



LAPORAN KINERJA

KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH X

TAHUN 2025

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 dapat terselesaikan dengan baik.

Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X ini merupakan bentuk pertanggungjawaban tugas pokok dan fungsi dalam rangka mewujudkan visi dan misi organisasi melalui pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Penyusunan Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 juga merupakan salah satu perwujudan tekad untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan negara dan pembangunan yang didasarkan pada prinsip-prinsip *Good Governance*, sebagai langkah tindak lanjut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, dan Instruksi Presiden RI Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2004 Tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi.

Dengan telah disusunnya Laporan Kinerja Tahun 2025 ini, diharapkan akan memberikan manfaat nyata sehingga pada masa depan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kantor UPBU dapat diselenggarakan lebih efektif dan efisien.

Kami menyadari dalam penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan Laporan Kinerja di masa mendatang.

Merauke, Januari 2026

**KEPALA KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH X**



RASBURHANY U, S.T., M.T
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19700517 199803 1001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iii
 BAB I PENDAHULUAN	 1
A. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi	1
B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama	5
C. Sistematika Penyajian	8
 BAB II PERENCANAAN KINERJA	 10
A Rencana Strategis Tahun 2025 – 2029	10
B Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2025	12
C. Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2025	13
 BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	 15
A. Capaian Kinerja	15
B. Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya	64
C. Analisis Perbandingan Capaian IKK dengan Capaian Nasional	68
D. Penghargaan Yang Diperoleh	71
E. Realisasi Daya Serap Anggaran	72
 BAB IV PENUTUP	 76
A. Kesimpulan	76
B. Saran dan Tindaklanjut	77
 LAMPIRAN	
A. Matriks Rencana Strategis Tahun 2025 - 2029;	
B. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025	
C. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Revisi	
D. Formulir Pengukuran Kinerja Tahun 2025	
E. Sertifikat yang di peroleh	
F, Dokumentasi Kegiatan	

RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan dan kurang berhasil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya pada tahun 2025. Laporan Kinerja ini pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2025 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan.

Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X adalah melaksanakan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu “ **Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045** ”

Dalam rangka mendukung pencapaian Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025–2029, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X menetapkan misi sebagai berikut:

1. **Mewujudkan penyelenggaraan transportasi udara yang inklusif, aman, dan berkeadilan** di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X melalui penguatan pengawasan pemenuhan standar pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan, khususnya pada wilayah dengan keterbatasan akses dan ketergantungan tinggi terhadap transportasi udara.
2. **Mendukung ketahanan dan kemandirian nasional di bidang transportasi udara** melalui pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara yang andal, berkelanjutan, serta selaras dengan penguatan industri transportasi udara nasional yang berwawasan ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. **Mendorong pengembangan dan pemanfaatan infrastruktur transportasi udara yang merata dan terintegrasi** melalui pengawasan terhadap pemenuhan standar kelaikudaraan, kebandarudaraan, dan navigasi penerbangan secara konsisten dan berkesinambungan di seluruh wilayah kerja.
4. **Meningkatkan kualitas sumber daya manusia transportasi udara dan efektivitas kebijakan pengawasan** melalui penguatan kompetensi aparatur, pemanfaatan teknologi, serta penerapan prinsip kesetaraan, profesionalisme, dan keberlanjutan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara.

5. **Memperkuat konektivitas transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X** guna mendukung hilirisasi, industrialisasi, serta pengembangan sektor ekonomi utama, khususnya di wilayah terdepan, terluar, dan tertinggal (3T).
6. **Mewujudkan sistem transportasi udara yang terintegrasi dan terjangkau** melalui pengawasan penyelenggaraan layanan angkutan udara dan bandar udara yang selaras dengan kebutuhan masyarakat serta mendukung pemerataan pembangunan wilayah.
7. **Melanjutkan transformasi tata kelola pemerintahan yang baik** dalam penyelenggaraan transportasi udara melalui penguatan sistem akuntabilitas kinerja, manajemen risiko, pengendalian intern, serta peningkatan kualitas pelayanan publik.
8. **Mendukung terwujudnya transportasi udara yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim** melalui pengawasan kepatuhan terhadap ketentuan lingkungan hidup, efisiensi operasional, serta penerapan prinsip keberlanjutan dalam penyelenggaraan transportasi udara.

a. **Tujuan**

1. Meningkatkan keandalan penyelenggaraan transportasi udara melalui penguatan pengawasan keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di wilayah kerja.
2. Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan, akuntabilitas kinerja, dan pengendalian internal dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

b. **Sasaran**

Dalam Rencana Strategik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 – 2029 mempunyai 4 (empat) sasaran, yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun kedepan yaitu sebagai berikut :

1. Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X
4. Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X;

Capaian kinerja rata-rata Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada tahun 2025 sebesar **97,711 %** yang masing-masing diperoleh dari sasaran meningkatnya konektivitas transportasi udara sebesar 97,313 %, sasaran meningkatnya kinerja layanan transportasi udara sebesar 92,460 %, sasaran meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara sebesar 100.962 % dan sasaran meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik sebesar 99,177 %.

. Dari 4 (empat) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025, terdapat 3 (tiga) sasaran yang belum memenuhi target yaitu sasaran 1 meningkatnya konektivitas transportasi udara pada Indikator Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian sebesar 97,313, Sasaran 2 meningkatnya kinerja layanan transportasi udara pada indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara dengan capaian sebesar 85,714 dan Indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara. dengan capaian sebesar 99,206 serta sasaran 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik dengan Indikator Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian 98,472 % dan Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian 99,060 %. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada tahun 2025 masih memerlukan perbaikan-perbaikan.. Kedepannya sasaran dan kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X tahun 2025 - 2029.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2025 diantaranya sebagai berikut :

Permasalahan umum yang memengaruhi pencapaian target dan kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada Tahun 2025 tidak terlepas dari dinamika lingkungan strategis sebagaimana telah diidentifikasi dalam Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025–2029, khususnya pada aspek geografis, keamanan wilayah, konektivitas, serta keterbatasan sumber daya pendukung. Adapun permasalahan utama tersebut antara lain sebagai berikut:

1. **Dinamika keamanan wilayah sebagai risiko strategis**
Kondisi keamanan di wilayah Provinsi Papua, Papua Pegunungan, Papua Tengah, dan Papua Selatan yang bersifat dinamis dan sulit diprediksi merupakan salah satu risiko strategis yang berpengaruh terhadap pelaksanaan

fungsi pengawasan dan pengendalian. Dalam rangka menjamin keselamatan Inspektur Penerbangan dan petugas pengawas, pelaksanaan kegiatan pengawasan harus disesuaikan dengan perkembangan situasi keamanan di lapangan, yang pada akhirnya berdampak pada keterbatasan jangkauan dan intensitas pengawasan di beberapa wilayah kerja.

2. **Keterbatasan konektivitas dan tantangan geografis wilayah kerja**
Belum optimalnya keterhubungan moda transportasi udara dan darat antarwilayah kabupaten/kota, serta kondisi geografis yang menantang dan cuaca ekstrem yang kerap terjadi, khususnya di wilayah pegunungan, menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian. Kondisi tersebut berdampak pada efektivitas pelaksanaan tugas, terutama dalam mendukung sasaran strategis peningkatan konektivitas dan kualitas layanan transportasi udara sebagaimana ditetapkan dalam Renstra 2025–2029.
3. **Keterbatasan dukungan sumber daya anggaran**
Terbatasnya alokasi anggaran perjalanan dinas untuk pelaksanaan pengawasan dan pengendalian turut mempengaruhi optimalisasi pencapaian indikator kinerja kegiatan. Keterbatasan ini berdampak pada belum terpenuhinya cakupan inspeksi secara menyeluruh di wilayah kerja, sehingga beberapa target kinerja pada Tahun 2025 belum dapat dicapai secara optimal

Langkah-langkah perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2025 antara lain :

1. Mengoptimalkan anggaran yang dikelola untuk pelaksanaan pengawasan dan pengendalian.
2. Menggunakan media virtual zoom meeting untuk meminimalisir penggunaan anggaran perjalanan.
3. Meningkatkan koordinasi dengan Satuan Kerja di wilayah kerja maupun dengan instansi lain (Pemda, SKPD, TNI POLRI) agar pelaksanaan pengawasan dan pengendalian dapat berjalan optimal.
4. Perlu dilakukan koordinasi dan sinergi yang optimal antara Sub Bagian Tata Usaha, Seksi Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan (KAUK) dan Seksi Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara (PPBU) agar program kerja dapat berjalan dengan optimal.
5. Perlu dilakukan peningkatan pengawasan dan pengendalian internal terhadap tugas dan fungsi Aparatur Sipil Negara (ASN) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X yang tertuang dan telah disepakati dalam Sasaran Kerja Pegawai (SKP) agar dapat terlaksana sebagaimana mestinya.

6. Mengoptimalkan SDM baik kuantitas maupun kualitas yang di miliki dengan sebaik-baiknya dalam pelaksanaa program kerja tahunan yang telah direncanakan agar dapat terealisasi sesuai dengan target yang telah ditetapkan.

BAB I

PENDAHULUAN

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

A. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Tugas dan Fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan fungsi pengendalian dan pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Peraturan Menteri tersebut merupakan pendukung pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan agar dapat berjalan lancar, berdaya guna, dan berhasil guna.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan, Kantor Otoritas Bandar Udara mengemban tugas membantu Menteri Perhubungan dalam menyelenggarakan sebagian tugas pemerintahan di bidang Perhubungan. Sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Perhubungan tersebut, telah ditetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 459 Tahun 2015 Tentang Petunjuk pelaksanaan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 2, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

Tabel 1.1

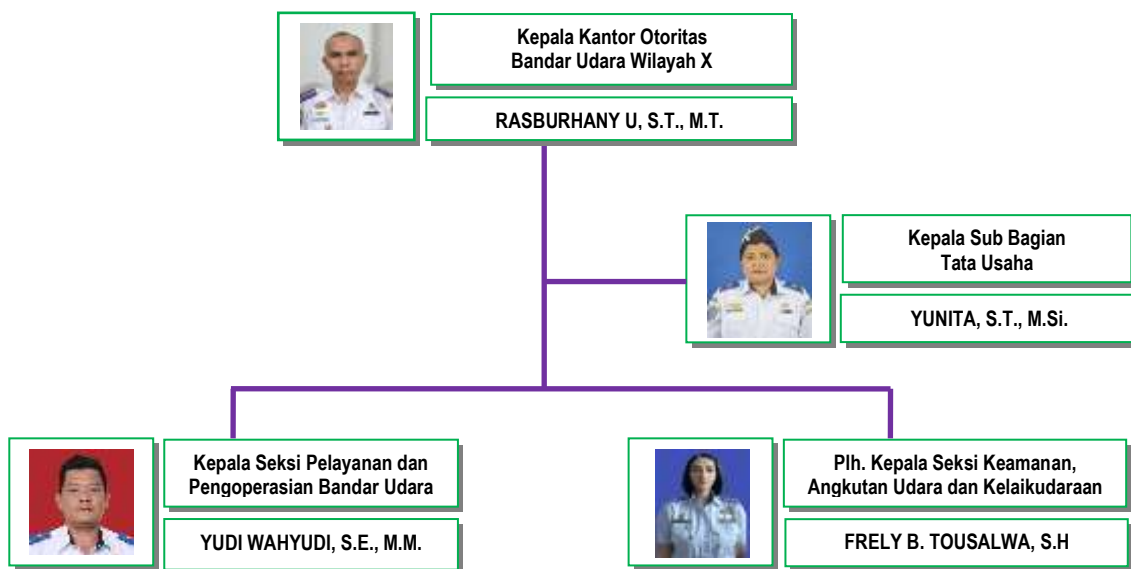
Tugas dan Fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

Tugas	Fungsi
Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara	1. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara; 2. Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara; 3. Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dibidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara; 4. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara; 5. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP); 6. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan; 7. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara; 8. Melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dibidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasianpesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara; 9. Memberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (<i>continous airworthiness certificate</i>) untuk pesawat udara bukan kategori transport (<i>non transport category</i>) atau bukan niaga (<i>non commercia/</i>); 10. Melaksanakan 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

Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara adalah sebagai berikut.

Gambar I.1

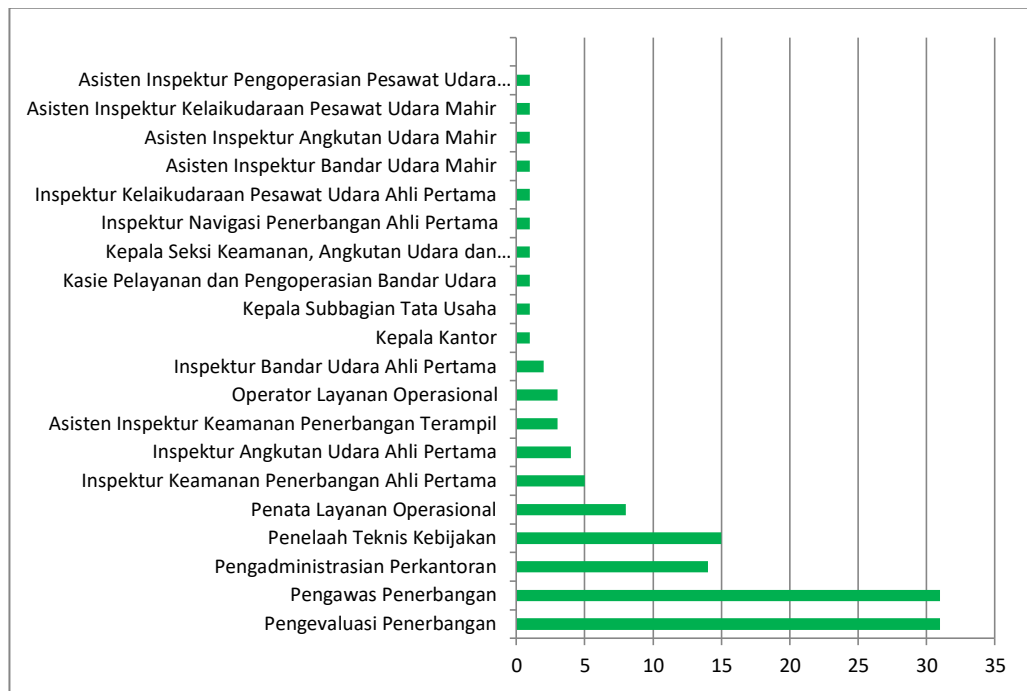
Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X - Kelas II



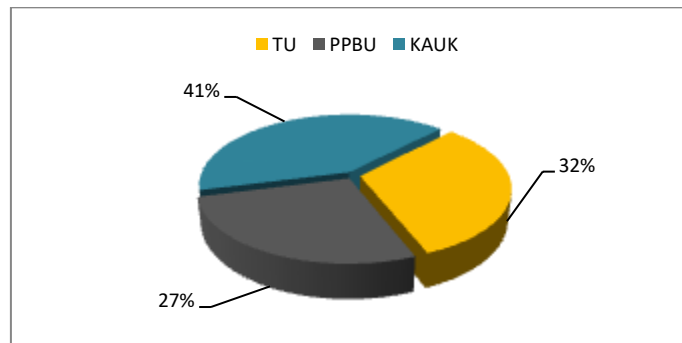
Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung tercapainya tujuan suatu organisasi. Saat ini Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X memiliki pegawai sejumlah 126 (Seratus Dua Puluh Enam) ASN yang terdiri dari PNS dan PPPK dengan komposisi jumlah pegawai sebagai berikut :

1. Sub Bagian Tata Usaha sejumlah 41 ASN yang terdiri dari 24 PPPK dan 17 PNS termasuk Kepala kantor;
2. Seksi Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara (PPBU) sejumlah 33 ASN. yang terdiri dari 0 PPPK dan 33 PNS;
3. Seksi Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan (KAUK) sejumlah 52 ASN yang terdiri dari 2 PPPK dan 50 PNS;

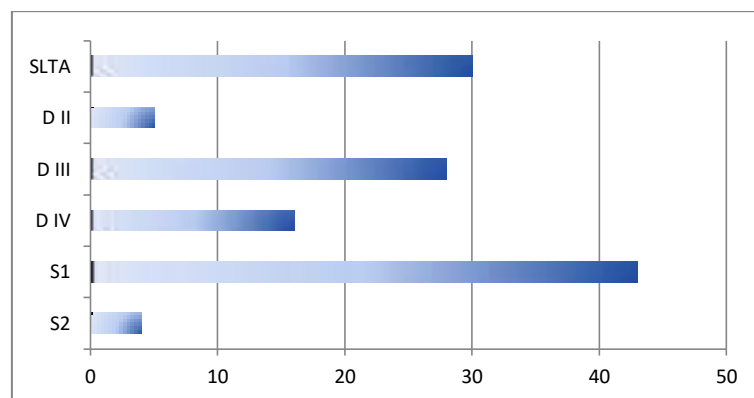
Grafik 1.1 Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan



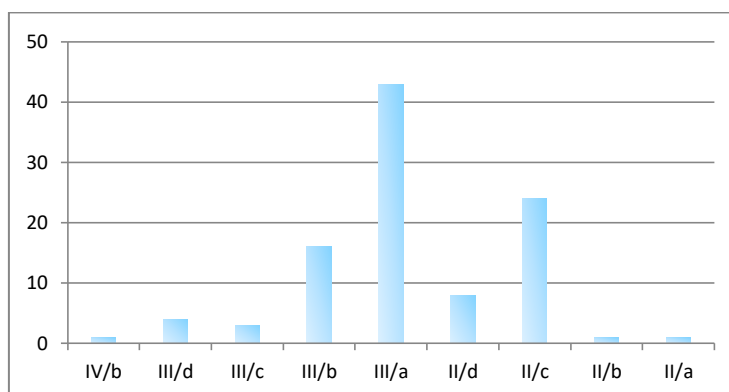
Grafik 1.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja



Grafik 1.3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1.4 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan



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

1. Kawasan Perbatasan

Transportasi udara di Propinsi Papua memiliki peran penting dalam era modern saat ini. Kehadiran suatu bandar udara tidak hanya mempersingkat waktutempuh dari satu daerah ke daerah yang lain, tapi juga memiliki peranan penting dalam menggerakkan perekonomian masyarakat perbatasan terutama masyarakat perbatasan yang masih terisolasi karena ketiadaan moda transportasi lainnya, sebagai contoh masyarakat terpencil didaerah pegunungan. Untuk menggerakkan perekonomian di daerah perbatasan atau pegunungan, yang belum memiliki jaringan transportasi darat/laut yang memadai, maka tiada lain salah satu cara yang ditempuh adalah dengan membangun bandara perintis baru di lokasi yang strategis.

Bandar Udara merupakan satu rantai transportasi udara dituntut memiliki manajemen pengelolaan barang dan manusia yang aman, efektif, dan efisien. Oleh karenanya untuk mencapai tujuan itu dituntut adanya kebijakan umum yang sanggup menjamin terwujudnya tata manajemen bandara yang efisien, efektif dan andal dalam pengelolaannya.

Sejalan dengan itu untuk menjamin pengelolaan barang dan manusia yang aman, efektif, dan efisien telah diprogramkan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X melalui pelaksanaan pengawasan dan pengendalian setiap tahunnya.

2. Penerbangan Perintis

Peran angkutan/transportasi udara perintis sangat vital di Indonesia, disamping sebagai alat transportasi manusia, barang dan Pos yang cepat dan kemampuan penetrasinya hingga ke pelosok wilayah yang terpencil di Indonesia

pada umumnya dan Papua pada khususnya, juga sebagai salah satu alat pemersatu bangsa. Oleh karena itu diperlukan kondisi dunia penerbangan yang solid, kuat dan terarah, sehingga mampu menghubungkan beribu-ribu pulau dan membangun setiap daerah yang ada di Indonesia secara adil dan merata

Saat ini moda transportasi yang paling baik dan cocok untuk menjangkau daerah-daerah pedalaman di Propinsi Papua adalah moda transportasi udara, Hal ini dikarenakan kontur tanah yang bergunung-gunung dan rawa membuat akses jalan darat cenderung sulit untuk dilalui apalagi jika memasuki musim hujan. Selain itu juga tidak semua moda transportasi laut dapat menjangkau seluruh pelosok pedalaman Papua, karena banyak terdapat kampung-kampung/desa yang di huni oleh Orang Asli Papua (OAP) yang terletak di daerah pegunungan yang jauh dari sungai atau pantai. Sehingga jenis moda transportasi udara dapat dikatakan hal yang biasa digunakan untuk menghubungkan daerah-daerah pedalaman tersebut.

