RENSTRA

2025-2029

BANDARA BETOAMBARI BAUBAU



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Tahun 2025 - 2029 dapat terselesaikan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi pada hasil, maka telah disusun Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari, yang merupakan dokumen berisi informasi tentang VISI, MISI, TUJUAN, SASARAN dan STRATEGI (cara mencapai tujuan dan sasaran) yang meliputi kebijakan, program kegiatan yang realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan.

Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari ini merupakan suatu gambaran hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. Perencanaan strategis merupakan integrasi antara sumber daya yang ada agar mampu menjawab tuntutan perkembangan strategis nasional dan global yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu 1 hingga 5 tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul.

Kami menyadari dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan dokumen Renstra di masa mendatang.

Baubau, Juli 2026

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI

ANAS LA BAKARA, S.T

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19821121 200712 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI ii

DAFTAR TABEL iv

BAB I PENDAHULUAN 1

1. KONDISI UMUM 1

1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020-2024 5

1.2 Capaian Pengembangan Sumber Daya Manusia 8

1.3 Capaian Sarana dan Prasarana 9

1.4 Capaian Sarana Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2020-2024 12

1.5 Potensi dan Permasalahan 14

BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI TAHUN 2025-2029 21

2.1 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjpn 2025-2029 21

2.2 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjmn 2025-2029 26

2.3 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 32

2.4 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 42

2.5 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kantor Upbu Kelas III Betoambari Tahun 2025-2029 50

BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI BAUBAU 60

3.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Nasional 60

3.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Kementerian Perhubungan 91

3.3 Arah Kebijakan Dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 106

3.2 Kerangka Regulasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau 111

3.5 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI BAUBAU 112

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 116
4.1 Sasaran Dan Target Pembangunan Nasional 116
4.2 Indikasi Kegiatan Strategis 126
4.3 Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 129
4.2 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 130
4.5 Target Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau Tahun 2025-2029 134
4.1 Kerangka Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau Tahun 2025-2029 135
BAB V PENUTUP 137
5.1 Arahan Pelaksanaan 137
5.2 Mekanisme Perubahan Dan Pelaksanaan Evaluasi 137
LAMPIRAN 139

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Realisasi Anggaran Bandara Betoambari 5
Tabel 1. 2 Nilai Aset Bandara Betoambari 6
Tabel 1. 3 Realisasi PNBP Bandara Betoambari 7
Tabel 1. 4 Data Umum bandar Udara Betoambari 9
Tabel 1. 5 Fasilitas Sisi Udara Bandara Betoambari 10
Tabel 1. 6 Fasilitas Sisi Darat Bandara Betoambari 10
Tabel 1. 7 Fasilitas Elektronika Bandara Betoambari 10
Tabel 1. 8 Fasilitas Listrik Bandara Betoambari 11
Tabel 1. 9 Fasilitas PKP-PK Bandara Betoambari 11
Tabel 1. 10 Capaian Rute Angkutan Udara Bandara Betoambari 11
Tabel 1. 11 Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Betoambari 12
Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 25
Tabel 2. 2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 35
Tabel 2. 3 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara) 37
Tabel 2. 4 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 41
Tabel 3. 2 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi) 74
Tabel 3. 3 Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029*) 77
Tabel 3. 4 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi 79
Tabel 3. 5 Rencana Regulasi Transportasi Udara Tahun 2025-2029 112
Tabel 3. 6 Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara) 113
Tabel 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045…… 118
Tabel 4. 2 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi) 119
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara) 121
Tabel 4. 4 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara 122
Tabel 4. 5 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara) 122
Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara) 123
Tabel 4. 7 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara 126
Tabel 4. 8 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 131

Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 132
Tabel 4. 10 Target Kinerja Kantor UPBU Betoambari 134
Tabel 4. 11 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Betoambari 135

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Grafik PNBP Bandara Betoambari 7

Gambar 1. 2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan 8

Gambar 1. 3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Unit..... **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 1. 4 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan.....**Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 1 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung
……. 120

Gambar 4. 2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 129

BAB I
PENDAHULUAN

1. KONDISI UMUM

Transportasi udara merupakan salah satu subsektor transportasi yang perlu terus dikembangkan potensi dan fungsinya agar dapat beroperasi secara lebih optimal dan efisien. Perkembangan subsektor ini memiliki dampak signifikan terhadap perekonomian nasional, terutama karena perannya dalam mendukung distribusi barang dan jasa serta mobilitas penduduk. Oleh karena itu, diperlukan upaya pembangunan dan pemeliharaan sarana serta prasarana transportasi udara yang dilakukan secara berkelanjutan. Infrastruktur transportasi udara sebagai barang publik perlu disediakan oleh pemerintah guna mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan, memenuhi kebutuhan masyarakat, menciptakan tarif yang terjangkau, serta membuka akses bagi wilayah tertinggal, terisolasi, kawasan perbatasan, dan daerah rawan bencana.

