pengampu
05 PN: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri								
05.03 PP: Optimalisasi Backbone Integrasi Ekonomi dan Perkuatan Sistem Logistik Nasional								
05.03.01 KP: Penguatan Infrastruktur Konektivitas, Layanan Backbone, dan Sarana Penunjang Logistik	01 - Menguatnya infrastruktur konektivitas, layanan <i>backbone</i> , dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas									
PP 03.01	On time performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	81	82	84	85	
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121	121	121	121	
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408	408	408	408	Subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	78	79	80	81	

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (per tahun)	3 (2023)	9	8	8	3	5	1. Juanda - Surabaya 2. Sultan Hasanudin - Makassar 3. Sentani – Jayapura 4. Hang Nadim - Batam 5. Soekarno Hatta - Cengkareng 6. Kualanamu - Medan 7. Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru 8. Minangkabau - Padang 9. Depati Amir - Pangkal Pinang 10. Fatmawati Soekarno - Bengkulu 11. Mutiara Sis Al Jufri - Palu 12. Haluoleo - Kendari 13. Sultan Babullah - Ternate 14. Domine Eduard Osok - Sorong 15. Tampa Padang – Sulbar 2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO. 2029: Soetta, Kualanamu, DEO, Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

4.1.3 Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi

Udara

Sesuai dengan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, indikator "*Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB*" merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk menilai dampak kebijakan pada peningkatan daya saing logistik nasional dan mendukung konektivitas ekonomi di wilayah Indonesia. Penurunan biaya logistik menunjukkan peningkatan kinerja pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi udara yang efisien antara lain melalui optimalisasi proses, digitalisasi layanan, peningkatan kapasitas fasilitas kargo, dan mendorong kolaborasi antar pelaku usaha.

Dalam rangka pencapaian target indikator ini maka dilakukan monitoring dan evaluasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai pemberi dukungan data kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, terhadap indikator yang terkait dengan biaya transportasi logistik pada angkutan udara.

Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara

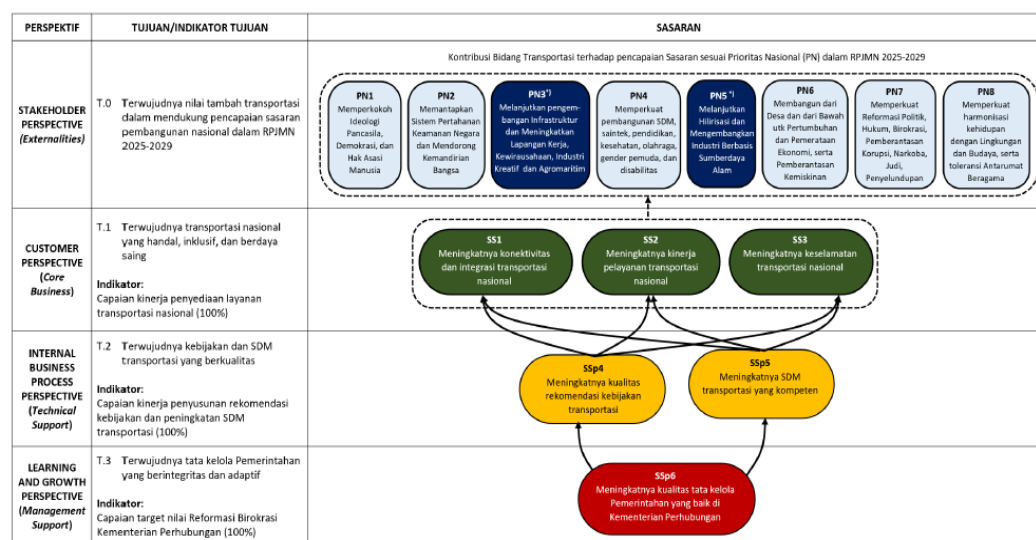
Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Ket
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,82	0,81	0,79	0,77	

4.2 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

Sasaran strategis pembangunan Kementerian Perhubungan merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, sasaran strategis dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN 2025-2029 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2025-2029 serta menjabarkan misi Kementerian Perhubungan. Berikut adalah matriks sasaran strategis dan indikator kinerja utama Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029. Adapun Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan berikut:

- SS1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional;
 SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional;
 SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional;
 SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional;
 SSp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten;
 SSp6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan.

Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

**) Pada PN3 dan PNS terdapat pengusutan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Tabel 4. 6 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
					2025	2026	2027	2028	2029
T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.1 Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1 Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,633	0,707	0,713	0,723	0,728	0,748
		IKSS.2 Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,117	16,491	17,369	23,513	32,237	42,432
	SS.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
	SS.3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4 Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
	SSp.5 Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

4.3 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN

UDARA TAHUN 2025-2029

Dalam rangka mewujudkan visi dan misi Presiden, ditetapkan Sasaran Pembangunan Nasional sebagaimana dituangkan dalam Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, penetapan sasaran pembangunan nasional tersebut di atas ditindaklanjuti melalui penetapan Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan dijabarkan dalam Sasaran Program dan Indikator Kinerja Utama dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 serta dijabarkan pula dalam Program dan Kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

Indikator Kinerja Utama merupakan ukuran keberhasilan yang menggambarkan kinerja utama instansi pemerintah sesuai dengan tugas fungsi serta mandat (core business) yang diemban. Oleh karena itu, penetapan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, dan kebijakan umum lainnya. Indikator Kinerja Utama Ditjen Perhubungan Udara adalah indikator hasil (outcome) yang merupakan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun rumusan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam Tabel 4.7.

Sesuai dengan formulasi yang telah dijabarkan pada Bab II, Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) pada setiap perspektif terkait. Oleh karena itu, ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada setiap tahun anggaran tahun 2025 s.d 2029 adalah sama, yakni 100% yang artinya diharapkan bahwa semua target IKSP pada setiap tahun anggaran tercapai. Target capaian untuk setiap indikator tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4. 7 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Tujuan		Indikator		Satuan	Target				
					2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	100	100	100	100	100
T.2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IKT.2	Capaian kinerja tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	100	100	100	100	100

Tabel 4. 8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SP1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	%	-	90,80	91,10	91,41	91,72	92,47
SP2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase <i>On Time Performance</i> penerbangan*	%	73,78	74	75	77	79	80
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara	Indeks	94,87	95,00	95,05	95,10	95,15	95,20
SP3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	%	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99
		IKSP 3.2	Tingkat Keamanan Transportasi Udara	%	100	100	100	100	100	100
SPp4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	80,79	80,90	81,00	81,10	81,20	81,30
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,55	77,2	77,4	77,6	77,8	78
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	-	2,77	2,90	3,15	3,30	3,51
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	%	95	95,30	95,50	96	96,5	97
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	3,27	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	%	-	95,00	95,50	96,00	96,50	97,00
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	%	-	100	100	100	100	100

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,15	76,30	76,40	76,45	76,50	76,55

4.4 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian keluaran (output) dari suatu kegiatan. Indikator Kinerja Kegiatan ditetapkan secara spesifik untuk mengukur pencapaian kinerja berkaitan dengan sasaran kegiatan (output). IKK dalam Struktur Manajemen Kinerja merupakan sasaran kinerja kegiatan yang secara akuntabilitas berkaitan dengan unit organisasi K/L setingkat Eselon II. Indikator Kinerja Kegiatan dalam kerangka akuntabilitas organisasi merupakan ukuran pencapaian output/kinerja keluaran.

Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. IKK Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII merupakan turunan dari IKU Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029. Penyusunan indikator kinerja kegiatan ini akan membantu dalam mengukur tingkat keberhasilan pencapaian sasaran sehingga hasilnya dapat dievaluasi pada akhir tahun untuk mendapatkan langkah-langkah perbaikan dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi.