Jenis moda transportasi udara perintis yang digunakan saat ini adalah jenis pesawat single engine, pesawat jenis ini membutuhkan landasan yang relatif pendek dan konstruksi landasan rumput, yang mana konstruksi ini secara umum dimiliki oleh Bandar Udara/Lapangan Terbang di daerah pedalaman.

3. Luas dan letak wilayah

Papua merupakan provinsi terluas Indonesia yang terletak di bagian tengah Pulau Papua atau bagian paling timur Papua (Dalam wilayah NKRI). Belahan timurnya merupakan Negara Papua Nugini. Provinsi Papua dulu mencakup seluruh wilayah Papua Bagian barat, namun sejak tahun 2003 dibagi menjadi dua provinsi dengan bagian timur tetap memakai nama *Papua* sedangkan bagian baratnya memakai nama Papua Barat. Papua memiliki luas 808.105 km persegi dan merupakan pulau terbesar kedua di dunia dan terbesar pertama di Indonesia.

Secara garis besar topografi di Papua terdiri dari : zone utara, kondisinya mulai dari dataran rendah, dataran tinggi sampai pegunungan dengan beberapa puncak yang cukup tinggi (dataran rendah Mamberamo, pegunungan Arfak); zone tengah (central high land) merupakan rangkaian pegunungan dengan puncak yang diliputi salju dan dataran yang cukup luas (Puncak Jaya, Lembah Jayawijaya); zone selatan, pada umumnya terdiri dari dataran rendah yang sangat luas (dari teluk Beraur sampai Digul fly depression).

4. Sumber Daya Manusia (SDM)

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X | **PENDAHULUAN**

aspek penting seperti pelatihan, pengembangan, motivasi dan aspek-aspek lainnya.

Hal ini akan menjadikan manajemen sumber daya manusia sebagai salah satu indikator penting pencapaian tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Sumber daya manusia merupakan asset organisasi yang sangat vital, karena itu peran dan fungsinya tidak bisa digantikan oleh sumber daya lainnya. Betapa pun modern teknologi yang digunakan, atau seberapa banyak dana yang disiapkan, namun tanpa sumber daya manusia yang professional semuanya menjadi tidak bermakna.

C. Sistematika Penyajian

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 adalah sebagai berikut :

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

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

- **Bab II Perencanaan Kinerja**

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

- **Bab III Akuntabilitas Kinerja**

Pada Bab III menjelaskan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis sesuai dengan hasil pengukuran kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 dan dilakukan analisis capaian kinerja dengan cara sebagai berikut :
 - 1) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja Tahun 2025 dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan serta solusi yang telah dilakukan;

- 2) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2025 dengan tahun-tahun sebelumnya;
 - 3) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2025 dengan target Renstra periode Tahun 2020 - 2025;
- b. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya
 - c. Analisis Perbandingan Capaian IKK dengan Capaian Nasional
 - d. Penghargaan Yang diterima Tahun 2025
 - e. Realisasi Daya Serap Anggaran

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

- **Bab IV Penutup**

Pada Bab ini diuraikan kesimpulan atas capaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja.

- **Lampiran**

Lampiran ini berupa sebagai berikut :

- a. Matriks Rencana Strategis Tahun 2025 - 2029;
- b. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025;
- c. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Revisi;
- d. Matriks Pengukuran Kinerja Tahun 2025;
- e. Dokumentasi kegiatan yang mendukung pencapaian kinerja Tahun 2025;
- f. Lampiran lain yang dianggap perlu.

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

A. **Draf Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025-2029**

Rencana Strategis (RENSTRA) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 - 2029 disusun atas dasar Rencana Strategis (RENSTRA) Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029. Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 – 2029 memuat visi, misi, tujuan, sasaran dan indikator yang ditetapkan berbasis kinerja serta berorientasi *outcome*.

1. **Visi dan Misi**

Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X adalah :

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045 “

Dalam rangka mendukung pencapaian Visi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025–2029, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X berperan dalam pelaksanaan misi Ditjen Perhubungan Udara yang relevan dengan tugas dan fungsi pengendalian dan pengawasan transportasi udara, khususnya pada aspek keselamatan, keamanan, pelayanan penerbangan, serta tata kelola penyelenggaraan transportasi.

Sehubungan dengan hal tersebut, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X mendukung pelaksanaan Misi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025–2029 sebagai berikut :

1. Mendukung penyediaan transportasi udara yang inklusif dan berkeadilan melalui penguatan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di wilayah kerja.
2. Mendukung penguatan kualitas sumber daya manusia transportasi dan penerapan kebijakan transportasi udara yang selaras dengan perkembangan teknologi melalui peningkatan kompetensi dan profesionalisme pengawasan penerbangan.
3. Mendukung penguatan konektivitas transportasi nasional, khususnya transportasi udara, melalui pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan penerbangan yang andal dan berkelanjutan.

4. Mendukung transformasi tata kelola penyelenggaraan transportasi udara melalui penerapan prinsip akuntabilitas, transparansi, pengendalian internal, dan manajemen risiko dalam pelaksanaan tugas pengawasan.
5. Mendukung terwujudnya transportasi udara yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim melalui pengawasan kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan, keamanan, dan operasional penerbangan yang berkelanjutan.

2. Tujuan

Sebagai penjabaran atas pelaksanaan Visi dan Misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X, maka tujuan yang hendak dicapai adalah :

- a. Meningkatkan keandalan penyelenggaraan transportasi udara melalui penguatan pengawasan keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di wilayah kerja
- b. Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan, akuntabilitas kinerja, dan pengendalian internal dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

3. Sasaran dan Indikator Kinerja

Dalam rangka mencapai tujuan organisasi, diperlukan sasaran dan indikator yang dapat mengukur pencapaian keberhasilan.

- a. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara
- b. Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara
- c. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara
- d. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

Tabel 2.1
Indikator Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Sat	Keterangan
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1)	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	Indikator Kinerja Utama
2.	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2)	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	
		3)	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4)	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	
		5)	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Sat	Keterangan
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6)	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	Indikator Kinerja penunjang
		7)	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	
		8)	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara	%	

Sasaran dalam Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dicapai melalui pelaksanaan program dan kegiatan sebagai berikut :

Program	Kegiatan
Program Infrastruktur Konektivitas (022.05.GA)	1. Pelayanan Transportasi Udara (1960) 2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara (4645) 3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara (4646) 4. Penunjang Teknis Transportasi Udara (4647)
Program Dukungan Manajemen (022.05.WA)	1. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (4611)

B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Kantor Otoritas bandar Udara Wilayah X

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

Target Indikator Kinerja Kegiatan pada Rencana Kinerja Tahunan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025 sama dengan Target yang ada pada Rencana Strategis untuk periode Tahun 2025 yaitu target yang diusulkan pada pembahasan pagu indikatif (satuan 1) Tahun 2025, secara garis besar sebagai berikut :

Tabel 2.2
Rencana Kerja Tahunan (RKT) Tahun 2025

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2025
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2025
2.	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100
		3	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80
		5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		7	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	100
		8	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100

C. Perjanjian Kinerja

Pada konteks implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP), Perjanjian Kinerja merupakan dokumen kontrak antara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dengan Direktur Jenderal Perhubungan Udara selaku atasan langsung. Dokumen ini memperjelas target-target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun yang disesuaikan dengan sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu definitif/DIPA).

Pada tahun 2025, Perjanjian Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X terdapat revisi yang diakibatkan oleh penetapan jabatan definitif Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan perubahan pagu anggaran. Adapun Perjanjian Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada Tahun 2025 sebagai berikut :

Tabel 2.3 Perjanjian Kinerja (PK) Revisi Tahun 2025

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2025
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
2.	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100
		3	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan	4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80

No.	Sasaran Strategi	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2025
	transportasi udara	5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		7	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	100
		8	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100

Pencapaian target sasaran dan indikator kinerja kegiatan diatas melalui pelaksanaan program dan kegiatan dengan rincian alokasi anggaran sesuai dengan DIPA Tahun 2025 sebagai berikut :

Tabel 2.4 Alokasi Pagu Anggaran Tahun 2025 berdasarkan DIPA Awal Tahun 2025

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	1.169.400.000,-
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	1.510.870.000,-
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	4.065.094.000,-
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	481.000.000,-
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara	21.778.720.000,-

Tabel 2.5 Alokasi Anggaran Tahun 2025 berdasarkan DIPA Efektif Akhir Tahun 2025

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	1.043.330.000,-
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	590.320.000,-
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	2.948.134.000,-
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	481.000.000,-
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara	18.400.070.000,-

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

A. Capaian Kinerja

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

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

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

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

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

I. Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2025

Tabel 3.1 Perbandingan Target dan Kinerja Tahun 2025

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Sat	Trgt PK	Capaian Kinerja Triwulan					% Kinerja
						T - 1	T - II	T - III	T - IV	Total	
1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	0,000	95,970	97,313	97,313	97,313	97,313 %
Rata-rata capaian sasaran											97,313 %
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100	0,000	77,500	85,714	85.714	85,714	85,714 %
		3	Persentase pemenuhan standar pelayanan angkutan penumpang udara.	%	100	100,0	98,677	99,206	99,206	99,206	99,206 %
Rata-rata capaian sasaran											92,460 %

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Sat	Trgt PK	Capaian Kinerja Triwulan					% Kinerja
						T - 1	T - II	T - III	T - IV	Total	
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80	85,540	76,876	76,215	80,526	80,526	100,658 %
		5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80	47,096	71,614	78,422	81,012	81,012	101,265 %
Rata-rata capaian sasaran											100,962 %
4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	80,00	80,00	80,00	80,00	100,00	100,000 %
		7	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	100	0,00	100,00	100,00	100,00	98,472	98,472 %
		8	Persentase pemenuhan realisasi aggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100	22,121	49,432	71,544	99,060	99,060	99,060 %
Rata-rata capaian sasaran											99,177 %
Rata-rata capaian sasaran keeluruhan											97,711 %

II. Perbandingan target dan realisasi kinerja tahun 2023 sampai dengan tahun 2025

Tabel 3.2 Perbandingan target dan realisasi Kinerja dari tahun 2023 sampai dengan tahun 2025

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Sat	Tahun 2023			Tahun 2024			Tahun 2025		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKK 1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	90,35	90,35 %	100	95,54	95,54 %	100	97,313	97,313 %
Rata-rata capaian sasaran					90,35 %			95,54 %			97,313 %		
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	IKK 2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100	75,00	75,00 %	100	93,33	93,33 %	100	85,714	85,714 %
		IKK 3	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100	99.18	99.18 %	100	93,79	93,79 %	100	99,206	99,206 %
Rata-rata capaian sasaran					87,09 %			93,56 %			92,460 %		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKK 4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	100	94,80	94,80 %	100	75,74	75,74 %	80	80,526	100,658%
		IKK 5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	100	84,33	84,33 %	100	60,69	60,79 %	80	81,012	101,265%
Rata-rata capaian sasaran					89,56 %			68,22 %			100,962 %		
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKK 6	Persentase pemenuhan dokumen SAKIP	%	100	100,00	100,00 %	100	100,00	100,00 %	100	100,00	100,00 %
		IKK 7	Pemenuhan maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%/ Tk	100	113,17	113,17 %	100	129,53	129,53 %	100	98,472	98,472 %
		IKK 8	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100	98,82	98,82 %	100	96,26	96,26 %	100	99,060	99,060 %
Rata-rata capaian sasaran					104,00 %			108,59 %			99,117 %		

III. Perbandingan target dan realisasi kinerja pada Renstra dari tahun 2023 sampai dengan tahun 2025

Tabel 3.3 Perbandingan target dan realisasi Kinerja pada renstra dari tahun 2023 sampai dengan tahun 2025

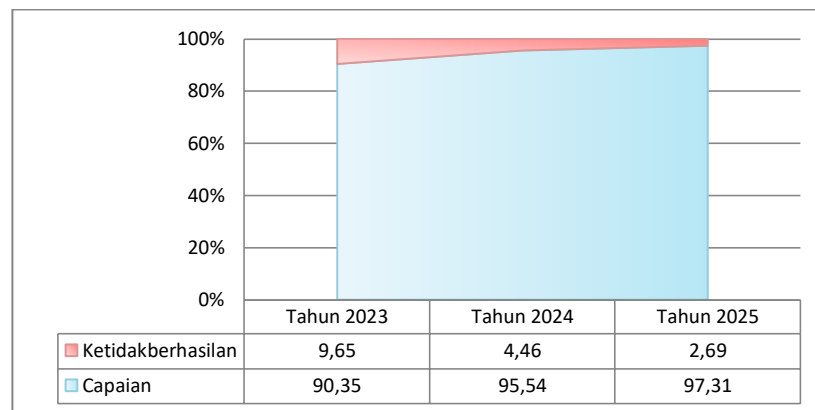
No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Sat	Tahun 2023			Tahun 2024			Tahun 2025		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKK 1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	90,35	90,35 %	100	95,54	95,54 %	100	97,313	97,313 %
Rata-rata capaian sasaran					90,35 %			95,54 %			97,313 %		
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	IKK 2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100	75,00	75,00 %	100	93,33	93,33 %	100	85,714	85,714 %
		IKK 3	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100	99.18	99.18 %	100	93,79	93,79 %	100	99,206	99,206 %
Rata-rata capaian sasaran					87,09 %			93,56 %			92,460 %		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKK 4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	100	94,80	94,80 %	100	75,74	75,74 %	80	80,526	100,658 %
		IKK 5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	100	84,33	84,33 %	100	60,69	60,79 %	80	81,012	101,265 %
Rata-rata capaian sasaran					89,56 %			68,22 %			100,962 %		
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKK 6	Persentase pemenuhan dokumen SAKIP	%	100	100,00	100,00 %	100	100,00	100,00 %	100	100,00	100,00 %
		IKK 7	Pemenuhan maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%/ Tk	100	113,17	113,17 %	100	129,53	129,53 %	100	98,472	98,472 %
		IKK 8	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100	98,82	98,82 %	100	96,26	96,26 %	100	99,060	99,060 %
Rata-rata capaian sasaran					104,00 %			108,59 %			99,177 %		

a. Sasaran “*Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara*”

Tabel 3.4 Capaian sasaran meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Uraian	2025
Meningkatnya konektivitas transportasi udara	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	Target	100,0
		Realisasi	97,313
		%	97,313 %
Rata-rata capaian sasaran			97,313 %

Grafik 3.1 Rata-rata capaian sasaran pertama



Capaian sasaran “*Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X*” menunjukkan kinerja yang baik dan berkelanjutan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir. Pada tahun 2025, sebagai tahun pertama pelaksanaan RPJMN 2025–2029, capaian indikator kinerja berupa *persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo, dan pos* mencapai **97,313%** dari target yang ditetapkan sebesar **100%**.

Perlu ditegaskan bahwa capaian kinerja tahun 2023 dan 2024 berada pada fase akhir pelaksanaan RPJMN 2020–2024, sedangkan capaian tahun 2025 merupakan bagian dari fase awal implementasi RPJMN 2025–2029. Oleh karena itu, data capaian tahun 2023 dan 2024 digunakan sebagai **baseline awal** dalam menilai kinerja tahun 2025, dan tidak dijadikan sebagai target kinerja formal pada periode perencanaan yang baru.

Berdasarkan tren capaian, kinerja indikator menunjukkan **peningkatan yang konsisten**, yaitu dari 90,35% pada tahun 2023, meningkat menjadi 95,54% pada tahun 2024, dan kembali meningkat menjadi 97,313% pada tahun 2025. Tren ini mencerminkan adanya perbaikan berkelanjutan dalam pelaksanaan pengawasan dan pelayanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X. Pencapaian sasaran ini didukung oleh pelaksanaan Program Infrastruktur Konektivitas, khususnya melalui Kegiatan Pelayanan Transportasi Udara (1960), yang berfokus pada peningkatan kualitas pengawasan, pemenuhan standar kepatuhan, serta penguatan koordinasi dengan para pemangku kepentingan sektor transportasi udara.

Berikut penjelasan detail terkait indikator pembentuknya :

1) **Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.**

Capaian kinerja dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah laporan hasil pengawasan yang telah disampaikan secara resmi oleh Inspektur Angkutan Udara kepada Direktorat Angkutan Udara dengan jumlah laporan yang seharusnya disampaikan sesuai ketentuan.

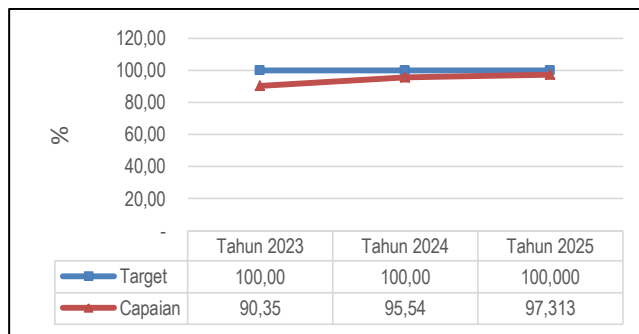
Objek pengawasan pada indikator kinerja ini meliputi :

- a. Pemegang sertifikat standar angkutan udara niaga berjadwal, yaitu maskapai komersial yang melayani penerbangan reguler domestik maupun internasional;
- b. Pemegang sertifikat angkutan udara niaga tidak berjadwal, seperti penerbangan charter;
- c. Operator angkutan udara non-niaga, antara lain penerbangan pemerintah, sosial, dan penerbangan operasional lainnya yang tidak bersifat komersial.

Pelaksanaan pengawasan oleh Inspektur Angkutan Udara dilakukan melalui beberapa metode, yaitu :

- a. Inspeksi langsung ke lapangan terhadap aspek operasional penerbangan;
- b. Pemantauan berkelanjutan terhadap pelaksanaan penerbangan, termasuk melalui sistem pelaporan elektronik;
- c. Pengamatan dan evaluasi administratif terhadap dokumen perizinan dan perencanaan penerbangan, yang mencakup:
 - o Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) sebagai dasar operasional rute maskapai;
 - o Persetujuan terbang (*flight approval*) sebagai izin administratif sebelum penerbangan dilaksanakan.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian indikator pertama.



Grafik 3.2 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan 1

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

- ✓ Perhitungan nilai kepatuhan 1 BUAU :

$$\% \text{ Kepatuhan 1 BUAU} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist pd Instrumen Pengawasan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)}} \times 100 \%$$

- ✓ Perhitungan nilai kepatuhan total :

$$\% \text{ Kepatuhan Total} = \frac{\text{Jumlah Nilai Kepatuhan BUAU yang di awasi}}{\text{Jumlah BUAU yang di awasi}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Penghitungan capaian indikator kinerja dilakukan dengan menggunakan data hasil pengawasan terhadap penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/atau pos yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Data yang digunakan meliputi jumlah checklist kepatuhan yang diberlakukan dan jumlah checklist yang dinyatakan memenuhi ketentuan (compliance). Selanjutnya, data tersebut dihitung dan diagregasikan sesuai dengan metode yang ditetapkan untuk memperoleh nilai persentase kepatuhan sebagai capaian indikator kinerja.