Transportasi udara mempunyai karakteristik tersendiri, yaitu keunggulan dari sisi kecepatan jika dibandingkan dengan moda transportasi lain. Meskipun demikian, sektor transportasi udara merupakan bidang yang diatur secara ketat oleh ketentuan internasional, sehingga pengelolaannya harus mengikuti standar keselamatan penerbangan yang berlaku secara global. Selain itu, diperlukan keterpaduan antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya melalui sistem interkoneksi yang terintegrasi, serta adanya kepastian keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Jaminan keselamatan tersebut dapat diwujudkan melalui kerja sama yang sinergis antara pemerintah sebagai otoritas penerbangan sipil, pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, dan para pemangku kepentingan terkait lainnya.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas III Betoambari Baubau merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah tanggung jawab Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Unit ini memiliki peran strategis dalam menjamin aspek

keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan penerbangan, serta berkontribusi dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah dan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Perubahan lingkungan strategis, baik yang bersifat internal maupun eksternal seperti dinamika lalu lintas penerbangan, keterbatasan sumber daya, tuntutan peningkatan mutu layanan, serta perkembangan regulasi menuntut Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau untuk menerapkan perencanaan strategis yang adaptif dan berorientasi pada kinerja. Oleh karena itu, pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau di bidang transportasi udara mengacu pada Rencana Strategis kantor tersebut, yang menjadi pedoman dalam perencanaan serta pelaksanaan program kerja jangka menengah, sekaligus sebagai acuan dalam upaya peningkatan keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara di Indonesia.

Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau merupakan bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah. Ketentuan tersebut menekankan pentingnya keterpaduan antara proses perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, serta pelaporan kinerja. Melalui penyusunan Renstra ini, UPBU Kelas III Betoambari Baubau diharapkan mampu menetapkan tujuan, sasaran, dan strategi yang terukur, realistis, serta selaras dengan kebutuhan para pemangku kepentingan.

Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045 pada prinsipnya memberikan arah dan pedoman pembangunan nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun. Dokumen ini menjadi acuan dalam penyusunan setiap tahapan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang berkesinambungan dan berkelanjutan. RPJPN Tahun 2025-2045 bertujuan mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045, yaitu *“Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan”*. Pembangunan jangka panjang nasional dirancang secara terukur dan konsisten

melalui empat tahapan, yakni tahap pertama 2025-2029, tahap kedua 2030-2034, tahap ketiga 2035-2039, dan tahap keempat 2040-2045.

RPJMN Tahun 2025-2029 merupakan pelaksanaan tahap pertama RPJPN Tahun 2025-2045 dengan fokus kebijakan pada penguatan transformasi. Sejalan dengan hal tersebut, RPJMN Tahun 2025-2029 memuat berbagai upaya transformatif sesuai dengan fokus kebijakan Tahap I RPJPN Tahun 2025-2045. Dengan demikian, periode Renstra Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau saat ini juga berada pada Tahap Pertama (2025-2029) dari pelaksanaan RPJPN Tahun 2025-2045.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional serta Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Renstra tersebut ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029. Dokumen perencanaan ini memuat program-program pembangunan transportasi udara untuk jangka waktu lima tahun, baik yang dilaksanakan langsung oleh Kementerian Perhubungan maupun melalui pelibatan masyarakat serta pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota.

Oleh sebab itu, Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau disusun sebagai acuan arah kebijakan dan strategi dalam upaya peningkatan kinerja organisasi, optimalisasi pemanfaatan sumber daya, serta penguatan penerapan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) selama periode perencanaan. Penyusunan Renstra ini berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014.