Adapun rumusan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII pada Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. 9 Matriks Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII
Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
					2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	IKK 1.1	Persentase Kepatuhan dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang, Kargo dan / Pos di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	99,64	100	100	100	100
SK2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase Pemenuhan Standar Pelayanan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase Pemenuhan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan	%	99,67	100	100	100	100
SK3	Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	IKKp 3.1	Persentase Pemenuhan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan	%	99,84	100	100	100	100
		IKKp 3.2	Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan	%	99,78	100	100	100	100
SKp4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKKp 4.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100
		IKKp 4.2	Nilai aset yang berhasil diinventarisasi Kantor Otoritas Bandar Udara	Rp. Miliar	67	70	73	74	75
		IKKp 4.3	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	99,94	100	100	100	100
		IKKp 4.4	Tingkat Interaksi masyarakat pada kanal media sosial Kantor Otoritas Bandar Udara	%	-	65	68	70	73
		IKKp 4.5	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Kantor Otoritas Bandar Udara	Indeks	3,94	3	3	3	3

4.5 KERANGKA PENDANAAN

4.5.1 Kebutuhan Investasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029

Adapun bagi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII berdasarkan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran K/L mempunyai 2 (dua) program yaitu Program Teknik berupa Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Generik berupa Program Dukungan Manajemen dengan penjelasan sebagai berikut:

A. Pada Program Infrastruktur Konektivitas tahun 2025-2029 bertujuan untuk mendukung transportasi udara yang lancar, terpadu dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Program Infrastruktur Konektivitas juga bertujuan melanjutkan kebijakan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara melalui penerapan pelayanan dasar sesuai dengan standar pelayanan minimal, peningkatan dukungan terhadap daya saing sektor riil serta peningkatan investasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan oleh swasta melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta dengan prioritas menunjang pertumbuhan, pengentasan kemiskinan, dan membuka lapangan kerja di jabarkan dalam 3 kegiatan yaitu:

1) Pelayanan Transportasi Udara;

Tujuan diselenggarakannya angkutan perintis adalah untuk membuka keterisolasian dan menghubungkan daerah terpencil/tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain sehingga mampu mendorong perkembangan ekonomi daerah tersebut.

2) Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;

Kegiatan ini bertujuan mewujudkan pengembangan / pembangunan prasarana bandar udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional, menjamin implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi secara efisien dan efektif dengan pertimbangan pemenuhan permintaan jasa transportasi udara serta menunjang wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

3) Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara

Kegiatan ini mencakup 3 bidang yaitu:

- a. Bidang Keamanan Penerbangan yaitu meningkatkan kinerja fasilitas keamanan penerbangan (PKP-PK dan *Salvage, Aviation Security*, serta penanganan pengangkutan barang berbahaya dan kargo) melalui pemeliharaan, rehabilitasi, penggantian prasarana keamanan penerbangan, guna menjamin pemenuhan terhadap standar internasional.
 - b. Bidang Navigasi Penerbangan yaitu pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dalam mewujudkan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai standar dan efisien serta mewujudkan jaringan pelayanan navigasi penerbangan secara terpadu, serasi dan harmonis dalam lingkup nasional, regional dan internasional dalam rangka meningkatkan keselamatan penerbangan.
 - c. Bidang Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara yang bertujuan untuk meningkatkan fungsi pengawasan (*audit, surveillance* dan inspeksi) terhadap operator penerbangan sebagai upaya peningkatan keselamatan penerbangan.
- 4) Penunjang Teknis Transportasi Udara.
- B. Program Dukungan Manajemen bertujuan untuk mewujudkan reformasi kelembagaan, peraturan perundang-undangan, SDM dan pelayanan transportasi udara, menjamin prioritas kegiatan penegakan hukum, peningkatan sarana dan prasarana penunjang teknis, pemberantasan korupsi dan reformasi birokrasi serta mewujudkan penyempurnaan peraturan dibidang penerbangan dan ratifikasi konvensi-konvensi internasional
- 1) Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Udara, yang mencakup belanja gaji dan tunjangan kinerja, operasional perkantoran, serta pemeliharaan sarana dan prasarana kantor;
 - 2) Kerangka pendanaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025–2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran selama periode tersebut sebesar Rp329.694.040.555. Kebutuhan pendanaan tersebut dialokasikan untuk mendukung pelaksanaan program dan kegiatan dalam rangka penguatan konektivitas transportasi udara, peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan;
- Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan sebagaimana dimaksud tercantum pada Tabel 4.9 Kebutuhan

Alokasi Pendanaan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025–2029, serta dirinci lebih lanjut pada Lampiran 2.