Tabel 3.5 Rekapitulasi persentase kepatuhan BUAU

No	BUAU	% Kepatuhan
1	Pt. Batik Air - Timika	100,0 %
2	Pt. Lion Mentarii Airlines - Timika	100,0 %
3	Pt. Lion Mentarii Airlines - Timika	100,0 %
4	Pt. Trigana Air Service - Wamena	100,0 %

No	BUAU	% Kepatuhan
5	Pt. Wings Abadi- Wamena	100,0 %
6	Pt. Trigana Air Service - Sentani	92,01 %
7	Pt. Citilink Indonesia - Sentani	100,0 %
8	Pt. Sriwijaya Air - Sentani	95,0 %
9	Pt. Garuda Indonesia Airways - Sentani	100,0 %
10	Pt. Batik Air Indonesia - Sentani	100,0 %
11	Pt. Lion Mentari Airlines - Sentani	90,0 %
12	Pt. Super Air Jet - Sentani	90,0 %
13	Pt. Wings Abadfi Airlines - Sentani	90,0 %
14	Pt. Trigana Air Service - Tanah Merah	100,0 %
15	Pt. Trigana Air Service - Wamena	100,0 %
16	Pt. Wings Abadi Airlines - Wamena	100,0 %
	Jumlah Total Nilai Kepatuhan	1.557,01 %
	Jumlah BUAU Yang di awasi	16 BUAU

Diolah : Tim Lakip KOBU Wilayah X

Maka Nilai Kepatuhan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai Kepatuhan Keseluruhan} = \frac{1.557,01}{16} = \mathbf{97,313}$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2025 adalah sebesar 97,313 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 100, maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 adalah sebesar 97,313 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **0,000%**. Kondisi ini dikarenakan belum dilaksanakannya pengawasan pada awal tahun anggaran.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator meningkat secara signifikan menjadi 95,970%. Peningkatan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan, pengendalian, dan pembinaan terhadap penyelenggara angkutan udara telah berjalan efektif, seiring dengan tersedianya data hasil inspeksi dan evaluasi kepatuhan yang lebih lengkap.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator kembali mengalami peningkatan menjadi 97,313%. Kenaikan ini mencerminkan perbaikan tingkat kepatuhan penyelenggara angkutan udara sebagai hasil dari tindak lanjut atas temuan pengawasan pada triwulan sebelumnya, termasuk pemberian rekomendasi perbaikan dan peningkatan intensitas koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator tetap terjaga pada angka 97,313%, menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan telah mencapai kondisi yang relatif stabil. Hal ini mengindikasikan bahwa upaya pembinaan dan pengawasan yang dilakukan telah memberikan dampak positif dan berkelanjutan terhadap

kepatuhan penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo, dan/atau pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 mengalami peningkatan yang mana capaian tahun 2025 sebesar 97,313 sedangkan capaian 2023 sebesar 90,35 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 95,54 %. Hal ini menunjukkan adanya upaya pembinaan dan pengawasan yang dilakukan telah memberikan dampak positif dan berkelanjutan terhadap kepatuhan penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo, dan/atau pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir Tahun 2025 dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Pemenuhan checklist pada Instrumen PPRP, Kelengkapan dan kesesuaian dokumen PPRP yang diajukan operator penerbangan menjadi faktor utama dalam menentukan tingkat kepatuhan. Peningkatan kualitas pengisian instrumen dan pemahaman operator terhadap persyaratan administrasi berdampak langsung pada meningkatnya nilai capaian indikator.
- b) Peningkatan kualitas pengawasan dan konsistensi pelaporan inspektur. Pelaksanaan pengawasan yang lebih terjadwal serta konsistensi dalam penyampaian laporan hasil pengawasan secara tepat waktu dan sesuai format telah meningkatkan persentase kepatuhan yang terukur
- c) Optimalisasi sistem pelaporan dan koordinasi lintas unit, Pemanfaatan sistem pelaporan daring serta koordinasi yang lebih baik antara inspektur, koordinator wilayah, dan Direktorat Angkutan Udara mendorong percepatan proses validasi laporan dan mengurangi keterlambatan administrasi.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan tren positif, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Keterbatasan jumlah inspektur angkutan udara dibandingkan dengan luas wilayah kerja dan jumlah objek pengawasan;
- b) Variasi tingkat kepatuhan operator penerbangan, khususnya pada operator non-niaga dan penerbangan perintis di wilayah terpencil;

- c) Kendala geografis dan aksesibilitas wilayah, yang dapat mempengaruhi pelaksanaan inspeksi langsung dan ketepatan waktu pelaporan hasil pengawasan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja dimasa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan memonitoring jadwal pengawasan secara rutin. Selain itu, akan dilakukan evaluasi rutin terhadap pelaksanaan inspeksi untuk menjamin keberlanjutan capaian indikator secara konsisten

PEMANFAATAN ANGGARAN

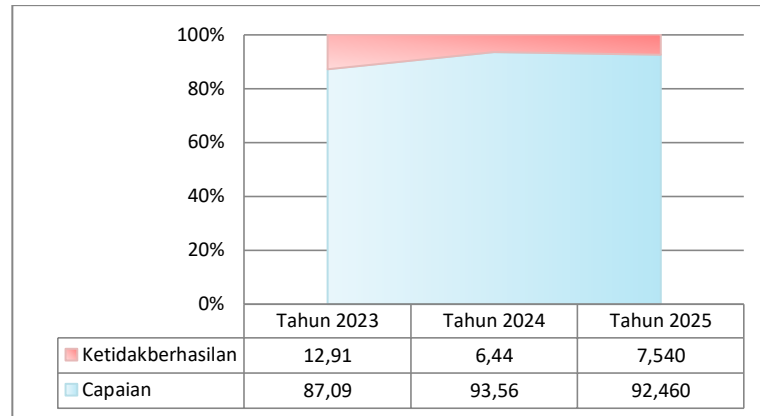
Untuk mendukung pencapaian indikator Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/atau pos, samai dengan akhir tahun 2025 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 521.665.000,,-. Tercatat hingga Desember 2025 realisasi anggaran mencapai 98,94 % atau sebesar Rp. 516.158.003,-.

b. Sasaran “Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara”

Tabel 3.6 Capaian sasaran Meningkatkan kinerja layanan transportasi udara

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Uraian	2025
Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	Target	100,0
		Realisasi	85,714
		%	85,714 %
	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	Target	100,0
		Realisasi	99,206
		%	99,206 %
Capaian rata-rata			92,460 %

Grafik 3.3 Rata-rata capaian sasaran kedua



Capaian sasaran **“Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara ”** menunjukkan kinerja yang baik dan berkelanjutan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir. Pada tahun 2025, sebagai tahun pertama pelaksanaan RPJMN 2025–2029, capaian indikator kinerja berupa Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara dan Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara mencapai **92,460%** dari target yang ditetapkan sebesar **100%**.

Perlu ditegaskan bahwa capaian kinerja tahun 2023 dan 2024 berada pada fase akhir pelaksanaan RPJMN 2020–2024, sedangkan capaian tahun 2025 merupakan bagian dari fase awal implementasi RPJMN 2025–2029. Oleh karena itu, data capaian tahun 2023 dan 2024 digunakan sebagai **pembanding historis (benchmark)** serta **baseline awal** dalam menilai kinerja tahun 2025, dan tidak dijadikan sebagai target kinerja formal pada periode perencanaan yang baru.

Berdasarkan tren capaian, kinerja indikator menunjukkan peningkatan yaitu dari 87,09% pada tahun 2023, meningkat menjadi 93,56 % pada tahun 2024, dan mengalami penurunan menjadi 92,460 % pada tahun 2025. Tren ini mencerminkan adanya perbaikan berkelanjutan dalam pelaksanaan pengawasan dan pelayanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Pencapaian sasaran ini didukung oleh pelaksanaan Program Infrastruktur Konektivitas, khususnya melalui Kegiatan Pelayanan Transportasi Udara (1960) dan program infrastruktur konektivitas melalui kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara (4645). yang berfokus pada peningkatan kualitas pengawasan, pemenuhan standar kepatuhan, serta penguatan koordinasi dengan para pemangku kepentingan sektor transportasi udara.

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

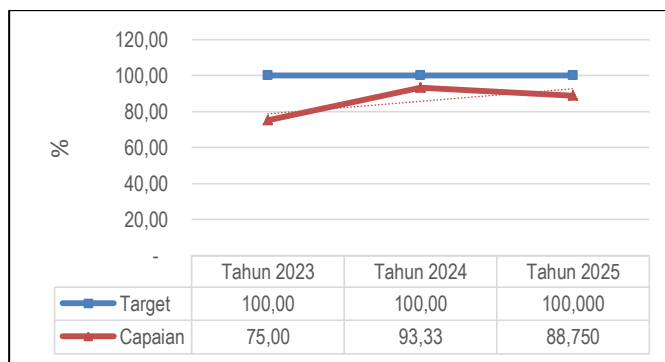
2) Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara

Capaian kinerja pada indikator **Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara** dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) yang telah dilakukan evaluasi pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) dan dinyatakan memenuhi ketentuan dengan jumlah UPBU yang seharusnya dievaluasi sesuai rencana pengawasan pada tahun berjalan.

Indikator ini menggambarkan tingkat pemenuhan standar pelayanan bandar udara sekaligus mencerminkan efektivitas pelaksanaan fungsi pembinaan dan pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X terhadap UPBU di wilayah kerjanya

Standar Pelayanan merupakan tolok ukur yang digunakan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelayanan serta menjadi dasar evaluasi kualitas layanan. Standar ini mencerminkan kewajiban dan janji penyelenggara kepada pengguna jasa dalam rangka memberikan pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur, sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian indikator kedua.



Grafik 3.4 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan 2

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan} = \frac{\text{Jumlah Bandar Udara bernilai LOS} > \text{C}}{\text{Jumlah target Bandar Udara yang bernilai LOS} \geq \text{C pada tahun berjalan}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Penghitungan capaian indikator kinerja dilakukan dengan menggunakan data hasil pengawasan terhadap pengawasan standar pelayanan minimal bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Data yang digunakan meliputi jumlah bandara yang memiliki Level of Service diatas C (Baik) Selanjutnya, data tersebut dihitung dan diagregasikan sesuai dengan metode yang ditetapkan untuk memperoleh nilai persentase kepatuhan sebagai capaian indikator kinerja.

Tabel. 3.7 Rekapitulasi Penilaian standar pelayanan bandar udara

No	Unit Penyelenggara Bandar Udara	LOS > C	LOS < C
1	UPBU Mozes Kilangin Timika	1,0	--
2	UPBU Klmaam	--	1,0
3	UPBU Okaba	1,0	--
4	UPBU Bade	--	1,0
5	UPBU MIndiptana	--	1,0
6	UPBU Tanah Merah	1,0	--
7	UPBU Bomakia	--	1,0
8	UPBU Kamur	1,0	--
9	UPBU Nop Goliat Dekai	1,0	--
10	UPBU Stevanus Rumbewas Serui	--	1,0
11	UPBU Sentani	1,0	--
12	UPBU Mopah Merauke	1,0	--
13	UPBU Kepi	1,0	--
14	UPBU Numfor	1,0	--
15	UPBU Wamena	1,0	--
16	UPBU Oksibil	1,0	--
17	UPBU Tiom	--	1,0
18	UPBU ILaga	--	1,0
19	UPBU Ewer	1,0	--
Jumlah Total Nilai LOS		12	7,0
Jumlah Target UPBU Bernilai LOS > C		14 UPBU	

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Maka Nilai Pemenuhan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai Pemenuhan LOS > C} = \frac{12}{14} \times 100 \% = \mathbf{85,714}$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2025 adalah sebesar 85,714 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 100, maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 adalah sebesar 85,714 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **0,000%**. Kondisi ini dikarenakan belum dilaksanakannya pengawasan pada awal tahun anggaran.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator meningkat secara signifikan menjadi 77,560%. Peningkatan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan, pengendalian, dan pembinaan terhadap penyelenggara standar pelayanan bandar udara telah berjalan efektif, seiring dengan tersedianya data hasil inspeksi dan evaluasi kepatuhan yang lebih lengkap.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator kembali mengalami peningkatan menjadi 85,714%. Kenaikan ini mencerminkan perbaikan tingkat kepatuhan penyelenggara standar pelayanan udara sebagai hasil dari tindak lanjut atas temuan pengawasan pada triwulan sebelumnya, termasuk pemberian rekomendasi perbaikan dan peningkatan intensitas koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator tetap terjaga pada angka 85,714%, menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan telah mencapai kondisi yang relatif stabil. Hal ini mengindikasikan bahwa upaya pembinaan dan pengawasan yang dilakukan telah memberikan dampak positif dan berkelanjutan terhadap kepatuhan penyelenggaraan standar pelayanan bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 mengalami peningkatan namun jika dibandingkan dengan capaian 2024 mengalami penurunan yang mana capaian tahun 2025 sebesar 85,714 sedangkan capaian 2023 sebesar 75,00 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 93,33 %. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa upaya pembinaan dan pengawasan yang telah dilaksanakan telah memberikan dampak positif dibandingkan capaian Tahun 2023, namun belum sepenuhnya mampu mempertahankan tingkat kepatuhan penyelenggaraan standar pelayanan bandar udara sebagaimana yang dicapai pada Tahun 2024. Oleh karena itu, diperlukan penguatan strategi pembinaan dan pengawasan yang lebih efektif dan berkelanjutan guna meningkatkan dan menjaga konsistensi pemenuhan standar pelayanan bandar udara.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun 2025 dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) **Efisiensi Anggaran dan Pemblokiran Anggaran Operasional**, Mengacu pada arahan Presiden terkait efisiensi fiskal dan penerapan *zero-based budgeting*, Kementerian Keuangan melakukan pemblokiran terhadap

beberapa pos anggaran operasional, termasuk perjalanan dinas dan kegiatan pendukung pengawasan. Kondisi ini berdampak pada terbatasnya pelaksanaan evaluasi standar pelayanan di seluruh UPBU yang direncanakan, sehingga capaian indikator belum dapat mencapai target maksimal.

- b) **Keterbatasan Jadwal Pengawasan dan Verifikasi Fisik.** Evaluasi standar pelayanan bandar udara memerlukan kehadiran langsung tim pengawas untuk melakukan observasi fisik fasilitas pelayanan, penilaian kenyamanan dan keamanan, serta verifikasi. Pada Triwulan II dan awal Triwulan III, keterbatasan waktu pelaksanaan serta tingginya beban tugas inspeksi lain (seperti inspeksi keselamatan dan keamanan penerbangan) menyebabkan kegiatan evaluasi standar pelayanan belum dapat dilakukan secara menyeluruh.
- c) **Kondisi Geografis dan Aksesibilitas Wilayah,** Letak geografis wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X, khususnya bandara-bandara di wilayah terpencil Papua Selatan, memerlukan waktu tempuh yang panjang serta perencanaan logistik yang kompleks. Hal ini turut mempengaruhi frekuensi dan cakupan evaluasi standar pelayanan bandar udara

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan tren positif, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Belum optimalnya jangkauan evaluasi standar pelayanan ke seluruh UPBU akibat keterbatasan anggaran dan waktu pelaksanaan;
- b) Ketergantungan pada verifikasi fisik di lapangan, yang sulit digantikan dengan metode evaluasi jarak jauh;
- c) Variasi kondisi fasilitas dan kapasitas terminal antarbandara, terutama antara bandara utama dan bandara perintis, yang memerlukan pendekatan evaluasi berbeda.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan capaian indikator di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan melakukan beberapa langkah strategis, antara lain:

- a) Pemutakhiran dan penyesuaian jadwal evaluasi berkala, dengan menjadikan evaluasi standar pelayanan sebagai prioritas pada Triwulan II dan III serta

mengintegrasikannya dengan kegiatan pengawasan lain agar lebih efisien dari sisi waktu dan biaya;

- b) Penguatan monitoring internal dan evaluasi triwulanan, yang melibatkan seluruh inspektur dan pengendali teknis untuk menilai progres capaian, mengidentifikasi hambatan, dan menyusun langkah korektif secara cepat;
- c) Peningkatan koordinasi dengan UPBU, khususnya dalam penyampaian data awal dan pemenuhan dokumen pendukung, sehingga proses evaluasi di lapangan dapat dilakukan lebih efektif dan terfokus;

PEMANFAATAN ANGGARAN

Untuk mendukung pencapaian indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara, pada akhir Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 295.160.000,-. Hingga Desember 2025, realisasi anggaran mencapai 99,50 % atau sebesar Rp. 293.673.902,-.

3) Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.

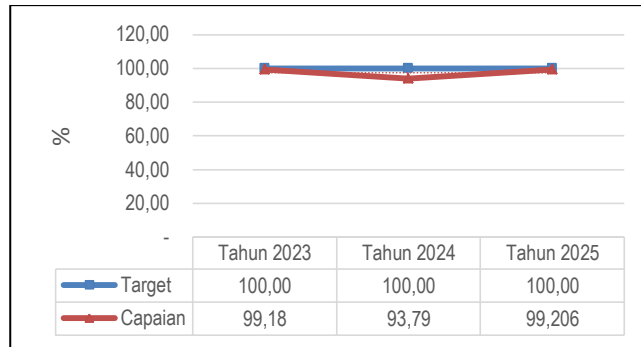
Capaian kinerja pada indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah laporan hasil pengawasan pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara yang telah disampaikan kepada Direktorat Angkutan Udara dengan jumlah laporan hasil pengawasan yang seharusnya disampaikan sesuai dengan rencana dan ketentuan yang berlaku.

Pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X melalui kegiatan inspeksi, pemantauan, dan pengamatan terhadap pelaksanaan sejumlah aspek pelayanan yang meliputi :

- Standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara;
- Tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal;
- Angkutan udara perintis;
- Penanganan keterlambatan dan pembatalan penerbangan;

Persentase pemenuhan standar pelayanan dihitung berdasarkan jumlah laporan hasil pengawasan yang telah disampaikan kepada **Direktorat Angkutan Udara** setelah pelaksanaan pengawasan secara langsung.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian akhir tahun 2025 atas indikator ketiga sebagai berikut :



Grafik 3.5 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan 3

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

- ✓ Perhitungan pemenuhan standar pelayanan 1 BUAU

$$\% \text{ Nilai Pemenuhan 1 BUAU} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist pd Instrumen Pengawasan pemenuhan standar pelayanan}} \times 100 \%$$

- ✓ Perhitungan pemenuhan total

$$\% \text{ Pemenuhan Total} = \frac{\text{Jumlah Nilai pemenuhan standar pelayanan BUAU yang diawasi}}{\text{Jumlah BUAU yang diawasi}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Penghitungan capaian indikator kinerja dilakukan dengan menggunakan data hasil pengawasan terhadap standar pelayanan pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Data yang digunakan meliputi jumlah checklist kepatuhan yang diberlakukan dan jumlah checklist yang dinyatakan memenuhi ketentuan (compliance). Selanjutnya, data tersebut dihitung dan diagregasikan sesuai dengan metode yang ditetapkan untuk memperoleh nilai persentase kepatuhan sebagai capaian indikator kinerja.