Sesuai dengan ketentuan tersebut, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau memiliki tugas menyelenggarakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, termasuk kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Dalam pelaksanaan tugas dimaksud, UPBU Kelas III Betoambari Baubau menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyusunan rencana dan program;
2. Pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, peralatan besar bandar udara, serta fasilitas penunjang;
3. Pemeliharaan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, peralatan besar bandar udara, serta fasilitas penunjang;
4. Penyiapan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) serta penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*);
5. Pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, bagasi, pos dan kargo, termasuk barang berbahaya dan senjata;
6. Pengawasan dan pengendalian keamanan serta ketertiban di lingkungan kerja, termasuk pengoperasian, pemeliharaan, dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan serta pelayanan darurat bandar udara;
7. Pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan serta jasa terkait bandar udara;
8. Pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan fasilitas penunjang, termasuk pengelolaan serta pengendalian higiene dan sanitasi;
9. Koordinasi dengan instansi dan/atau lembaga terkait dalam penyelenggaraan kegiatan kebandarudaraan;
10. Pengelolaan urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahtanggaan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan
11. Pelaksanaan evaluasi serta pelaporan.

Dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi tersebut, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) UPBU Kelas III Betoambari Baubau Tahun 2025-2029,

yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

1.1.1 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 (APBN Murni)

Tabel 1. 1 Realisasi Anggaran Bandara Betoambari

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU	REALISASI	%
2020	12.671.010.000,-	9.714.959.476,-	76.67%
2021	22.512.993.000,-	20.782.769.810,-	92,31%
2022	19.170.801.000,-	18.577.571.748,-	96.91%
2023	21.292.932.000,-	21.135.172.512,-	99,26%
2024	109.681.929.000,-	108.915.299.836,-	99,30%

Realisasi belanja APBN tahun 2015-2019 tersebut diatas menunjukan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 92,89% pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan, dan dana blokir.

1.1.2 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Nilai asset Kantor di UPBU Betoambari Tahun 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. 2 Nilai Aset Bandara Betoambari

URAIAN	NILAI ASET TETAP
2020	Rp.501.179.254.043,-
2021	Rp.503.601.949.543,-
2022	Rp.338.500.458.726,-
2023	Rp.316.417.083.850,-
2024	Rp.367.536.286.388,-

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari memiliki asset yang terdiri atas Asset Tanah, Asset Peralatan dan Mesin, Asset Gedung dan Bangunan, Asset Jalan dan Jembatan, Asset Irigasi, Assset Jaringan, Asset Konstruksi dalam pengerjaan, Asset Akumulasi Penyusutan Barang Milik Negara, Asset tetap yang tidak digunakan dalam operasi pemerintahan dan Akumulasi Penyusutan asset tetap yang tidak digunakan. Berdasarkan table diatas perkembangan capaian nilai asset di Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun tetap dilakukan penilaian repaluasi serta pelelangan asset berupa peralatan dan mesin.

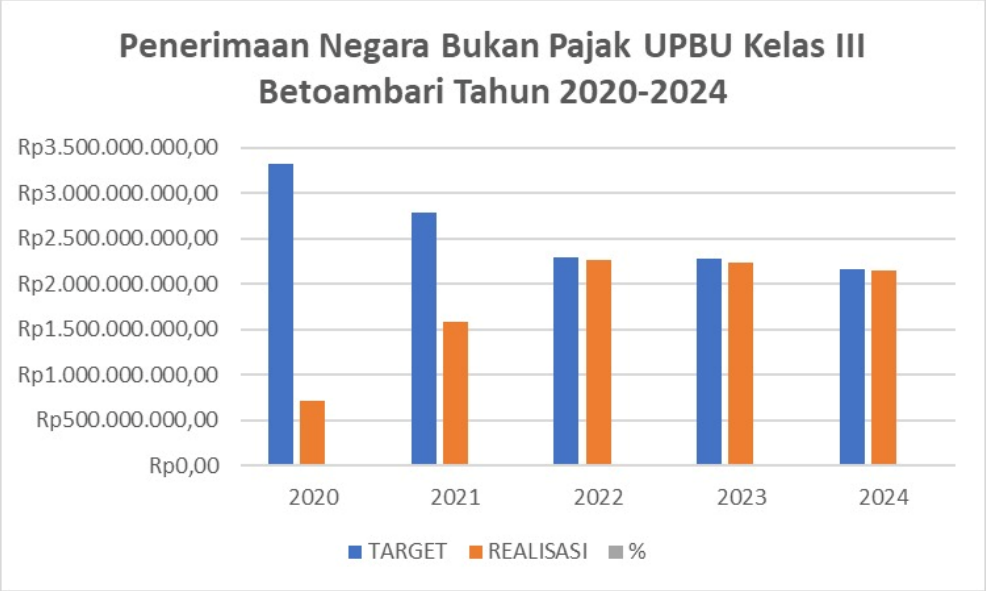
1.1.3 Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024 (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Kelas III Betoambari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 3 Realisasi PNBP Bandara Betoambari