Tabel 4. 10 Kebutuhan Alokasi Pendanaan
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029

PROGRAM KEGIATAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
OBU VIII	Rp59,969,457,000	Rp53,347,952,200	Rp61,329,802,390	Rp70,519,738,302	Rp84,527,090,663	Rp329,694,040,555
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	Rp32,378,516,000	Rp24,786,347,200	Rp28,091,901,390	Rp31,724,216,302	Rp39,106,458,663	Rp156,087,439,555
PELAYANAN TRANSPORTASI UDARA	Rp2,646,953,000	Rp2,814,316,000	Rp3,445,373,000	Rp4,420,261,000	Rp5,077,559,000	Rp18,404,462,000
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA	Rp16,352,335,000	Rp6,773,961,000	Rp7,372,844,000	Rp7,665,612,000	Rp11,341,942,000	Rp49,506,694,000
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI UDARA	Rp8,123,326,000	Rp9,184,019,200	Rp10,455,263,390	Rp12,187,398,302	Rp14,542,358,663	Rp54,492,365,555
PENUNJANG TEKNIS TRANSPORTASI UDARA	Rp5,255,902,000	Rp6,014,051,000	Rp6,818,421,000	Rp7,450,945,000	Rp8,144,599,000	Rp33,683,918,000
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	Rp27,590,941,000	Rp28,561,605,000	Rp33,237,901,000	Rp38,795,522,000	Rp45,420,632,000	Rp173,606,601,000
PENGELOLAAN PERENCANAAN, KEUANGAN, BMN DAN UMUM TRANSPORTASI UDARA	Rp27,590,941,000	Rp28,561,605,000	Rp33,237,901,000	Rp38,795,522,000	Rp45,420,632,000	Rp173,606,601,000

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang disusun sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 Tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga.

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2025-2029 yang dapat digunakan sebagai acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII khususnya dalam perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

Sebagai bentuk akuntabilitas kinerja, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja akan dinilai berdasarkan capaian pelaksanaan kegiatan dan target kinerja yang tertuang dalam Renstra sebagaimana setiap tahun ditandatangani dalam Perjanjian Kinerja (PK) sesuai dengan alokasi anggaran yang diterima.

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

Sesuai ketentuan dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, maka perubahan terhadap Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dapat dilakukan dalam hal terdapat:

1. Kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:
 - a) perubahan tugas dan fungsi;

- b) dan/atau perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja.
- 2. Kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau;
- 3. Hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025 – 2029.

Dalam hal terdapat usulan perubahan muatan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025 -2029 selain hal tersebut di atas, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Kementerian Perhubungan menuangkan perubahan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025 – 2029.

Perubahan terhadap muatan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Tahun 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK). *Monitoring*, pelaporan dan evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan dokumen perencanaan tahunan dilaporkan dalam laporan kinerja Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas OBU merupakan dukungan bagi Ditjen Perhubungan Udara dalam penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

Evaluasi Renstra Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dilakukan setidaknya paling sedikit 2 (dua) kali dalam 1 (satu) periode yaitu yang meliputi pada pertengahan periode dan akhir periode. Hasil evaluasi paruh waktu Renstra Unit Kerja Eselon II dan Satuan Kerja Tahun 2025-2029 disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara paling lambat pada bulan Juni tahun ke-3 (tiga) periode Renstra (tahun 2027) sedangkan untuk evaluasi akhir Renstra Unit Kerja Eselon II dan Satuan Kerja Tahun 2025-2029 disampaikan paling lambat bulan Desember tahun ke-4 (empat) periode Renstra (tahun 2028). Hasil evaluasi Renstra Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 menjadi pertimbangan dalam penyusunan Renstra periode selanjutnya (2030-2034).

LAMPIRAN