Tabel 3.8 Rdekapitulasi pemenuhan Pelayanan Pesawat Udara

No	Unit Penyelenggara Bandar Udara	Persentase Pemenuhan
1	Koordinator Wilayah (Korwil) Tanah Merah	100,00 %
2	Pt. Smart Air Aviation	100,00 %
3	Pt. Garuda Indonesia	100,00 %
4	Pt. Trigana Air Service	97,22 %
5	Pt. Lion Mentarii Airlines	100,00 %
6	Pt. Asi Pudjiastuti Aviation	100,00 %
7.	Pt. Batik Air	100,00 %

No	Unit Penyelenggara Bandar Udara	Persentase Pemenuhan
8	Pt. Wings Abadi	100,00 %
9	Pt. Sriwijaya Air	100,00 %
10	Upbu Elelim - Koordinator Wilayah Angud Perintis	100,00 %
11	Pt. Asian One Air	91,67 %
12	Upbu Mozes Kilangin - Koordinator Wilayah Angud Perintis	100,00 %
13	Upbu Wamena - Koordinator Wilayah Angud Perintis	100,00 %
14	Upbu Oksibil - Koordinator Wilayah Angud Perintis	100,00 %
	Jumlah Total Persentase Pelayanan	1.388,890 %
	Jumlah BUAU yang di awasi	14 BUAU

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Maka Nilai Pemenuhan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai Pemenuhan standar Pelayanan} = \frac{1.388,890}{14} = \mathbf{99,206}$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2025 adalah sebesar 99,206 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 100, maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 adalah sebesar 99,206 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **100,00%**. Kondisi ini disebabkan oleh belum ditemukannya ketidaksesuaian yang bersifat signifikan berdasarkan hasil pengawasan dan evaluasi awal tahun, serta masih terbatasnya jumlah kegiatan operasional dan pelayanan pesawat udara pada periode awal tahun anggaran, sehingga seluruh penyelenggara layanan yang dievaluasi dinyatakan memenuhi ketentuan standar pelayanan yang berlaku.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator menurun menjadi **98,677%**. Penurunan ini menunjukkan bahwa telah ditemukan beberapa ketidaksesuaian (*minor findings*) terhadap pemenuhan standar pelayanan pesawat udara, seiring dengan meningkatnya intensitas kegiatan operasional, volume pelayanan, serta cakupan pengawasan yang lebih luas. Temuan tersebut terutama berkaitan dengan aspek administrasi, konsistensi penerapan prosedur, serta pemenuhan sebagian unsur standar pelayanan yang memerlukan perbaikan lebih lanjut oleh penyelenggara.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator kembali mengalami peningkatan menjadi **99,206%**. Kenaikan ini mencerminkan perbaikan tingkat kepatuhan penyelenggara standar pelayanan bandar udara sebagai hasil dari tindak lanjut atas temuan pengawasan pada triwulan sebelumnya, termasuk pelaksanaan rekomendasi perbaikan, penyempurnaan prosedur operasional, serta peningkatan intensitas koordinasi dan pembinaan dengan pemangku kepentingan terkait.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator tetap terjaga pada angka 99,206%, yang menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan telah mencapai kondisi yang relatif stabil. Hal ini mengindikasikan bahwa upaya pembinaan, pengawasan, dan pengendalian yang dilakukan secara berkelanjutan telah memberikan dampak positif terhadap konsistensi penerapan standar pelayanan bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 mengalami penurunan namun jika dibandingkan dengan capaian 2024 mengalami peningkatan yang mana capaian tahun 2025 sebesar 99,206 sedangkan capaian 2023 sebesar 99,80 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 93,70 %. Kondisi tersebut menunjukkan kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan upaya pembinaan dan pengawasan yang dilakukan telah mampu **memulihkan dan meningkatkan capaian kinerja dibandingkan tahun sebelumnya**, meskipun belum sepenuhnya mencapai tingkat capaian tertinggi sebagaimana yang dicapai pada Tahun 2023. Hal ini mengindikasikan adanya perbaikan kinerja yang signifikan, namun masih diperlukan penguatan dan konsistensi pelaksanaan pembinaan serta pengawasan agar capaian kinerja dapat dipertahankan secara berkelanjutan pada tingkat yang optimal.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun 2025 dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Pemulihan Pola Pengawasan Pasca Penyesuaian Anggaran Tahun Sebelumnya, Pada tahun sebelumnya, kegiatan pengawasan mengalami hambatan akibat pemblokiran anggaran dan pembatasan mobilitas. Memasuki tahun 2025, meskipun masih dihadapkan pada kebijakan efisiensi fiskal dan penerapan *zero-based budgeting*, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X berhasil memulihkan kegiatan pengawasan melalui penyesuaian jadwal dan penetapan prioritas wilayah. Kondisi ini memungkinkan pelaksanaan kembali pengawasan standar pelayanan penumpang, meskipun dalam cakupan yang lebih selektif, sehingga berdampak positif terhadap capaian kinerja.
- b) Peningkatan Kapasitas SDM dan Pengetahuan Teknis Inspektur Upaya peningkatan kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan internal, diskusi teknis, serta bimbingan dari Direktorat Angkutan Udara berkontribusi signifikan terhadap kualitas pengawasan. Pemahaman

inspektur yang lebih baik terhadap indikator dan standar pelayanan menghasilkan evaluasi yang lebih tepat sasaran serta mempercepat proses penyusunan dan penyampaian laporan hasil pengawasan.

- c) Dukungan Data dari UPBU dan Maskapai yang Lebih Responsif Dukungan aktif dari beberapa UPBU dan operator penerbangan dalam penyediaan data, pengisian instrumen pemantauan, serta penyampaian dokumen pendukung pengawasan mempermudah proses validasi temuan di lapangan. Respons yang cepat dan kooperatif ini turut mempercepat pelaporan hasil pengawasan kepada Direktorat Angkutan Udara.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan tren positif, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Keterbatasan alokasi anggaran pengawasan, khususnya untuk pelaksanaan inspeksi langsung ke wilayah terpencil dan perintis;
- b) Perbedaan tingkat pemahaman dan kepatuhan operator penerbangan terhadap standar pelayanan, terutama dalam penanganan keterlambatan dan kewajiban pelayanan penumpang;
- c) Kendala geografis dan aksesibilitas bandara di wilayah timur Indonesia, yang berpotensi mempengaruhi intensitas dan frekuensi pengawasan lapangan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan:

- a) Mengoptimalkan jadwal pengawasan terpadu, dengan menggabungkan berbagai agenda inspeksi (keselamatan, keamanan, dan pelayanan) dalam satu kunjungan guna meningkatkan efisiensi waktu dan biaya;
- b) Meningkatkan koordinasi dan pembinaan kepada UPBU dan maskapai, melalui forum koordinasi teknis, bimbingan teknis, dan FGD, baik secara daring maupun luring, untuk menyamakan pemahaman terhadap standar pelayanan dan pelaporan;
- c) Memperkuat monitoring internal dan evaluasi berkala, melalui evaluasi triwulanan yang melibatkan seluruh inspektur dan pengendali teknis, guna mengidentifikasi hambatan serta menyusun langkah korektif secara cepat;

PEMANFAATAN ANGGARAN

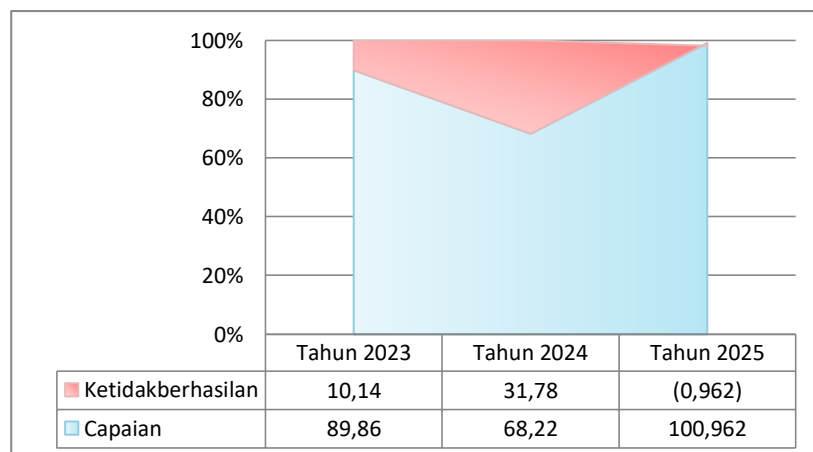
Untuk mendukung pencapaian indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara, pada akhir Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 521.665.000,-. Hingga Desember 2025 realisasi anggaran mencapai 98,94 % atau sebesar Rp. 516.158.003,-.

c. Sasaran “Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara”

Tabel 3.9 Capaian sasaran meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Uraian	2025
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	Target	80,0
		Realisasi	80,526
		%	100,658 %
	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	Target	80,0
		Realisasi	81,012
		%	101,265 %
Capaian rata-rata			100,962 %

Grafik 3.6 Rata-rata capaian rata-rata sasaran ketiga tahun 2025



Capaian sasaran “Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara” menunjukkan kinerja yang baik dan berkelanjutan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir. Pada tahun 2025, sebagai tahun pertama

pelaksanaan RPJMN 2025–2029, capaian indikator kinerja berupa Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan dan Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan mencapai **100,962%** dari target yang ditetapkan sebesar **80%**.

Perlu ditegaskan bahwa capaian kinerja tahun 2023 dan 2024 berada pada fase akhir pelaksanaan RPJMN 2020–2024, sedangkan capaian tahun 2025 merupakan bagian dari fase awal implementasi RPJMN 2025–2029. Oleh karena itu, data capaian tahun 2023 dan 2024 digunakan sebagai pembandingan historis (benchmark) serta baseline awal dalam menilai kinerja tahun 2025, dan tidak dijadikan sebagai target kinerja formal pada periode perencanaan yang baru.

Berdasarkan tren capaian, kinerja indikator menunjukkan peningkatan yang konsisten, yaitu dari 89,56 % pada tahun 2023, menurun menjadi 68,22 % pada tahun 2024, dan kembali meningkat menjadi 100,962 % pada tahun 2025. Tren ini mencerminkan adanya perbaikan berkelanjutan dalam pelaksanaan pengawasan dan pelayanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Pencapaian sasaran ini didukung oleh pelaksanaan program infrastruktur konektivitas melalui kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara (4645). yang berfokus pada peningkatan kualitas pengawasan, pemenuhan standar kepatuhan, serta penguatan koordinasi dengan para pemangku kepentingan sektor transportasi udara.

Berikut penjelasan detail terkait indikator pembentuknya :

4) Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan

Capaian kinerja pada indikator *Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan* dihitung berdasarkan rata-rata nilai pemenuhan standar keselamatan penerbangan yang diperoleh dari hasil pengawasan terhadap objek keselamatan penerbangan dibandingkan dengan jumlah objek yang diawasi, pada tiga aspek utama keselamatan penerbangan.

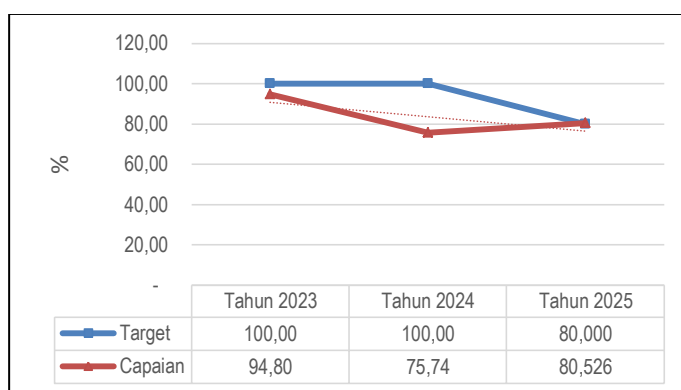
Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pengoperasian pesawat udara, penyelenggaraan angkutan udara, keselamatan navigasi penerbangan, serta kelengkapan fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, sebagaimana diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan.

Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan diperoleh dari kompilasi hasil pengawasan dan pemenuhan standar keselamatan pada tiga aspek utama, yaitu:

- Keselamatan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;
- Keselamatan navigasi penerbangan; **dan**
- Keselamatan bandar udara.

Pengukuran kinerja dilakukan melalui penilaian terhadap hasil inspeksi dan pengawasan teknis yang dilaksanakan oleh Inspektur Penerbangan sesuai dengan kewenangan masing-masing bidang

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian indikator keempat.



Grafik 3.7 Target dan Realisasi Indikator Kinerja Kegiatan

Standar keselamatan yang dijadikan dasar perhitungan meliputi bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, bidang navigasi penerbangan dan bidang Bandar udara.

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

- ✓ Perhitungan persentase pemenuhan keseluruhan

$$\% \text{ Nilai Pemenuhan Total} = \frac{\text{Jumlah nilai pemenuhan standar keselamatan kelaikudaraan, navigasi dan bandar udara}}{3 \text{ (Tiga)}} \times 100 \%$$

- ✓ Perhitungan persentase standar keselamatan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara

$$\% \text{ Pemenuhan 1 objek} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist Pengawasan}} \times 100 \%$$

- ✓ Perhitungan persentase standar keselamatan bidang navigasi penerbangan

$$\% \text{ Pemenuhan 1 objek} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist Pengawasan}} \times 100 \%$$

- ✓ Perhitungan persentase standar keselamatan bidang bandar udara

$$\% \text{ Pemenuhan 1 objek} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist Pengawasan}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Metodologi penghitungan indikator kinerja *Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan* dilakukan untuk mengukur tingkat pemenuhan standar keselamatan penerbangan oleh penyelenggara penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Pengukuran dilakukan berdasarkan hasil pengawasan yang dilaksanakan secara periodik, dengan menilai pemenuhan setiap elemen standar keselamatan penerbangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hasil pengukuran pada masing-masing objek pengawasan selanjutnya dihitung dalam bentuk persentase pemenuhan standar. Persentase tersebut kemudian direkapitulasi dan diagregasikan untuk memperoleh nilai persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan secara keseluruhan sebagai capaian indikator kinerja pada periode pelaporan.

Tabel 3.10 Rekapitulasi pemenuhan standar keselamatan bid. kelaikudaraan

No	Maskapai Penerbangan	% Kepatuhan
1	Pt. Lion Mentari Airlines	99,955 %
2	Pt. Garuda Indonesia Airways	100,00 %
3	Pt. Trigana Air Service	100,00 %
4	Pt. Batik Air Indonesia	100,00 %
5	Pt. Asi Pudjastuti Aviation	100,00 %
6	Pt. Smart Cakrawala Aviation	100,00 %
7	Pt. Wings Abadi Airlines	100,00 %
8	Pt. Citilink Indonesia	100,00 %
9	Pt. Sriwijaya Airlines	100,00 %
10	Pt. Bbn Airlines Indonesia	100,00 %
11	Pt. Alda Trans Papua	100,00 %
12	Pt. National Global Aviasi	100,00 %
13	Pt. Super Air Jet	100,00 %
14	Pt. Asian One Air	100,00 %
15	Pt. Ikairos Airlines	100,00 %
16	Pt. Maf	100,00 %
17	Pt. Elang Nusantara Air	100,00 %
18	Pt. My Indo Airlines	100,00 %
19	Pt. Ama	100,00 %
20	Pt. Black Stone Airline	100,00 %

No	Maskapai Penerbangan	% Kepatuhan
21	Pt. Dabi Air Nusantara	100,00 %
22	Pt. Jayawijaya Dirgantara	100,00 %
23	Pt. Aviasi Puncak Papua	100,00 %
24	Pt. Yayasan Jasa Aviasi Indonesia	100,00 %
	Jumlah Total Persentase pemenuhan	2.399,955 %
	Jumlah Maskapai	24

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Rata-rata Pemenuhan Bid. Kelaikudaraan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai rata –rata pemenuhan} = \frac{2.399,955}{24} = \mathbf{99,998}$$

Tabel 3.11 Rekapitulasi pemenuhan standar keselamatan bid. bandar udara

No	Unit Penyelenggara Bandar Udara	% Kepatuhan
1	UPBU Kelas I Mopah	62,50 %
2	BLU Kantor UPBU Kelas II Mozes Kilangin	100,00 %
3	PT. Angkasapura Bandar Udara Sentani	100,00 %
4	UPBU Kelas I Wamena	100,00 %
5	UPBU Kelas III Kimaam	--
6	UPBU Kelas III Okaba	100,00 %
7	UPBU Kelas III Bade	15,38 %
8	UPBU Kelas III Mindiptana	--
9	UPBU Kelas III Tanah Merah	66,00 %
10	UPBU Kelas III Bomakia	--
11	UPBU Kelas III Kamur	--
12	UPBU Kelas II Nop Goliat Dekai	65,00 %
13	UPBU Kelas III Stevanus Rumbewas Serui	--
14	UPBU Kelas III Kepi	60,00 %
15	UPBU Kelas III Numfoor	55,00 %
16	UPBU Kelas III Oksibil	100,00 %
17	UPBU Kelas III Ewer	100,00 %
18	UPBU Kelas III Tiom	--
19	UPBU Kelas III Ilaga	--
	Jumlah Total Persentase pemenuhan	923,880
	Jumlah UPBU	19

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Nilai Pemenuhan Bid. Bandar Udara dapat dihitung sebagai berikut :

$$\begin{array}{l} \text{Nilai Pemenuhan standar} \\ \text{Keselamatan} \end{array} = \frac{923,880}{19} = \mathbf{48,625}$$

Tabel 3.12 Rekapitulasi pemenuhan standar keselamatan bid. Navigasi

No	Unit Penyelenggara Bandar Udara	% Kepatuhan
1	Perum LPPNPI Unit Enarotali	75,00 %
2	Perum LPPNPI Cabang Wamena	93,59 %
3	Perum LPPNPI Cabang Merauke	86,67 %
4	Perum LPPNPI Cabang Sentani	92,51 %
5	Perum LPPNPI Unit Kepi	96,43 %
6	Perum LPPNPI Cabang Pembantu Tanah Merah	100,00 %
7	Perum LPPNPI Unit Serui	100,00 % %
8	Perum LPPNPI Unit Ewer	98,39 %
9	Perum LPPNPI Unit Nop Goliat Dekai.	92,63 %
10	Perum LPPNPI Cabang Pembantu Timika	96,04 %
11	Perum LPPNPI Cabang Pembantu Oksibil	97,09 %
12	Politeknik Penerbangan Jayapura.	90,32 %
13	Pencarian dan Pertolongan Kelas A Jayapura	89,66 %
	Jumlah Total Persentase pemenuhan	1.208,32
	Jumlah Objek	13

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Nilai Pemenuhan Bid. Navigasi dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai Pemenuhan standar Keselamatan} = \frac{1.208,32}{13} = \mathbf{92,948}$$

Maka Nilai Total keseluruhan untuk Pemenuhan standar keselamatan sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan} = \frac{99,998 + 48,625 + 92,948}{3} \times 100 \% = \mathbf{80,526}$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2025 adalah sebesar 80,526 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 80, maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 adalah sebesar 100,658 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **85,540%**, lebih tinggi dibandingkan target tahunan. Capaian ini menunjukkan bahwa pemenuhan standar keselamatan penerbangan pada awal tahun berada pada kondisi yang relatif baik, seiring dengan masih terbatasnya ruang lingkup objek pengawasan serta dominannya pemenuhan standar administratif dan teknis yang bersifat rutin. Kondisi ini mencerminkan kesiapan awal penyelenggara penerbangan dalam memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan yang dipersyaratkan.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator mengalami penurunan menjadi **76,876%**. Penurunan ini mengindikasikan bahwa cakupan dan intensitas pengawasan keselamatan penerbangan semakin meningkat, sehingga ditemukan sejumlah ketidaksesuaian terhadap pemenuhan standar keselamatan

penerbangan. Temuan tersebut umumnya bersifat *minor findings* dan berkaitan dengan aspek pemenuhan teknis maupun prosedural yang memerlukan tindak lanjut perbaikan oleh penyelenggara penerbangan.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator tercatat sebesar **76,215%**, relatif stabil dibandingkan Triwulan II. Kondisi ini menunjukkan bahwa proses perbaikan dan penyesuaian terhadap temuan hasil pengawasan masih berlangsung, sementara pada saat yang sama kegiatan pengawasan tetap dilaksanakan secara menyeluruh dan berkelanjutan. Stabilitas capaian pada triwulan ini mencerminkan fase transisi antara penemuan ketidaksesuaian dan implementasi tindak lanjut perbaikan.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator meningkat signifikan menjadi **80,526**. Peningkatan ini menunjukkan bahwa tindak lanjut atas temuan pengawasan pada triwulan sebelumnya telah dilaksanakan secara efektif, sehingga pemenuhan standar keselamatan penerbangan kembali meningkat dan melampaui target yang ditetapkan. Capaian ini mengindikasikan bahwa upaya pembinaan, pengawasan, dan pengendalian keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara telah memberikan dampak positif dan berkelanjutan.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 mengalami peningkatan yang mana capaian tahun 2025 sebesar 100,658 sedangkan capaian 2023 sebesar 94,80 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 75,74 %.

Kondisi tersebut antara lain dipengaruhi oleh **perbedaan penetapan target indikator kinerja**, di mana target pada Tahun 2023 dan Tahun 2024 ditetapkan sebesar **100%**, sedangkan target pada Tahun 2025 ditetapkan sebesar **80%**. Perbedaan target tersebut menyebabkan capaian terhadap target pada Tahun 2025 relatif lebih mudah tercapai. Meskipun demikian, capaian kinerja yang melampaui target tersebut masih menunjukkan adanya deviasi pemenuhan standar keselamatan pada sebagian objek pengawasan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan keselamatan penerbangan telah memberikan hasil yang positif dan mengalami peningkatan secara kuantitatif, namun masih diperlukan penguatan kualitas pengawasan dan tindak lanjut yang lebih terfokus agar pemenuhan standar keselamatan penerbangan dapat tercapai secara merata dan berkelanjutan di seluruh objek pengawasan.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun 2025 dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Pemulihan Pola Pengawasan Pasca Penyesuaian Anggaran Tahun Sebelumnya. Pada tahun sebelumnya, kegiatan pengawasan keselamatan penerbangan mengalami hambatan akibat pemblokiran anggaran dan pembatasan mobilitas. Memasuki tahun 2025, meskipun masih dihadapkan pada kebijakan efisiensi fiskal dan *zero-based budgeting*, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X melakukan penyesuaian jadwal dan penetapan prioritas wilayah pengawasan. Langkah ini memungkinkan pelaksanaan kembali pengawasan keselamatan penerbangan, meskipun dengan cakupan terbatas, sehingga tetap berkontribusi terhadap capaian indikator.
- b) Komitmen dan Konsistensi Inspektur Kelaikudaraan dan Navigasi Penerbangan. Inspektur menunjukkan komitmen tinggi dalam melaksanakan tugas pengawasan, termasuk di wilayah dengan tantangan geografis dan keterbatasan logistik. Konsistensi dalam pelaksanaan inspeksi serta ketertiban dalam dokumentasi dan pelaporan turut menjaga akurasi data pemenuhan standar keselamatan yang dilaporkan.
- c) Peningkatan Kapasitas SDM dan Pengetahuan Teknis. Peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan internal, diskusi teknis, serta bimbingan dari Direktorat teknis berperan penting dalam memperkuat pemahaman inspektur terhadap indikator keselamatan. Pemahaman yang lebih baik menghasilkan penilaian yang lebih objektif dan tepat sasaran, serta mempercepat proses penyampaian laporan hasil pengawasan ke tingkat pusat.
- d) Catatan atas Capaian IKK Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan. Capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan hingga Desember 2025 tercatat sebesar 80,256 %, atau 100,7% dari target tahunan. Meskipun secara pengukuran kinerja capaian tersebut dinilai baik, namun secara substantif capaian ini belum sepenuhnya optimal.