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	Rp. 3.318.049.000,-	Rp. 707.090.000,-	21.31%
2021	Rp. 2.785.443.000,-	Rp. 1.580.209.143,-	56.73%
2022	Rp. 2.285.568.000,-	Rp. 2.263.690.487,-	99.04%
2023	Rp. 2.277.739.000,-	Rp. 2.236.655.657,-	98.20%
2024	Rp. 2.157.864.000,-	Rp. 2.146.992.010,-	99.50%

Gambar 1. 1 Grafik PNBP Bandara Betoambari



Grafik target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut menunjukkan tidak tercapainya realisasi PNBP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari selama 5 (Lima) tahun terakhir. Berdasarkan tabel diatas perkembangan ditiap tahunnya ditemukan adanya gap/deviasi capaian realisasi terhadap target Adapun kendala yang dihadapi disebabkan karena masuknya

penyebaran virus covid-19 yang menjadi penyebab utama menurunnya pemasukan PNBP hingga berdampak ke tahun-tahun berikutnya.

1.2 Capaian Pengembangan Sumber Daya Manusia

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari didukung oleh sumber daya manusia yang memiliki latar belakang teknis maupun administratif. Meskipun demikian, upaya peningkatan kompetensi SDM masih perlu terus dilakukan, baik melalui program pendidikan dan pelatihan, sertifikasi teknis, maupun penguatan kemampuan manajerial, guna menunjang peningkatan kinerja pelayanan kebandarudaraan. Adapun komposisi sumber daya manusia pada Tahun 2020–2024 disajikan sebagai berikut :

Gambar 1. 2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Jabatan 2020-2024

Jabatan	2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi					
penyusunan Rencana dan Program	0	0	0	0	1
pengelolaan kepegawaian	2	2	2	2	2
Bendahara	2	2	2	2	2
Pengelolaan Keuangan	2	2	2	2	2
Pengelolaan BMN	0	0	0	0	0
Pengelola Kerumahtanggaan	1	1	1	1	1
Kehumasan	-	-	-	1	1
Penelah Teknis	-	-	-	-	-
Pengolah Data dan Informasi	-	-	-	-	-
Jabatan	2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Teknis/ Operasional					
Petugas PKP-PK Bandara	9	9	9	9	8
Pemelihara Bangunan dan Landasan	3	3	3	2	1
Petugas AVSEC Bandara	4	4	4	4	5
Petugas Kelistrikan	2	2	2	2	2
Petugas AMC	1	1	1	1	1
Petugas A2B	1	1	1	1	1
Petugas Elektro Bandara	2	2	3	2	3
Teknisi Penerbangan Terampil	-	-	-	5	9
Teknisi Penerbangan Mahir	-	-	-	1	1

1.3 Capaian Sarana dan Prasarana

1.3.1 *Data Umum Bandar Udara*

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau mengelola sarana dan prasarana bandar udara meliputi sisi udara, sisi darat, serta fasilitas penunjang lainnya. Kondisi dan kapasitas fasilitas perlu terus ditingkatkan dan dipelihara agar memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang berlaku.

Berikut merupakan data umum, sarana, dan prasarana Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau berdasarkan data Tahun 2024 :

Tabel 1. 4 Data Umum bandar Udara Betoambari

Nama Bandar Udara	:	Betoambari
Kode ICAO	:	WAWB
Kode IATA	:	BUW
Termasuk Provinsi	:	Sulawesi Tenggara
Kabupaten/Kota	:	Baubau
Pengelola	:	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	23.00 - 10.00 UTC (06.00 - 17.00 WIB)
Pesawat Beropersi	:	ATR-72, Airbus 320
Jenis Pelayanan LLU	:	AFIS
Kategori PKP-PK	:	Kategori V
Status Bandar Udara	:	Domestik
Penggunaan Bersama	:	Enclave/Sipil
Hierarki Bandar Udara	:	Pengumpul (Hub)
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:	
a. Bea Cukai (Custom)	:	Tidak Ada

b. Imigrasi (Imigration)	:	Tidak Ada
c) Karantina Kesehatan (KKP)	:	Ada Kelas III
d. AIRNAV	:	Kantor Cabang Pembantu
e. BMKG	:	Kelas III
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	:	Pos Pencarian dan Pertolongan