Hal ini disebabkan oleh target indikator yang ditetapkan sebesar 80%, sehingga capaian terhadap target relatif mudah tercapai meskipun masih terdapat deviasi pemenuhan standar keselamatan pada sebagian objek pengawasan. Dengan demikian, capaian kinerja yang tinggi terhadap target

belum sepenuhnya mencerminkan tingkat pemenuhan keselamatan penerbangan yang ideal.

Ke depan, diperlukan penguatan pengawasan dan penajaman target kinerja agar indikator ini tidak hanya terpenuhi secara administratif, tetapi juga semakin merepresentasikan kondisi keselamatan penerbangan yang optimal dan berkelanjutan.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan kinerja yang relatif baik, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Keterbatasan alokasi anggaran pengawasan, khususnya untuk inspeksi keselamatan di wilayah terpencil dan perintis;
- b) Belum meratanya pemenuhan standar keselamatan pada seluruh objek pengawasan, terutama pada fasilitas bandar udara dengan keterbatasan sarana dan prasarana;
- c) Tingginya kompleksitas pengawasan keselamatan penerbangan, yang mencakup banyak aspek teknis dan memerlukan kehadiran langsung inspektur di lapangan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan :

- a) Mengoptimalkan jadwal pengawasan terpadu, dengan menggabungkan pengawasan keselamatan, keamanan, dan pelayanan dalam satu rangkaian kegiatan inspeksi guna meningkatkan efisiensi waktu dan biaya;
- b) Meningkatkan koordinasi dan pembinaan kepada UPBU, Perum LPPNPI, dan operator penerbangan, melalui forum koordinasi teknis, bimbingan teknis, dan FGD untuk menyamakan pemahaman pemenuhan standar keselamatan dan pelaporan hasil pengawasan;
- c) Memperkuat monitoring internal dan evaluasi berkala, melalui evaluasi triwulanan yang melibatkan seluruh inspektur dan pengendali teknis untuk memastikan tindak lanjut temuan keselamatan dilaksanakan secara konsisten;

PEMANFAATAN ANGGARAN

Untuk mendukung pencapaian indikator Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan, pada akhir Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 2.043.012.000,-. Hingga pada Desember 2025 realisasi anggaran mencapai 98,68 % atau sebesar Rp. 2.015.954.151,-.

5) Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan.

Capaian kinerja pada indikator *Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan* dihitung berdasarkan rata-rata nilai pemenuhan standar keamanan penerbangan yang diperoleh dari hasil pengawasan terhadap objek keamanan penerbangan dibandingkan dengan jumlah objek yang diawasi, sesuai dengan ketentuan dan standar keamanan penerbangan yang berlaku.

Keamanan penerbangan merupakan suatu kondisi yang menjamin perlindungan terhadap penerbangan dari tindakan melawan hukum (*unlawful interference*), yang dicapai melalui sinergi dan integrasi antara sumber daya manusia, fasilitas, serta penerapan prosedur yang sesuai dengan standar nasional dan internasional.

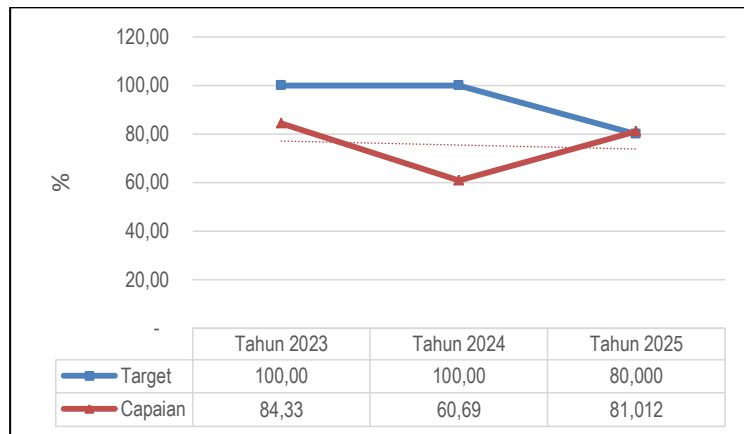
Dalam rangka memenuhi standar keamanan penerbangan, kegiatan pengawasan dilaksanakan melalui **inspeksi, survei, dan pengujian (test)** terhadap berbagai objek pengawasan, yang meliputi :

- a) Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU);
- b) Badan Usaha Bandar Udara (BUBU);
- c) Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing;
- d) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan;
- e) Penyelenggaraan Pemeriksaan Keamanan Kargo dan Pos (PKKP); dan
- f) Penyedia jasa pendidikan dan pelatihan di bidang keamanan penerbangan.

Kegiatan pengawasan tersebut bertujuan untuk memastikan seluruh entitas terkait melaksanakan ketentuan keamanan penerbangan secara konsisten, sekaligus sebagai upaya deteksi dan pencegahan dini terhadap potensi risiko keamanan yang dapat mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian indikator kelima

Grafik 3.8 Target dan Realisasi IKK 5



Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

- ✓ Perhitungan persentase pemenuhan total

$$\% \text{ Nilai Pemenuhan Total} = \frac{\text{Jumlah nilai pemenuhan keamanan penerbangan pada objek yang diawasi}}{\text{Jumlah objek yang diawasi}}$$

- ✓ Perhitungan persentase pemenuhan 1 objek pengawasan

$$\% \text{ Pemenuhan 1 objek} = \frac{\text{Jumlah Compliance (Kepatuhan)}}{\text{Jumlah Ceklist Pengawasan}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Metodologi penghitungan indikator kinerja *Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan* dilakukan untuk mengukur tingkat pemenuhan standar keamanan penerbangan oleh penyelenggara penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Pengukuran dilakukan berdasarkan hasil pengawasan yang dilaksanakan secara periodik, dengan menilai pemenuhan setiap elemen standar keselamatan penerbangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hasil pengukuran pada masing-masing objek pengawasan selanjutnya dihitung dalam bentuk persentase pemenuhan standar. Persentase tersebut kemudian direkapitulasi dan diagregasikan untuk memperoleh nilai persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan secara keseluruhan sebagai capaian indikator kinerja pada periode pelaporan.

Tabel. 3.14 Rekapitulasi pemenuhan standar keamanan

No	Maskapai Penerbangan	% Kepatuhan
1	Pt. Garuda Indonesia - Stasiun Merauke	88,636 %
2	Pt. Lion Mentari Airlines - Stasiun Merauke	85,455 %
3	Upbu Kelas Iii Bade	83,871 %
4	Pt. Garuda Indonesia - Stasiun Timika	90,964 %
5	Pt. Asian One Air - Stasiun Timika	82,581 %
6	Pt. My Indo Airline - Stasiun Sentani	84,848 %
7	Pt. Integrasi Aviasi Solusi - Stasiun Sentani (Regulated Agent/Ra)	88,514 %
8	Politeknik Penerbangan Jayapura (Lemdik)	92,073 %
9	Upbu Kelas Iii Bomakia	85,124 %
10	Upbu Kelas Iii Kamur	85,027 %
11	Upbu Kelas Ii Nop Goliat Dekai	64,249 %
12	Upbu Kelas Iii Numfor	86,517 %
13	Blu Upbu Kelas Ii Mozes Kilangin Timika	89,542 %
14	Pt. Wings Air Station Wamena	80,822 %
15	Upbu Kelas I Wamena	25,000 %
16	Pt. Angkasapura I Bandar Udara Sentani	81,250 %
17	Upbu Kelas Iii Kepi	84,211 %
18	Pt. Pajajaran Global Service Dj-01 Manunggal (Regulated Agent/Ra)	87,838 %
19	Pt. Pajajaran Global Service Dj-01 Trigana (Regulated Agent/Ra)	89,189 %
20	Upbu Kelas Iii Oksibil	69,811 %
21	Upbu Kelas Iii Ewer	80,435 %
22	Pt. Wings Abadi Airlines Station Sentani	84,270 %
23	Ra. Pt. Integrasi Aviasi Solusi Station Sentani	50,000 %
24	Pt. Wings Air Station Sentani	83,562 %
25	Pt. Lion Mentari Airlines Station Timika	86,134 %
26	Pt. Wings Abadi Airlines Station Timika	86,975 %
27	Upbu Kelas Iii Dabra	83,857 %
28	Upbu Kelas Iii Karubaga	81,183 %
29	Pt. My Indo Airlines Station Wamena	85,714 %
30	Upbu Kelas Iii Akimuga	72,308 %
31	Asia Cargo Airlines Station Sentani	83,333 %
32	Pt. Super Air Jet Station Sentani	89,200 %
Jumlah Total Persentase pemenuhan		2.592,491 %
Jumlah Maskapai		32

Diolah : Tim Lakip KOBUX

Rata-rata Pemenuhan Bid. Kelaikudaraan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\text{Nilai rata-rata pemenuhan} = \frac{2.592,491}{32} = 81,012$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2025 adalah sebesar 81,012 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 80,0 maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 adalah sebesar 101,265 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **47,096%**. Nilai capaian ini masih relatif rendah dibandingkan target tahunan, yang disebabkan oleh belum optimalnya cakupan dan intensitas kegiatan pengawasan keamanan penerbangan pada awal tahun anggaran. Selain itu, pada periode ini sebagian objek pengawasan masih berada dalam tahap penyiapan administrasi dan pemenuhan awal terhadap standar keamanan penerbangan, sehingga pemenuhan standar belum sepenuhnya terukur secara menyeluruh.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator meningkat signifikan menjadi **71,614%**. Peningkatan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan keamanan penerbangan mulai berjalan lebih optimal, seiring dengan bertambahnya jumlah objek pengawasan serta meningkatnya kepatuhan terhadap penerapan prosedur keamanan penerbangan. Pada triwulan ini, sebagian besar penyelenggara telah mulai melakukan penyesuaian dan perbaikan terhadap ketentuan keamanan penerbangan sesuai dengan rekomendasi hasil pengawasan.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator kembali meningkat menjadi **78,422%**. Kenaikan ini mencerminkan efektivitas tindak lanjut atas temuan pengawasan keamanan penerbangan pada triwulan sebelumnya, termasuk perbaikan prosedur, peningkatan pengendalian akses, serta pemenuhan unsur-unsur standar keamanan penerbangan yang belum terpenuhi. Peningkatan ini juga menunjukkan semakin konsistennya penerapan standar keamanan penerbangan oleh penyelenggara.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator meningkat dan mencapai **81,012%**, sekaligus melampaui target tahunan yang ditetapkan. Capaian ini menunjukkan bahwa **upaya** pembinaan, pengawasan, dan pengendalian keamanan penerbangan yang dilakukan secara berkelanjutan telah memberikan dampak positif, sehingga tingkat pemenuhan standar keamanan penerbangan dapat dijaga dan ditingkatkan secara konsisten hingga akhir tahun anggaran

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 mengalami peningkatan yang mana capaian tahun 2025 sebesar 101,265 sedangkan capaian 2023 sebesar 84,53 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 60,69 %.

Kondisi tersebut antara lain dipengaruhi oleh **perbedaan penetapan target indikator kinerja**, di mana target pada Tahun 2023 dan Tahun 2024 ditetapkan sebesar **100%**, sedangkan target pada Tahun 2025 ditetapkan sebesar **80%**.

Perbedaan target tersebut menyebabkan capaian terhadap target pada Tahun 2025 relatif lebih mudah tercapai. Meskipun demikian, capaian kinerja yang melampaui target tersebut

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan pengawasan keselamatan penerbangan telah memberikan hasil yang positif dan mengalami peningkatan secara kuantitatif, namun masih diperlukan penguatan kualitas pengawasan dan tindak lanjut yang lebih terfokus agar pemenuhan standar keamanan penerbangan dapat tercapai secara merata dan berkelanjutan di seluruh objek pengawasan.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun 2025 dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Pemulihan Pola Pengawasan Pasca Penyesuaian Anggaran Tahun Sebelumnya, Kegiatan pengawasan keamanan penerbangan pada tahun sebelumnya mengalami keterbatasan akibat pemblokiran anggaran dan kebijakan efisiensi fiskal. Pada tahun 2025, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X melakukan penyesuaian jadwal dan prioritas pengawasan sehingga kegiatan pengawasan keamanan dapat kembali dilaksanakan, meskipun dalam cakupan terbatas.
- b) Komitmen dan Konsistensi Inspektur Keamanan Penerbangan, Inspektur keamanan penerbangan menunjukkan dedikasi dan konsistensi tinggi dalam pelaksanaan inspeksi, dokumentasi, dan pelaporan hasil pengawasan, sehingga kualitas data pemenuhan standar keamanan dapat terjaga dengan baik.
- c) Peningkatan Kapasitas SDM dan Pengetahuan Teknis, Pelaksanaan pelatihan internal, diskusi teknis, serta bimbingan dari Direktorat Keamanan Penerbangan meningkatkan pemahaman inspektur terhadap indikator dan instrumen pengawasan, yang berdampak pada peningkatan kualitas evaluasi dan ketepatan pelaporan.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan kinerja yang relatif baik, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Keterbatasan alokasi anggaran dan SDM pengawasan, khususnya untuk pelaksanaan inspeksi keamanan di wilayah terpencil dan perintis;

- b) Belum meratanya pemenuhan standar keamanan penerbangan pada seluruh objek pengawasan, terutama pada fasilitas pendukung keamanan yang memerlukan peningkatan sarana dan prasarana.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan :

- Mengoptimalkan jadwal pengawasan terpadu, dengan mengintegrasikan pengawasan keselamatan, keamanan, dan pelayanan dalam satu rangkaian inspeksi untuk meningkatkan efisiensi waktu dan biaya;
- Meningkatkan koordinasi dan pembinaan kepada UPBU/BUBU serta operator penerbangan, melalui forum koordinasi teknis, bimbingan teknis, dan FGD guna menyamakan pemahaman terhadap pemenuhan standar keamanan dan pelaporan;
- Memperkuat monitoring internal dan evaluasi berkala, melalui evaluasi triwulanan yang melibatkan seluruh inspektur dan pengendali teknis guna memastikan tindak lanjut hasil pengawasan dilaksanakan secara konsisten;

PEMANFAATAN ANGGARAN

Untuk mendukung pencapaian indikator Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan, pada akhir Tahun 2025 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 1.200.282.000,-. Hingga Desember realisasi anggaran mencapai 99,80 % atau sebesar Rp. 1.197.932.751,-.

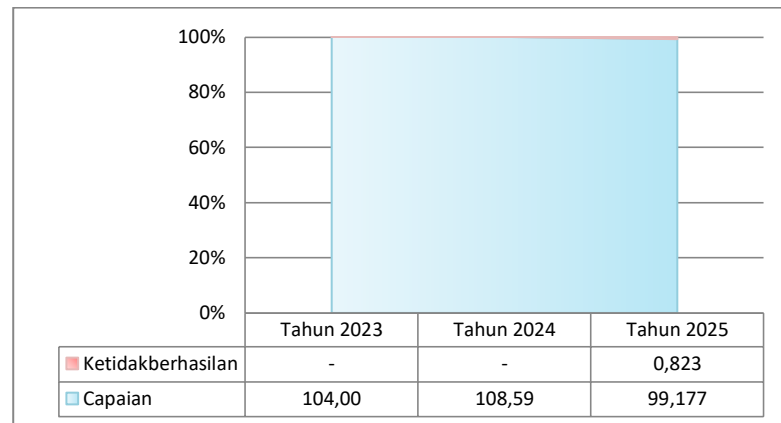
d. Sasaran “Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik”

Tabel 3.15 Capaian sasaran meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan yang baik di Kantor Otoritas Bandar Udara

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Uraian	2025
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	Target	100,00
		Realisasi	100,00
		%	100,00 %
	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	Target	100,00
		Realisasi	98,472
		%	98,472 %

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Uraian	2025
	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	Target	100,00
		Realisasi	99,060
		%	99,060 %
Capaian rata-rata			99,177 %

Grafik 3.9 Rata-rata capaian rata-rata sasaran keempat



Capaian sasaran “ **Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik**” menunjukkan kinerja yang baik dan berkelanjutan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir. Pada tahun 2025, sebagai tahun pertama pelaksanaan RPJMN 2025–2029, capaian indikator kinerja berupa Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan dan Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan mencapai **99,177%** dari target yang ditetapkan sebesar **100%**.

Perlu ditegaskan bahwa capaian kinerja tahun 2023 dan 2024 berada pada fase akhir pelaksanaan RPJMN 2020–2024, sedangkan capaian tahun 2025 merupakan bagian dari fase awal implementasi RPJMN 2025–2029. Oleh karena itu, data capaian tahun 2023 dan 2024 digunakan sebagai **pembanding historis (benchmark)** serta **baseline awal** dalam menilai kinerja tahun 2025, dan tidak dijadikan sebagai target kinerja formal pada periode perencanaan yang baru.

Berdasarkan tren capaian, kinerja indikator menunjukkan **peningkatan yang konsisten**, yaitu dari **104,00 %** pada tahun 2023, meningkat menjadi **108,59 %** pada tahun 2024, dan kembali menurun menjadi 99,177 % pada tahun 2025. Tren ini mencerminkan adanya perbaikan berkelanjutan dalam pelaksanaan pengawasan dan pelayanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Pencapaian sasaran ini didukung oleh pelaksanaan program infrastruktur konektivitas melalui kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Udara (4647). dan Program Dukungan Manajemen melalui kegiatan pengelolaan perencanaan keuangan, BMN dan umum transportasi udara

Berikut penjelasan detail terkait indikator pembentuknya :

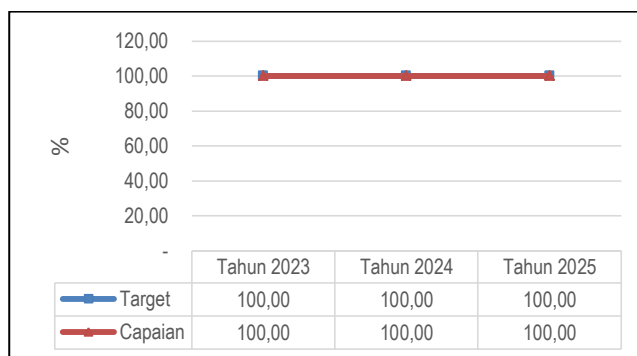
6) **Persentase pemenuhan dokumen SAKIP**

Capaian kinerja pada indikator *Persentase pemenuhan dokumen SAKIP* dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah dokumen SAKIP yang telah disusun, ditetapkan, dan tersedia sesuai ketentuan dengan jumlah dokumen SAKIP yang seharusnya dipenuhi dalam satu periode pelaporan.

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) merupakan rangkaian sistematis dari berbagai aktivitas, alat, dan prosedur yang dirancang secara terintegrasi untuk menetapkan, mengukur, mengumpulkan, mengklasifikasikan, menganalisis, dan melaporkan kinerja instansi pemerintah. Tujuan utama penerapan SAKIP adalah untuk mewujudkan pertanggungjawaban atas penggunaan anggaran dan sumber daya, serta mendorong peningkatan kinerja secara berkelanjutan berdasarkan prinsip *value for money*. SAKIP tidak hanya berfungsi sebagai instrumen pelaporan administratif, tetapi juga sebagai alat manajemen kinerja yang mendorong perubahan budaya kerja birokrasi agar lebih berorientasi pada hasil (*result-oriented government*), bukan semata-mata berorientasi pada proses.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian indikator kelima

Grafik 3.10 Target dan realisasi IKK 6



Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan Dok SAKIP} = \frac{\text{Jumlah dokumen yg disampaikan}}{\text{Target jumlah dokumen yg harus disampaikan}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Metodologi penghitungan indikator kinerja Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dilakukan untuk mengukur tingkat kelengkapan dokumen SAKIP yang wajib disusun oleh Kantor Otoritas Bandar Udara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pengukuran dilakukan dengan membandingkan jumlah dokumen SAKIP yang telah disusun dan tersedia secara lengkap **terhadap** jumlah dokumen SAKIP yang dipersyaratkan dalam satu siklus kinerja. Dokumen yang dinilai meliputi dokumen perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja, serta dokumen pemantauan dan evaluasi kinerja. Hasil perhitungan tersebut dinyatakan dalam bentuk persentase pemenuhan dokumen SAKIP dan digunakan sebagai dasar penilaian capaian indikator kinerja pada periode pelaporan

Tabel. 3.16 Rekapitulasi dokumen SAKIP

No	Dokumen SAKIP	Jumlah Dok
1	Draf Rencana Strategis 2025 - 2029	1 Dok
2	Rencana Kerja Tahunan (RKT)	1 Dok
3	Perjanjian Kinerja (PK)	1 Dok
4	Rencana Aksi Atas PK dan Revisi	1 Dok
5	Laporan Kinerja	1 Dok
6	Laporan Monitorig Capaian Kinerja Triwulan	1 Dok
	Jumlah Total Dokumen	6 Dok
	Target Dokumen	6 Dok

Diolah : Tim Lakip KOBU X

Persentase pemenuhan dokumen SAKIP dapat dihitung sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan Dok SAKIP} = \frac{6}{6} \times 100 \% = 100,00$$

Realisasi sampai dengan bulan Desember adalah sebesar 100 dibandingkan terhadap target tahunan sebesar 100, maka capaian kinerja sampai dengan bulan Desember adalah sebesar 100 persen.

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **80,00%**. Capaian ini mencerminkan bahwa sebagian besar dokumen SAKIP utama telah tersedia dan

disusun sesuai tahapan perencanaan kinerja, seperti dokumen perencanaan dan penganggaran awal. Pada periode ini, pemenuhan dokumen masih bersifat parsial karena beberapa dokumen kinerja memerlukan proses lanjutan yang mengikuti siklus pelaksanaan dan evaluasi kinerja.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator tetap berada pada **80,00%**. Kondisi ini menunjukkan bahwa dokumen SAKIP yang telah disusun pada triwulan sebelumnya tetap terjaga kelengkapan dan validitasnya, sementara dokumen lain yang bersifat periodik dan evaluatif masih dalam proses penyusunan. Stabilitasnya capaian pada triwulan ini mencerminkan konsistensi pelaksanaan tahapan SAKIP sesuai dengan siklus kinerja.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator kembali tercatat sebesar **80,00%**. Nilai ini menunjukkan bahwa penyusunan dan pemutakhiran dokumen SAKIP terus berjalan secara berkelanjutan, khususnya pada dokumen-dokumen yang membutuhkan data realisasi kinerja dan evaluasi tengah tahun. Capaian yang stabil mengindikasikan bahwa proses pengelolaan SAKIP dilaksanakan secara terencana dan terkontrol.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator meningkat signifikan menjadi **100,00%**. Peningkatan ini menunjukkan bahwa seluruh dokumen SAKIP yang dipersyaratkan telah disusun dan dilengkapi secara penuh, termasuk dokumen evaluasi dan pelaporan kinerja akhir tahun.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 memperoleh capaian yang sama, yang mana tahun 2025 sebesar 100,0 sedangkan capaian 2023 sebesar 100,0 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 100,0 %. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa sistem pengelolaan dan pemenuhan dokumen SAKIP di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X telah berjalan secara konsisten dan berkelanjutan, serta mampu dipertahankan pada tingkat kinerja optimal dari tahun ke tahun. Hal ini mencerminkan komitmen organisasi dalam menerapkan prinsip akuntabilitas kinerja dan tata kelola pemerintahan yang baik secara berkesinambungan.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- Komitmen pimpinan dan unit kerja dalam menjaga kesinambungan penerapan SAKIP sebagai bagian dari tata kelola pemerintahan;
- Konsistensi pelaksanaan siklus SAKIP, mulai dari perencanaan, pengukuran, hingga pelaporan kinerja;
- Pemanfaatan sumber daya internal secara optimal, termasuk koordinasi lintas unit dalam penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja;
- Pengalaman dan pemahaman SDM pengelola SAKIP, yang telah terbiasa dengan pola penyusunan dokumen SAKIP sesuai regulasi yang berlaku.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator telah memenuhi target, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain:

- Kualitas dokumen SAKIP yang masih perlu ditingkatkan, khususnya pada aspek keterkaitan antara perencanaan, penganggaran, dan capaian kinerja;
- Keterbatasan dukungan anggaran untuk kegiatan peningkatan kapasitas SDM dan pendalaman substansi SAKIP, seperti bimbingan teknis atau asistensi eksternal;
- Ketergantungan pada SDM tertentu, yang berpotensi menimbulkan risiko keberlanjutan apabila terjadi rotasi atau mutasi pegawai.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan :

- Meningkatkan kualitas implementasi SAKIP, tidak hanya pada aspek kelengkapan dokumen, tetapi juga pada kualitas analisis kinerja dan keterkaitan antara output, outcome, dan anggaran;
- Memperkuat monitoring dan evaluasi internal, melalui reviu berkala atas dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja;
- Mendorong peningkatan kapasitas SDM pengelola SAKIP, baik melalui pembelajaran internal maupun fasilitasi bimbingan teknis apabila dukungan anggaran memungkinkan;

PEMANFAATAN ANGGARAN

Dalam rangka mendukung pencapaian indikator *Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)*, pada Tahun Anggaran 2025 pada awalnya telah dialokasikan anggaran sebesar Rp.25.000.000,00. Namun demikian, seiring dengan kebijakan efisiensi fiskal dan penyesuaian anggaran pada tahun berjalan, seluruh pagu anggaran kegiatan terkait penyusunan SAKIP diblokir.

Meskipun tidak terdapat anggaran penyusunan dan pemenuhan dokumen SAKIP tetap **dapat dilaksanakan dan diselesaikan secara optimal**, dengan capaian kinerja **100%**. Hal ini dimungkinkan melalui pemanfaatan sumber daya internal yang tersedia, penguatan koordinasi lintas unit kerja, serta optimalisasi sistem dan mekanisme kerja yang telah berjalan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pencapaian indikator kinerja tidak semata-mata bergantung pada dukungan anggaran, melainkan juga pada efektivitas perencanaan, komitmen pelaksanaan, serta tata kelola kinerja yang terintegrasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara.

7) **Tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara**

Capaian kinerja pada indikator *Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara* dihitung berdasarkan perbandingan antara tingkat maturitas SPIP yang berhasil dicapai oleh Kantor Otoritas Bandar Udara dengan tingkat maturitas SPIP yang ditargetkan pada tahun berjalan, sebagaimana ditetapkan melalui hasil penilaian atau verifikasi oleh unit pembina SPIP.

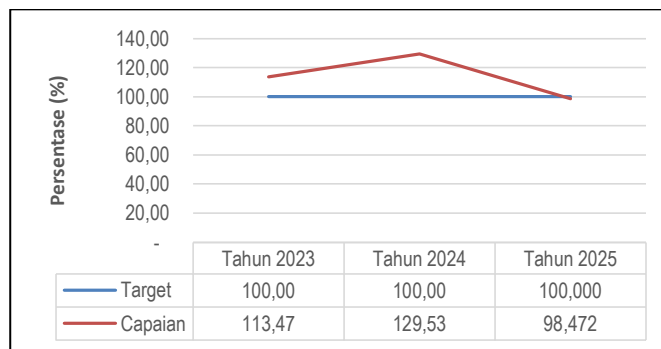
Penilaian atas Maturitas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) merupakan proses evaluasi menyeluruh terhadap tingkat kematangan pelaksanaan SPIP dalam suatu instansi pemerintah. Penilaian ini bertujuan untuk mengukur sejauh mana sistem pengendalian intern telah diimplementasikan secara efektif dan berkelanjutan dalam mendukung pencapaian tujuan organisasi. Penilaian maturitas SPIP dilakukan dengan memperhatikan empat tujuan utama pengendalian intern, yaitu:

1. Efektivitas dan efisiensi pencapaian tujuan organisasi;
2. Keandalan pelaporan keuangan;
3. Pengamanan aset negara; dan
4. Ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan.

Tingkat maturitas SPIP mencerminkan kesiapan organisasi dalam mengintegrasikan pengendalian intern ke dalam proses manajerial sehari-hari. Maturitas ini tidak hanya menggambarkan kepatuhan formal terhadap regulasi, tetapi juga budaya pengendalian yang melekat dalam pengambilan keputusan dan pelaksanaan program/kegiatan.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian atas indikator ketujuh.

Grafik 3.11 Target dan realisasi IKK 7



Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan Dok SPIP} = \frac{\text{Capaian Maturitas SPIP}}{\text{Target Maturitas SPIP}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Metodologi penghitungan indikator kinerja *Persentase Pemenuhan Tingkat Maturitas Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP)* dilakukan untuk mengukur tingkat kematangan implementasi SPIP pada Kantor Otoritas Bandar Udara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pengukuran dilakukan berdasarkan hasil **penilaian maturitas SPIP** yang mencakup pemenuhan unsur-unsur pengendalian intern, yang didukung oleh dokumen kebijakan, pelaksanaan pengendalian, serta bukti implementasi yang relevan. Penilaian tersebut menghasilkan **nilai maturitas SPIP** yang dibandingkan dengan **nilai target maturitas** yang telah ditetapkan.

Hasil perhitungan selanjutnya dinyatakan dalam bentuk persentase pemenuhan maturitas SPIP dan digunakan sebagai dasar penilaian capaian indikator kinerja pada periode pelaporan.

Persentase pemenuhan maturitas SPIP dapat dihitung sebagai berikut :

$$\% \text{ Pemenuhan SPIP} = \frac{3,545}{3,6} \times 100 \% = 98,472$$

Pada tahun 2025, capaian indikator tingkat maturitas dokumen SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara sebesar 98,472 % dengan nilai realisasi sebesar 3,545 terhadap target sebesar 3,60

Pada **Triwulan I**, capaian indikator tercatat sebesar **0,00%**. Nilai ini menunjukkan bahwa pengukuran dan penilaian maturitas SPIP belum dilaksanakan pada periode awal tahun, mengingat proses penilaian maturitas SPIP memerlukan kesiapan dokumen pendukung, pelaksanaan pengendalian intern secara berkelanjutan, serta pengumpulan bukti implementasi yang umumnya dilakukan secara bertahap dan kumulatif sepanjang tahun berjalan.

Memasuki **Triwulan II**, capaian indikator meningkat signifikan menjadi **100,00%**. Peningkatan ini mencerminkan bahwa seluruh elemen pengendalian intern telah dinilai dan dinyatakan memenuhi kriteria maturitas SPIP sesuai ketentuan, seiring dengan tersedianya dokumen pendukung, pelaksanaan pengendalian intern yang konsisten, serta penguatan peran unit kerja dan Satgas SPIP dalam mendukung implementasi SPIP.

Pada **Triwulan III**, capaian indikator tetap terjaga pada angka **100,00%**. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingkat maturitas SPIP yang telah dicapai dapat dipertahankan secara konsisten, melalui penguatan pengendalian intern, monitoring berkelanjutan, serta tindak lanjut atas hasil evaluasi dan rekomendasi yang telah dilakukan pada periode sebelumnya.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian indikator tercatat sebesar **98,472%**. Penurunan tipis ini menunjukkan adanya **penyesuaian hasil penilaian akhir tahun**, khususnya setelah dilakukan reviu dan validasi lebih lanjut terhadap pemenuhan unsur-unsur maturitas SPIP. Meskipun demikian, capaian tersebut tetap berada pada kategori **sangat baik** dan menunjukkan bahwa implementasi SPIP di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara telah berjalan efektif dan berkelanjutan.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 mengamali penurunan, yang mana tahun 2025 sebesar 98,472 sedangkan capaian 2023 sebesar 113,57 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 129,59 %.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa meskipun tingkat maturitas SPIP pada Tahun 2025 tetap berada pada kategori sangat baik, terdapat penyesuaian nilai capaian sebagai dampak dari hasil revidi dan validasi yang lebih komprehensif, sehingga diperlukan upaya penguatan implementasi dan dokumentasi pengendalian intern secara berkelanjutan agar capaian maturitas SPIP dapat terus dipertahankan dan ditingkatkan secara konsisten pada periode berikutnya.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Komitmen pimpinan dan unit kerja dalam mendorong penguatan pengendalian intern sebagai bagian dari tata kelola organisasi;
- b) Koordinasi lintas unit dalam penyusunan dan pemenuhan dokumen pendukung SPIP, manajemen risiko, dan pengendalian korupsi;
- c) Pemanfaatan hasil evaluasi dan rekomendasi pengawasan internal, yang menjadi dasar perbaikan berkelanjutan atas pelaksanaan SPIP;
- d) Sinergi antara implementasi SPIP, SAKIP, dan manajemen risiko, sehingga pengendalian intern terintegrasi dengan proses perencanaan dan pelaporan kinerja.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator telah memenuhi target, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain:

- a) Ketergantungan pada hasil penilaian eksternal, sehingga penetapan capaian sangat bergantung pada waktu dan mekanisme penilaian oleh unit pembina;
- b) Keterbatasan dokumentasi dan eviden pendukung pada beberapa unsur SPIP yang memerlukan penguatan agar kualitas maturitas dapat ditingkatkan;
- c) Belum meratanya internalisasi budaya pengendalian, terutama pada level pelaksana kegiatan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan :

- a) Menyusun laporan mandiri (self-assessment) implementasi SPIP sebagai bahan kesiapan sebelum penilaian resmi dilakukan;

- b) Memperkuat dokumentasi dan bukti dukung SPIP, termasuk peta risiko, register risiko, laporan pemantauan, dan evaluasi pengendalian;
- c) Membentuk tim teknis pemantauan SPIP **internal lintas unit**, untuk melakukan monitoring berkala dan koordinasi eviden;
- d) Meningkatkan pemahaman SDM melalui bimbingan teknis dan forum koordinasi, baik yang difasilitasi oleh BPKP, Inspektorat Jenderal, maupun unit pembina;
- e) Mengintegrasikan pelaksanaan SPIP dengan SAKIP dan manajemen risiko, agar pengendalian intern menjadi bagian dari siklus manajemen kinerja secara menyeluruh.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Dalam rangka mendukung pencapaian indikator *Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara* pada Tahun Anggaran 2025 pada awalnya telah dialokasikan anggaran sebesar Rp.25.000.000,00. Namun demikian, seiring dengan kebijakan efisiensi fiskal dan penyesuaian anggaran pada tahun berjalan, seluruh pagu anggaran kegiatan terkait penyusunan SAKIP diblokir

Meskipun tidak terdapat pagu anggaran penyusunan dan pemenuhan dokumen SAKIP tetap **dapat dilaksanakan dan diselesaikan secara optimal**, dengan capaian kinerja **100%**. Hal ini dimungkinkan melalui pemanfaatan sumber daya internal yang tersedia, penguatan koordinasi lintas unit kerja, serta optimalisasi sistem dan mekanisme kerja yang telah berjalan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pencapaian indikator kinerja tidak semata-mata bergantung pada dukungan anggaran, melainkan juga pada efektivitas perencanaan, komitmen pelaksanaan, serta tata kelola kinerja yang terintegrasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara

8) **Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara.**

Capaian kinerja pada indikator *Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara* dihitung berdasarkan perbandingan antara realisasi anggaran yang telah dibelanjakan sampai dengan periode pelaporan dengan pagu anggaran efektif pada periode yang sama, sebagaimana tercatat dalam sistem SAKTI.

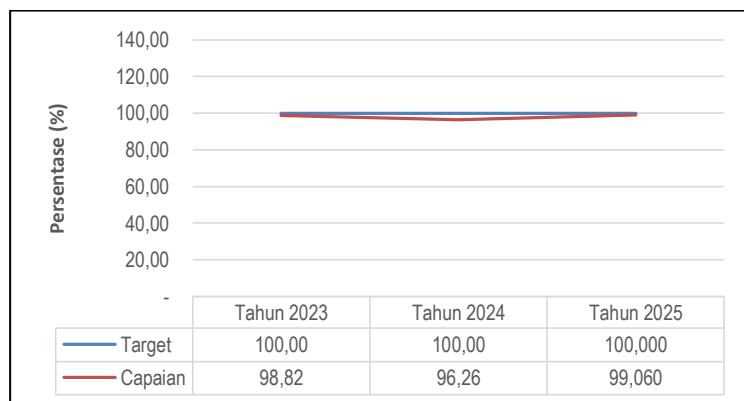
Realisasi anggaran merupakan laporan yang menggambarkan perbandingan antara alokasi anggaran yang telah ditetapkan dengan penggunaan aktual anggaran dalam suatu periode tertentu. Laporan ini menjadi indikator utama dalam menilai efektivitas pelaksanaan program dan kegiatan, serta mencerminkan kinerja pelaksanaan anggaran secara keseluruhan.

Dalam siklus pengelolaan keuangan negara (APBN), realisasi anggaran merupakan bagian integral yang mencakup tahapan:

1. Perencanaan anggaran;
2. Penganggaran dan pengesahan;
3. Pelaksanaan dan pengawasan; serta
4. Pertanggungjawaban anggaran.

Berikut adalah grafik perbandingan antara target dan realisasi atas capaian atas indikator kedelapan.

Grafik 3.12 Target dan realisasi IKK 8



Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut :

$$\% \text{ Penyerapan Anggaran} = \frac{\text{Realisasi Anggaran}}{\text{Target Realisasi Anggaran}} \times 100 \%$$

METODOLOGI PERHITUNGAN CAPAIAN KINERJA

Metodologi penghitungan indikator kinerja *Persentase Pemenuhan Realisasi Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X* dilakukan untuk mengukur tingkat penyerapan anggaran yang telah direalisasikan dibandingkan dengan pagu anggaran yang ditetapkan pada tahun anggaran berjalan.

Pengukuran dilakukan berdasarkan data realisasi anggaran yang tercatat dalam sistem pengelolaan keuangan negara, dengan membandingkan total realisasi anggaran terhadap total pagu anggaran setelah penyesuaian. Data realisasi

tersebut mencerminkan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Hasil perhitungan selanjutnya dinyatakan dalam bentuk persentase realisasi anggaran dan digunakan sebagai dasar penilaian capaian indikator kinerja pada periode pelaporan.

Persentase pemenuhan realisasi anggaran dapat dihitung sebagai berikut :

$$\begin{array}{lcl} \text{\% Pemenuhan} & & \\ \text{realisasi anggaran} & = \frac{99,060}{100,00} \times 100 \% & = \mathbf{99,060} \end{array}$$

Pada tahun 2025, capaian indikator Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara sebesar 99,060 % dengan nilai realisasi sebesar 99,060 terhadap target sebesar 100,0 %

Pada **Triwulan I**, capaian realisasi anggaran tercatat sebesar **22,121%**. Capaian ini mencerminkan bahwa pelaksanaan anggaran pada awal tahun masih berada pada tahap persiapan dan pelaksanaan awal kegiatan, termasuk proses administrasi, pengadaan barang dan jasa, serta pemenuhan persyaratan awal pelaksanaan kegiatan. Kondisi ini lazim terjadi pada fase awal tahun anggaran.

Memasuki **Triwulan II**, capaian realisasi anggaran meningkat menjadi **49,432%**. Peningkatan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kegiatan dan penyerapan anggaran mulai berjalan lebih optimal, seiring dengan selesainya tahapan persiapan dan mulai terealisasinya sebagian besar kegiatan operasional dan pendukung di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Pada **Triwulan III**, capaian realisasi anggaran kembali meningkat signifikan menjadi **71,544%**. Kenaikan ini mencerminkan bahwa pelaksanaan program dan kegiatan telah berjalan secara intensif, termasuk realisasi kegiatan utama serta pembayaran kewajiban atas kontrak dan pelaksanaan kegiatan yang telah berjalan pada triwulan sebelumnya.

Selanjutnya, pada **Triwulan IV**, capaian realisasi anggaran meningkat tajam dan mencapai **99,060%**. Capaian ini menunjukkan bahwa seluruh kegiatan yang direncanakan dapat diselesaikan tepat waktu, serta proses penatausahaan dan pembayaran anggaran dilaksanakan secara tertib dan akuntabel. Meskipun belum mencapai 100%, capaian tersebut berada pada kategori **sangat baik** dan menunjukkan efektivitas pengelolaan anggaran di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

Realisasi capaian jika di bandingkan dengan target renstra 2020-2024 yaitu capaian tahun 2023 dan 2024 mengalami peningkatan, yang mana tahun 2025 sebesar 99,060 sedangkan capaian 2023 sebesar 90,82 % dan Capaian tahun 2024 sebesar 96,26 %.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa upaya perencanaan, pengendalian, dan pelaksanaan anggaran yang dilakukan telah memberikan dampak positif terhadap peningkatan kualitas penyerapan anggaran dari tahun ke tahun, serta mencerminkan semakin baiknya kinerja pengelolaan keuangan di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Capaian Indikator Kinerja pada akhir tahun dipengaruhi oleh beberapa faktor, di antaranya :

- a) Dinamika pagu anggaran dan pemblokiran anggaran, yang menyebabkan tidak seluruh pagu dapat langsung dimanfaatkan sejak awal tahun;
- b) Penyesuaian jadwal pelaksanaan kegiatan, khususnya kegiatan lapangan dan pengadaan, yang secara alami direalisasikan pada paruh kedua tahun anggaran;
- c) Kebijakan efisiensi fiskal dan revisi anggaran, yang menuntut satuan kerja untuk lebih selektif dan berhati-hati dalam pelaksanaan belanja.
- d) Fokus pada kualitas belanja, sehingga realisasi anggaran diarahkan pada kegiatan prioritas yang memberikan kontribusi nyata terhadap capaian kinerja.

POTENSI PERMASALAHAN

Meskipun capaian indikator menunjukkan tren yang positif, masih terdapat beberapa potensi permasalahan yang perlu menjadi perhatian, antara lain :

- a) Keterbatasan fleksibilitas penggunaan anggaran akibat pemblokiran, yang dapat mempengaruhi kecepatan pelaksanaan kegiatan;
- b) Risiko penumpukan realisasi pada akhir tahun, apabila pembukaan blokir dan penyelesaian pengadaan terjadi dalam waktu yang berdekatan;
- c) Ketergantungan pada proses revisi anggaran, yang berada di luar kendali langsung satuan kerja.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Sebagai upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan :

- a) Menyusun rencana penarikan dana yang lebih adaptif, dengan mempertimbangkan pagu efektif dan dinamika pembukaan blokir;
- b) Mengoptimalkan perencanaan pengadaan sejak awal tahun, sehingga kegiatan dapat segera direalisasikan setelah anggaran tersedia;
- c) Memperkuat monitoring realisasi anggaran secara bulanan, guna memastikan kesesuaian antara rencana, realisasi, dan capaian kinerja;
- d) Menjaga keseimbangan antara tingkat serapan dan kualitas belanja, agar realisasi anggaran tetap berdampak optimal terhadap output dan outcome.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Dalam pengukuran indikator ini, realisasi anggaran dihitung berdasarkan **pagu efektif**, yaitu pagu anggaran yang benar-benar dapat digunakan setelah memperhitungkan pemblokiran anggaran pada masing-masing periode pelaporan. Pemblokiran anggaran merupakan kebijakan fiskal yang bersifat nasional dan berada di luar kendali langsung satuan kerja, sehingga tidak seluruh pagu awal dapat direalisasikan sejak awal tahun.

Dengan menggunakan pendekatan pagu efektif, capaian realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dapat mencerminkan kemampuan serap anggaran yang realistis dan akuntabel, serta menunjukkan bahwa pelaksanaan anggaran dilakukan secara hati-hati, terencana, dan selaras dengan prinsip efisiensi dan efektivitas pengelolaan keuangan negara.

B. Analisis Efisiensi Sumber Daya

Pada awal tahun 2025 Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X mendapatkan alokasi anggaran (pagu anggaran) sebesar Rp. 29.126.248.000,- dan selama periode tahun 2025 berjalan terdapat 13 (Tiga belas) kali perubahan/revisi yang menyebabkan perubahan pagu anggaran tahun 2025 menjadi Rp. 29.005.084.000,- dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 3.17 Rincian Pagu Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X
Tahun 2024 Berdasarkan Sumber Dana

Sumber Dana	Pagu Awal (Rp.)	Pagu Akhir (Rp.)
RM	28.961.576.000,-	28.409.412.000,-
PHLN	0,-	0,-
PNBP	164.672.000,-	595.672.000,-
SBSN	0,-	0,-
Total	29.126.248.000,-	29.005.084.000,-

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2025 dengan rincian sebagai berikut :

1. Pelayanan Transportasi Udara (1960) sebesar Rp. 1.169.400.000,-
2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara (4645) sebesar Rp. 1.510.870.000,-
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara (4646) sebesar Rp. 4.065.094.000,-
4. Penunjang Teknis Transportasi Udara (4647) sebesar Rp. 481.000.000,-
5. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara sebesar Rp. 21.778.720.000,-

Berdasarkan penyerapan anggaran tahun 2025 dapat ditentukan tingkat penyerapan dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan :

RA = Realisasi Anggaran

RPD = Rencana Penarikan Dana

J = Bulan berjalan

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

Tabel 3.18 Tingkat Penyerapan Anggaran Tahun 2025 perbulan

No	Bulan	RPD	RPD Kumulatif	Realisasi	TK
1	Januari	1.298.657.000	1.298.657.000	1.298.657.400	100,00%
2	Februari	1.265.122.000	2.563.779.000	2.563.779.897	100,00%
3	Maret	2.027.310.000	4.591.089.000	4.591.089.539	100,00%
4	April	1.583.650.000	6.174.739.000	6.174.739.568	100,00%
5	Mei	1.896.994.000	8.071.733.000	8.071.734.052	100,00%
6	Juni	2.187.309.000	10.259.042.000	10.259.041.956	100,00%
7	Juli	2.153.037.000	12.412.079.000	12.412.079.106	100,00%
8	Agustus	1.666.205.000	14.078.284.000	14.078.014.077	100,00%
9	September	2.098.721.000	16.177.005.000	16.176.735.340	100,00%
10	Oktober	2.330.818.000	18.507.823.000	18.507.553.399	100,00%
11	Nopember	2.343.908.000	20.851.731.000	20.726.198.208	99,40%
12	Desember	8.153.353.000	29.005.084.000	23.243.411.706	80,14%

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

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

Dari tabel dan rumus diatas penghitungan pengukuran konsistensi sbb :

$$K = \frac{100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 100\% + 99,40\% + 80,14\%}{12} \times 100\%$$

K= 98,294 %

Jadi, nilai pengukuran konsistensi antara perencanaan dan implementasi selama tahun 2024 sebesar 98,294 %.

Tabel 3.19

Matriks penghitungan capaian kinerja dalam rangka penghitungan efisiensi dan nilai efisiensi

No	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN			CAPAIAN KINERJA			PAGU ANGGARAN	REALISASI ANGGARAN	%	RAK / RVK	PAK / TVK	A/B	(1-A/B) x 100%
		URAIAN		SAT	TARGET	REAL	%							
1	Meningkatnya Konektivitas transportasi udara	1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100,00	97,313	97,313	521.665.000	516.158.003	98,94	5.304.101	5.216.650	1,02	(0,017)
Rata - rata capaian sasaran					97,313 %					98,94				
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100,00	85,714	85,714	295.160.000	293.673.901	99,50	3.426.207	2.951.600	1,16	(0,161)
		3	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100,00	90,206	90,206	521.665.000	516.158.003	98,94	5.721.992	5.216.650	1,10	(0,097)
Rata - rata capaian sasaran					92,460 %					99,22				
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	100,00	80,526	100,658	2.043.012.000	2.015.954.150	98,68	25.034.823	25.537.650	0,98	0,020
		5	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	100,00	81,012	101,265	1.200.282.000	1.197.932.751	99,80	14.787.103	15.003.525	0,99	0,014
Rata - rata capaian sasaran					100,962 %					99,24				
4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100,00	100,00	100,000	0	0	0	0	0	0	1,00
		7	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	100,00	98,472	98,472	0	0	0	0	0	0	1,00
		8	Persentase pemenuhan realisasi aggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100,00	99,060	99,060	2.043.012.000	2.015.954.150	98,68	25.034.823	25.537.650	0,98	0,000
Rata - rata capaian sasaran					99,177 %					98,68				1,760

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

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

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

Keterangan :

E : Efisiensi
 RAK_{kei} : Realisasi Anggaran yang mendukung Indikator Kinerja
 RVK_{kei} : Realisasi Indikator Kinerja
 PAK_{kei} : Pagu Anggaran yang mendukung Indikator Kinerja
 TVK_{kei} : Target Indikator Kinerja
 n : Jumlah Indikator Kinerja
 NE : Nilai Efisiensi

Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diperoleh hasil sebagai berikut :

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}} \right) \times 100\%}{n} = 1,760/8 = 0,220$$

$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50 \right) = 50 \% + (0,220/20) \times 50 = 50,550 \%$$

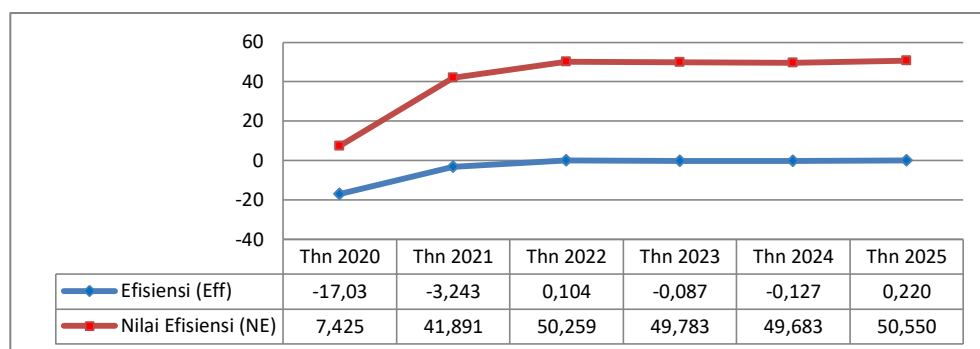
Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diketahui **Efisiensi (E)** dalam pelaksanaan kegiatan yang didukung oleh alokasi anggaran berdasarkan perencanaan pada Tahun 2025 sebesar 0,220 % dan Nilai Efisiensi (NE) sebesar 50,550 %.

Jika nilai efisiensi tersebut dibandingkan dengan tahun 2020 - 2025 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut :

Tabel 3.20 Efisiensi dan Nilai Efisien Tahun 2020 – 2025

Tahun	Efisiensi (Eff)	Nilai Efisiensi (NE)
2020	- 17,030	7,425
2021	- 3,243	41,891
2022	0,104	50,259
2023	- 0,087	49,783
2024	-0,127	49,683
2025	0,220	50,550
Rata-rata	- 5,041	62,398

Grafik 3.13 Trend Nilai Efisiensi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X
Periode Tahun 2020 – 2025



C. ANALISIS PERBANDINGAN CAPAIAN IKK DENGAN CAPAIAN NASIONAL

Analisis Perbandingan Capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dengan capaian nasional dilakukan untuk memperoleh gambaran posisi kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dalam konteks kinerja unit kerja sejenis di tingkat nasional. Analisis ini bertujuan untuk menilai sejauh mana capaian kinerja yang telah dicapai berada pada tingkat yang sebanding, lebih tinggi, atau masih memerlukan peningkatan dibandingkan dengan kantor otoritas bandar udara lainnya.

Dalam pelaksanaannya, perbandingan capaian kinerja dilakukan dengan menggunakan kantor otoritas bandar udara pembanding yang memiliki kesamaan karakteristik tugas dan fungsi serta berada dalam lingkup organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pada analisis ini, **Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII Manado** digunakan sebagai sampel pembanding, dengan mempertimbangkan kesetaraan peran kelembagaan dalam penyelenggaraan pengawasan dan pengendalian keselamatan, keamanan, pelayanan, serta tata kelola pemerintahan di bidang transportasi udara.

Perbandingan capaian IKK ini tidak dimaksudkan sebagai bentuk penilaian kinerja antar unit kerja, melainkan sebagai **instrumen pembelajaran (benchmarking)** untuk mengidentifikasi praktik baik, peluang peningkatan kinerja, serta area yang masih memerlukan penguatan. Analisis dilakukan dengan tetap memperhatikan perbedaan karakteristik wilayah kerja, kompleksitas operasional, serta faktor lingkungan strategis yang dapat memengaruhi capaian kinerja masing-masing kantor otoritas bandar udara. Dengan demikian, hasil analisis diharapkan dapat memberikan masukan yang konstruktif dalam rangka peningkatan kualitas kinerja dan akuntabilitas penyelenggaraan tugas Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X secara berkelanjutan

Tabel 3.21 Realisasi Capaian Kinerja Berdasarkan IKK

No	Sasaran Program Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Sat	Capaian Kinerja KOBU VIII	Capaian Kinerja KOBU X
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1.	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100,000	97,313
2.	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	2.	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100,000	85,714
		3.	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100,000	99,206
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4.	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	100,000	100,658
		5.	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	100,000	101,265
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6.	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100,000	100,000
		7.	Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara.	%	100,000	98,472
		8.	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	99,980	99,060

Analisis Capaian Kinerja

Pada IKK Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara capaian OBU VIII Manado sebesar 100% sedangkan capaian KOBU X Merauke hanya memperoleh capaian kinerja sebesar 97,313%. Hal ini dikarenakan perbedaan karakteristik wilayah kerja, yang meliputi aspek geografis, tingkat keamanan, volume dan frekuensi penerbangan, serta kompleksitas operasional masing-masing wilayah.

Wilayah kerja KOBU VIII Manado berada pada kawasan dengan **kondisi geografis yang relatif lebih mudah dijangkau**, didukung oleh infrastruktur transportasi yang lebih memadai, serta jaringan penerbangan yang stabil dengan frekuensi penerbangan komersial yang tinggi dan relatif merata. Kondisi tersebut memberikan pengaruh positif terhadap pemenuhan standar pelayanan bandar udara dan penyelenggaraan angkutan udara, karena sebagian besar operator dan penyelenggara layanan telah memiliki tingkat kesiapan operasional yang baik dan berkesinambungan.

Sementara itu, wilayah kerja KOBU X Merauke memiliki karakteristik **wilayah 3T (terdepan, terluar, dan tertinggal)** dengan tantangan geografis yang signifikan, keterbatasan akses transportasi darat dan laut, serta ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi udara sebagai sarana utama mobilitas orang dan barang. Jumlah dan sebaran penerbangan di wilayah ini bersifat tidak merata, dengan dominasi penerbangan perintis dan penerbangan dengan tingkat risiko operasional yang relatif lebih tinggi. Kondisi tersebut berdampak pada kompleksitas pengawasan dan pemenuhan standar pelayanan, khususnya pada aspek sarana prasarana dan kesiapan layanan bandar udara.

Pada IKK Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara Kantor Otoritas Bandar Udara capaian OBU VIII Manado sebesar 100% sedangkan capaian KOBU X Merauke hanya memperoleh capaian kinerja sebesar 85,714%. Hal ini dikarenakan Perbedaan capaian ini dipengaruhi oleh **keterbatasan sarana dan prasarana pelayanan bandar udara**, variasi tingkat kesiapan fasilitas pada masing-masing bandar udara, serta kondisi operasional di wilayah 3T yang memerlukan penyesuaian bertahap dalam pemenuhan seluruh standar pelayanan. Selain itu, faktor keterbatasan sumber daya dan tantangan geografis turut memengaruhi kecepatan pemenuhan standar pelayanan bandar udara secara menyeluruh.

Selain itu keamanan dan keselamatan penerbangan, KOBU X Merauke menghadapi tantangan yang lebih kompleks, antara lain kondisi cuaca ekstrem, topografi wilayah, serta dinamika keamanan lokal yang memerlukan intensitas pengawasan lebih tinggi. Namun demikian, capaian kinerja pada indikator keselamatan dan keamanan penerbangan menunjukkan hasil yang sangat baik dan bahkan melampaui target. Hal ini mencerminkan bahwa **pendekatan pengawasan berbasis risiko dan intensitas pengendalian** yang diterapkan mampu mengimbangi keterbatasan dan tantangan wilayah.

Pada IKK Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara. Kantor Otoritas Bandar Udara capaian OBU VIII Manado sebesar 100% sedangkan capaian KOBU X Merauke hanya memperoleh capaian kinerja sebesar 99,206%. Hal ini dikarenakan Perbedaan jumlah penerbangan dan skala operasional juga memengaruhi dinamika capaian kinerja. KOBU VIII Manado dengan volume penerbangan yang tinggi dan relatif stabil memiliki keunggulan dalam konsistensi pemenuhan standar pelayanan dan pengelolaan operasional. Sebaliknya, KOBU X Merauke dengan volume penerbangan yang lebih fluktuatif memerlukan fleksibilitas

dalam pengawasan dan penyesuaian strategi pelaksanaan tugas, yang berimplikasi pada variasi capaian kinerja pada beberapa indikator tertentu.

Dengan demikian, perbedaan capaian kinerja antara kedua kantor otoritas bandar udara tidak semata-mata mencerminkan perbedaan kualitas kinerja, melainkan lebih menunjukkan **pengaruh konteks wilayah dan kompleksitas operasional** yang berbeda. Analisis ini menegaskan pentingnya pendekatan evaluasi kinerja yang mempertimbangkan faktor lingkungan strategis, serta perlunya kebijakan dan strategi peningkatan kinerja yang bersifat kontekstual dan adaptif sesuai karakteristik masing-masing wilayah kerja

D. PENGHARGAAN YANG DIPEROLEH

Penghargaan yang diperoleh merupakan salah satu bentuk pengakuan atas kinerja, komitmen, dan upaya berkelanjutan yang telah dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Penghargaan tersebut mencerminkan capaian positif dalam penyelenggaraan penguatan tata kelola pemerintahan, serta peningkatan kualitas kinerja organisasi secara keseluruhan.

Pencapaian berbagai penghargaan ini tidak terlepas dari sinergi dan kerja sama seluruh unit kerja, dukungan pimpinan, serta partisipasi aktif seluruh pegawai dalam menerapkan prinsip akuntabilitas, profesionalisme, dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Penghargaan yang diterima juga menjadi indikator bahwa kebijakan dan program yang dilaksanakan telah berjalan searah dengan tujuan organisasi dan harapan pemangku kepentingan.

Daftar penghargaan yang diperoleh pada periode pelaporan disajikan sebagai bentuk dokumentasi dan akuntabilitas kinerja, sekaligus menjadi motivasi untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan dan kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X di masa yang akan datang.

Tabel 3.22 Daftar Penghargaan

No.	Nama Penghargaan	Instansi Pemberi
1.	Peringkat Kedua Satuan Kerja dengan nilai IKPA Terbaik – Pagu Anggaran diatas 12 M	KPPN Merauke
2.	Peringkat Kedua Kategori Unit Akuntansi Pembantu Pengguna Anggaran – Wilayah dengan jumlah Satuan Kerja lebih dari 15 Satker	Kanwil DJPB Prop. Papua
3.	Peringkat ketiga Satuan Kerja Pengguna CMS Tertinggi	KPPN Merauke
4.	Satuan Kerja Pionir Aplikasi Digipay Satu	KPPN Merauke

E. REALISASI DAYA SERAP ANGGARAN

Perkembangan pagu anggaran di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada periode Tahun 2020 - 2025 dalam rangka pelaksanaan program Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen disajikan pada tabel berikut ini :

Tabel 3.23 Perkembangan Pagu Anggaran dari Tahun 2020 – 2025

Tahun	Pagu Anggaran (Rp.)	Pagu Akhir (Rp.)
2020	Rp. 25.852.205.000,-	Rp. 15.518.400.000,-
2021	Rp. 25.664.056.000,-	Rp. 18.270.382.000,-
2022	Rp. 19.451.372.000,-	Rp. 19.954.866.000,-
2023	Rp. 23.214.336.000,-	Rp. 23.541.854.000,-
2024	Rp. 24.366.905.000,-	Rp. 27.560.170.000,-
2025	Rp. 29.126.248.000,-	Rp. 29.005.084.000,-

1. Realisasi Anggaran

Realisasi penyerapan anggaran Tahun 2025 dengan pagu total Rp. 29.005.084.00,- dengan pagu efektif sebesar Rp. 23.462.854.000,-. Berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2025 sebesar Rp. 23.243.411.706,- atau 99,06 %. Realisasi anggaran per jenis belanja tahun anggaran 2025 adalah sebagai berikut :

Tabel 3.24 Rincian Pagu Total, Pagu Efektif dan Realisasi Anggaran Tahun 2025 per Jenis Belanja

Jenis Belanja	Pagu Total	Pagu Efektif	Realisasi	%
Belanja Pegawai	Rp. 13.432.046.000	Rp. 13,432,046,000	Rp. 13,377,643,508	99,59
Belanja Barang	Rp. 15.573.038.000	Rp. 10.030.808.000	Rp. 9.865.768.198	98,35
Belanja Modal	Rp. --	Rp. --	Rp. --	--
Total	Rp. 29.005.084.000	Rp. 23.462.854.000	Rp. 23.243.411.706	99,06

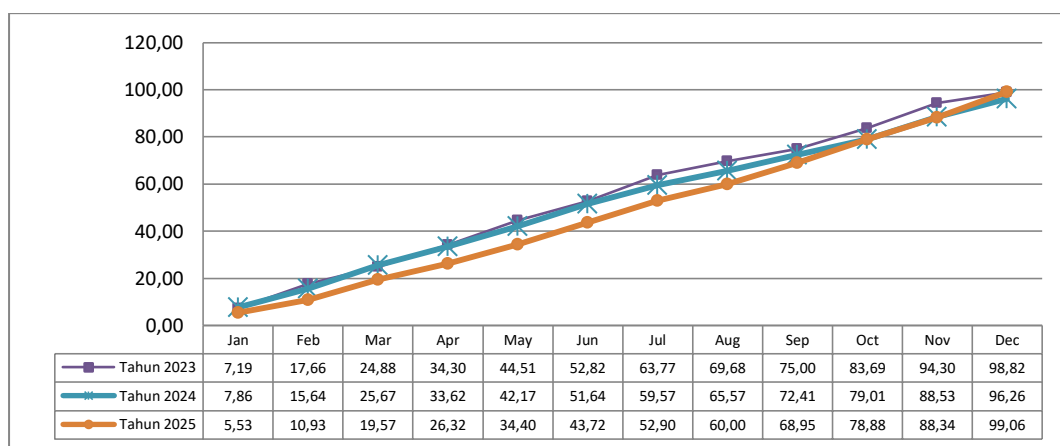
Tabel 3.25 Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2025

(Kode) Sumber Dana	Pagu Total	Pagu Efektif	Realisasi	%
(A) RM	Rp. 28.409.412.000	Rp. 23.031.854.000	Rp. 22.815.234.756	99,05
(B) PLN	Rp. --	Rp. --	Rp. --	--
(D) PNBP	Rp. 595.672.000	Rp. 431.000.000	Rp. 428.176.950	99,34
(F) BLU	Rp. --	Rp. --	Rp. --	--
(T) SBSN	Rp. --	Rp. --	Rp. --	--
Total	Rp. 29.005.084.000	Rp. 23,462,854,000	Rp. 23,243,411,706	99,06

Tabel 3.26 Realisasi Anggaran per Program TA 2025

(Kode) Sumber Dana	Pagu Total	Pagu Efektif	Realisasi	%
Program Infrastruktur Konektivitas (GA)	Rp. 7.226.364.000	Rp. 5,062,784,000	Rp. 5,017,948,259	99,11
Program Dukungan Manajemen (WA)	Rp. 21.778.720.000	Rp. 18,400,070,000	Rp. 18,225,463,447	99,05
Total	Rp. 29.005.084.000	Rp. 23,462,854,000	Rp. 23,243,411,706	99,06

Realisasi anggaran dapat ditampilkan dengan membandingkan dengan realisasi daya serap pada tahun 2023 - 2025 seperti pada grafik berikut ini :



Grafik 3.14 Perbandingan Realisasi Anggaran Terhadap Target
Tahun 2023 - 2025

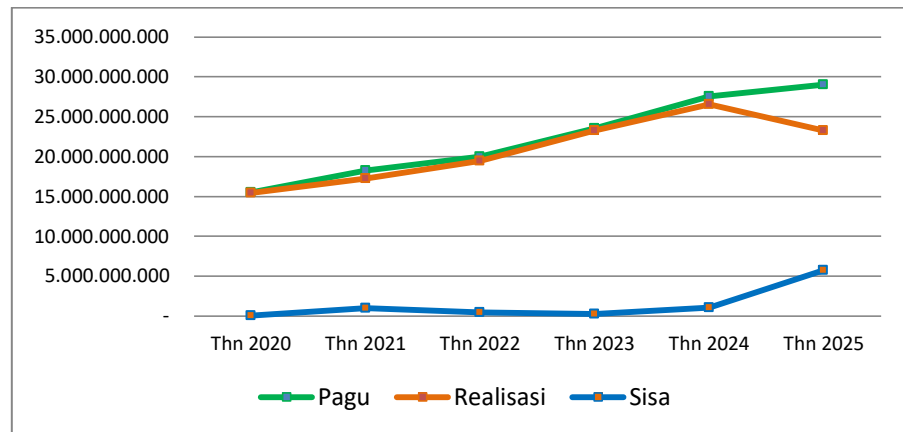
Dari grafik di atas, dapat dijelaskan bahwa nilai target dan realisasi keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X sampai dengan akhir tahun anggaran 2025 dicapai prosentase realisasi anggaran sebesar 99,06 % dari target 100,0 % berdasarkan pagu efektif. Hal itupun jika dibandingkan dengan pencapaian prosentase realisasi anggaran tahun 2021 sampai dengan 2024 maka pada tahun 2025 mengalami **peningkatan**.

Adapun langkah langkah strategis yang dilakukan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X untuk meningkatkan pencapaian target penyerapan pada tahun anggaran selanjutnya adalah sebagai berikut :

1. Mempesiapkan administrasi dan perencanaan realisasi sanggaran sedini mungkin, agar pelaksanaan program kerja dan anggaran dapat berjalan sejak awal tahun anggaran;
2. Memperbaiki pola dan tata cara pencairan agar sesuai dengan aturan yang berlaku dan terus melakukan evaluasi secara internal;

3. Melakukan koordinasi dengan semua unit terkait pelaksanaan program kerja dan anggaran.
4. Monitoring dan evaluasi secara maksimal terhadap kegiatan-kegiatan yang berpotensi mengalami hambatan sehingga berpotensi mengalami keterlambatan.

2. Dana Yang Tidak Dapat Terealisasi / Terserap



Grafik 3.15 Realisasi dan Sisa Pagu Anggaran dari Tahun 2020 – 2025

Berdasarkan jenis belanja, anggaran yang tidak terserap pada Kantor Otoritas Bandar Udara tahun anggaran 2025 berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2025 adalah sebagai berikut :

a. Belanja Pegawai

Belanja pegawai pada tahun 2025 tidak terserap sebesar Rp. 54.042.492,- atau sebesar 0,40% dari Pagu Anggaran tahun 2025. Jumlah ini lebih tinggi dari tahun sebelumnya yaitu 0,07 % dari pagu tahun 2024, namun lebih rendah dari tahun 2023 yaitu sebesar 0,80 %, dari pagu tahun 2022 sebesar 4,33%, tahun 2021 sebesar 1,20 %.

b. Belanja Barang

Belanja barang yang tidak terserap pada tahun 2025 sebesar Rp. 5.707.269.802,- atau sebesar 36,54%, jumlah ini lebih tinggi dari tahun 2024 yaitu sebesar Rp. 1.023.370.633,- atau sebesar 6,47%. Sisa anggaran yang tidak terealisasi ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan tahun 2023 yaitu sebesar 1,45%, pada tahun 2022 sebesar 1,14%, pada tahun 2021 sebesar 8,4% dan pada tahun 2020 sebesar 0,05%.

c. Belanja Modal

Tidak terdapat anggaran belanja modal pada tahun 2025 dan berdasarkan data tahun sebelumnya, anggaran belanja modal yang tidak terealisasi pada tahun 2023 atau tidak terserap adalah sebesar 0,13 %, pada tahun 2022 sebesar 0,06 %, pada tahun 2021 sebesar 0 % dan pada tahun 2020 sebesar 0,68 %.

Berdasarkan sumber pendanaan, belanja tahun 2025 yang tidak terserap terdiri dari seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini :

Tabel 3.27 Sisa Alokasi TA 2025 Berdasarkan Sumber Pendanaan

No.	Sumber Pendanaan	Sisa (Rp.)	Keterangan
1.	Rupiah Murni (RM)	5.594.177.244,-	Sisa Anggaran yang tidak terserap ini terdiri dari : a) Sisa pelaksanaan anggaran yang tidak dapat diserap sampai dengan akhir tahun sebesar Rp. 216.619.244,- b) Anggaran yang terblokir Rp. 5.377.588.000,-
2.	Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	167.495.050,-	Sisa Anggaran yang tidak terserap ini terdiri dari : a) Sisa Kontrak sebesar Rp. 2.823.050,- b) Anggaran yang terblokir Rp. 164.672.000,-
Total		5.761.672.294,-	

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Capaian kinerja rata-rata Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada tahun 2025 sebesar **97,711 %** yang masing-masing diperoleh dari sasaran meningkatnya konektivitas transportasi udara sebesar 97,313 %, sasaran meningkatnya kinerja layanan transportasi udara sebesar 92,460 %, sasaran meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara sebesar 100.962 % dan sasaran meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik sebesar 99,177 %.

Dari 4 (empat) sasaran yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025, terdapat 3 (tiga) sasaran yang belum memenuhi target yaitu sasaran 1 meningkatnya konektivitas transportasi udara pada Indikator Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian sebesar 97,313, Sasaran 2 meningkatnya kinerja layanan transportasi udara pada indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara dengan capaian sebesar 85,714 dan Indikator Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara. dengan capaian sebesar 99,206 serta sasaran 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik dengan Indikator Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian 98,472 % dan Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara dengan capaian 99,060 %. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada tahun 2025 masih memerlukan perbaikan-perbaikan.. Kedepannya sasaran dan kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X tahun 2020 - 2025.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2025 diantaranya sebagai berikut :

Permasalahan umum yang memengaruhi pencapaian target dan kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X pada Tahun 2025 tidak terlepas dari dinamika lingkungan strategis sebagaimana telah diidentifikasi dalam Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 2025–2029, khususnya pada aspek

geografis, keamanan wilayah, konektivitas, serta keterbatasan sumber daya pendukung. Adapun permasalahan utama tersebut antara lain sebagai berikut:

1. **Dinamika keamanan wilayah sebagai risiko strategis**
Kondisi keamanan di wilayah Provinsi Papua, Papua Pegunungan, Papua Tengah, dan Papua Selatan yang bersifat dinamis dan sulit diprediksi merupakan salah satu risiko strategis yang berpengaruh terhadap pelaksanaan fungsi pengawasan dan pengendalian. Dalam rangka menjamin keselamatan Inspektur Penerbangan dan petugas pengawas, pelaksanaan kegiatan pengawasan harus disesuaikan dengan perkembangan situasi keamanan di lapangan, yang pada akhirnya berdampak pada keterbatasan jangkauan dan intensitas pengawasan di beberapa wilayah kerja.
2. **Keterbatasan konektivitas dan tantangan geografis wilayah kerja**
Belum optimalnya keterhubungan moda transportasi udara dan darat antarwilayah kabupaten/kota, serta kondisi geografis yang menantang dan cuaca ekstrem yang kerap terjadi, khususnya di wilayah pegunungan, menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian. Kondisi tersebut berdampak pada efektivitas pelaksanaan tugas, terutama dalam mendukung sasaran strategis peningkatan konektivitas dan kualitas layanan transportasi udara sebagaimana ditetapkan dalam Renstra 2025–2029.
3. **Keterbatasan dukungan sumber daya anggaran**
Terbatasnya alokasi anggaran perjalanan dinas untuk pelaksanaan pengawasan dan pengendalian turut mempengaruhi optimalisasi pencapaian indikator kinerja kegiatan. Keterbatasan ini berdampak pada belum terpenuhinya cakupan inspeksi secara menyeluruh di wilayah kerja, sehingga beberapa target kinerja pada Tahun 2025 belum dapat dicapai secara optimal

B. Saran dan Tindak Lanjut

Dalam rangka mendukung pencapaian sasaran strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Tahun 2025–2029, serta sebagai upaya perbaikan berkelanjutan terhadap kinerja organisasi, beberapa saran dan tindak lanjut yang perlu dilakukan antara lain sebagai berikut:

1. **Penguatan koordinasi dan integrasi pelaksanaan program lintas unit kerja**
Perlu dilakukan penguatan koordinasi dan sinergi secara berkelanjutan antara Subbagian Tata Usaha, Seksi Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan (KAUK), serta Seksi Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara (PPBU), agar perencanaan dan pelaksanaan program kerja selaras dengan arah

kebijakan dan sasaran strategis Renstra 2025–2029 serta mampu mendukung pencapaian target kinerja secara terpadu.

2. **Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian internal**

Pengawasan dan pengendalian internal terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi Aparatur Sipil Negara (ASN) perlu terus ditingkatkan, khususnya melalui pemantauan pencapaian Sasaran Kinerja Pegawai (SKP). Upaya ini dilakukan untuk memastikan bahwa kinerja individu berkontribusi secara langsung terhadap pencapaian sasaran strategis organisasi dan peningkatan akuntabilitas kinerja sebagaimana diamanatkan dalam sistem SAKIP.

3. **Optimalisasi pemanfaatan sumber daya organisasi**

Optimalisasi pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya pendukung lainnya perlu dilakukan secara berkelanjutan melalui pengelolaan penugasan yang proporsional, peningkatan kompetensi, serta efisiensi penggunaan anggaran. Langkah ini bertujuan agar pelaksanaan program dan kegiatan tahunan dapat direalisasikan secara efektif dan mendukung pencapaian target kinerja jangka menengah sesuai Renstra 2025–2029

LAMPIRAN I

RENCANA STRATEGIS KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH X TAHUN 2025 - 2029

Instansi : Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

Visi : Dalam rangka mendukung perwujudan Visi Indonesia Emas 2045, Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025–2029, Visi Kementerian Perhubungan serta Ditjen Perhubungan Udara pada sektor transportasi udara, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X menetapkan Visi Pembangunan Transportasi Tahun 2025–2029 sebagai berikut :

“ Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045 ”

Penjelasan **VISI** Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X secara garis besar adalah :

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

Dalam visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X Tahun 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 mengkoneksikan 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

- 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.

Untuk mewujudkan Visi Kantor Otoritas Bandar Udara mengusung misi sebagai berikut
Sehubungan dengan hal tersebut, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X mendukung pelaksanaan Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 sebagai berikut :

1. Mendukung penyediaan transportasi udara yang inklusif dan berkeadilan melalui penguatan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di wilayah kerja.
2. Mendukung penguatan kualitas sumber daya manusia transportasi dan penerapan kebijakan transportasi udara yang selaras dengan perkembangan teknologi melalui peningkatan kompetensi dan profesionalisme pengawasan penerbangan.

Matriks Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2025 – 2029

No.	Tujuan	Sasaran				Cara mencapai tujuan		Keterangan
		Uraian		Indikator Kinerja Kegiatan		Kebijakan	Program	
1.	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	1.	Meningkatnya Konektivitas transportasi udara	1)	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	Meningkatkan konektivitas penyelenggaraan transportasi udara	Program Pelayanan Transportasi udara	
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	2.	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara.	2)	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	Meningkatkan kinerja layanan transportasi udara	• Program Pelayanan Transportasi udara • Program Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	
				3)	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.			
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4)	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara	• Program Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara • Program keamanan dan keselamatan penerbangan	
				5)	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan			
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.	6)	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	Meningkatkan kapasitas dan kualitas tata kelola pemerintahan dalam penyelenggaraan transportasi udara	• Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara	
				7)	Tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara			
				8)	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X			

LAMPIRAN II

RENCANA KINERJA TAHUNAN (RKT) KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH X TAHUN 2025

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2024
1.	Meningkatnya Konektivitas transportasi udara	1)	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	2)	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100
		3)	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100
3.	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	4)	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80
		5)	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6)	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		7)	Tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		8)	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100

LAMPIRAN III

PERJANJIAN KINERJA (PK) REVISI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH X TAHUN 2025

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target 2024
1.	Meningkatnya Konektivitas transportasi udara	1)	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	2)	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100
		3)	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100
3.	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	4)	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80
		5)	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6)	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		7)	Tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100
		8)	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100

LAMPIRAN IV

FORMULIR PENGUKURAN KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH X TAHUN 2025

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Target	Capaian	Prosentase Kinerja (%)
1.	Meningkatnya Konektivitas transportasi udara	1.	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	97,313	97,313 %
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	2.	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	100	85,714	85,714 %
		3..	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara.	%	100	99,206	99,206 %
3.	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	4.	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	80	80,526	100,658 %
		5.	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	80	81,012	101,265 %
4.	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	6.	Persentase Pemenuhan Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100.00	100.00 %
		7.	Tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	98,472	98,467 %
		8.	Persentase pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X	%	100	99,060	99,060 %

LAMPIRAN V

PENGHARGAAN YANG DIPEROLEH





Sertifikat Penghargaan

diberikan kepada:

**Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X
(465676)**

sebagai

Peringkat  Kedua

**Satuan Kerja dengan Nilai IKPA Terbaik - Pagu di atas Rp12
miliar**

Periode Semester I TA 2025



Ditandatangani secara elektronik

**Asyik Fauzi
Kepala KPPN Merauke**



KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERBENDAHARAAN
KANTOR WILAYAH DJPB PROVINSI PAPUA



PIAGAM PENGHARGAAN

DIBERIKAN KEPADA

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah X

atas prestasinya sebagai

PERINGKAT KEDUA

KATEGORI UNIT AKUNTANSI PEMBANTU PENGGUNA ANGGARAN - WILAYAH BESAR
DENGAN JUMLAH SATUAN KERJA LEBIH DARI 15 SATUAN KERJA

KEPALA KANWIL DJPB PROVINSI PAPUA
IZHARUL HAQ

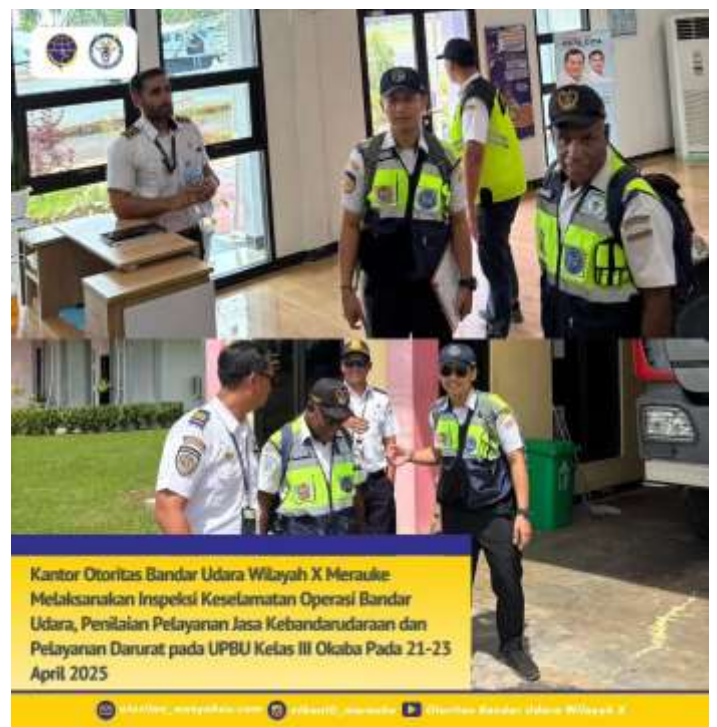
NO/TGL. KEPUTUSAN
KEP-200/WPB.34/2025
15 OKTOBER 2025



LAMPIRAN VI

DOKUMENTASI KEGIATAN PENGAWASAN / INSPEKSI







DOKUMENTASI KEGIATAN RAKORWIL OBU IX DAN OBU X







DOKUMENTASI KEGIATAN RAPAT





DOKUMENTASI KEGIATAN SOSIALISASI





DOKUMENTASI KEGIATAN APEL POSKO



DOKUMENTASI KEGIATAN REKONSILIASI



DOKUMENTASI KEGIATAN ORIENTASI PPPK TAHAP I