Tabel 1. 5 Fasilitas Sisi Udara Bandara Betoambari

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR	JENIS KONTRUKSI
1	AIR STRIP	2.090 X 150 M	RUMPUT
2	RUNWAY	2.010 X 30 M	ASPAL HOTMIX
3	TAXIWAY A	53 X 23 M	ASPAL HOTMIX
4	TAXIWAY B	53 X 23 M	ASPAL HOTMIX
5	APRON A	60 X 60 M	ASPAL HOTMIX
6	APRON B	110 X 60 M	ASPAL HOTMIX
7	RUNWAY TURN PADS	1.200 M	ASPAL HOTMIX

Tabel 1. 6 Fasilitas Sisi Darat Bandara Betoambari

NO	FASILITAS	UKURAN (PXL)	JENIS BANGUNAN
1	GEDUNG TERMINAL	1.473 M	Permanen
2	LUAS PARKIRAN PKP-PK	468 M	
3	GEDUNG KARGO	112 M	Permanen
4	RUANG CCR	30 M	Permanen
5	DVOR	88 M	Permanen
6	NDB	24 M	Permanen
7	TOWER (4 Lantai)	100 M	Permanen
8	GEDUNG POWER HOUSE	72 M	Permanen
9	GEDUNG WORKSHOP A2B	240 M	Permanen

Tabel 1. 7 Fasilitas Elektronika Bandara Betoambari

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE
1	CCTV	8 Unit	Samsung FishEye / samsung oncam ptz
2	HMD	3 Unit	GARRET 1165180
3	WTMD	3 Unit	GARRET PD6500i

Tabel 1. 8 Fasilitas Listrik Bandara Betoambari

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE
1	PAPI	8 Unit	THORN
2	CCR PAPI	2 Unit	THORN,EMA/ DIAM 4000, FAA-L-828
3	CCR RUNWAY	1 Unit	ATG /5397-13/07/MCCR01
4	CCR TAXIWAY	1 Unit	EMA / FAA-L-828
5	RUNWAY LIGHT	54 Unit	ATG/27198
6	TAXI WAY LIGHT A DAN B	37 Unit	ATG/ADB / Z-A2L6/L-861 T
7	TURNING AREA LIGHT	5 Unit	EMA / TEL-T2045
8	GENSET	1 Unit 30KVA	DEUTZ /D226B-3

Tabel 1. 9 Fasilitas PKP-PK Bandara Betoambari

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	AMBULANCE	1 Unit
2	FT TIPE IV (IVECO)	1 Unit
3	FT TIPE V	1 Unit
4	RIV	1 Unit
NO	JENIS BAHAN PEMADAM	JUMLAH (UNIT)
1	AFFF (Aqueous Film Forming foam)	5
2	DCP (Dry Chemical Powder)50	50 (1000KG)
3	NITROGEN (N2)	3 Tabung
4	BAK PENAMPUNGAN AIR	50000 Liter

1.3.2 *Capaian Rute Angkutan Udara 2020-2024*

Tabel 1. 10 Capaian Rute Angkutan Udara Bandara Betoambari

Tahun	Rute
2020	- BAUBAU (BUW) - MAKASSAR (UPG) - MAKASSAR (UPG) - BAUBAU (BUW)
	- BAUBAU (BUW) - MAKASSAR (UPG)

2021	- MAKASSAR (UPG) - BAUBAU (BUW)
2022	- BAUBAU (BUW) - KENDARI (KDI) - KENDARI (KDI) – BAUBAU (BUW)
2023	- BAUBAU (BUW) - KENDARI (KDI) - KENDARI (KDI) – BAUBAU (BUW)
2024	- BAUBAU (BUW) - KENDARI (KDI) - KENDARI (KDI) – BAUBAU (BUW)

1.3.3 *Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024*

Arus lalu lintas di Kantor UPBU KELAS III BETOAMBARI selama kurun waktu 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. 11 Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Betoambari

Program Kegiatan/ Tahun	Pesawat	Penumpang (orang)	Cargo/Barang (Kg)
2020	270	105.592	133.671
2021	2.277	103.664	168.471
2022	1.903	99.893	188.392
2023	1.584	80.731	140.682
2024	1.184	69.713	134.298

1.4 Capaian Sarana Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2020-2024

Sebagaimana telah ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 13 Tahun 2021 tentang Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 238 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, dan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Dirjen Perhubungan Udara,

maka sasaran dan indikator kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari meliputi :

1. Sasaran Pertama : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari empat indikator kinerja utama yaitu (1) Jumlah Penumpang yang Dilayani, (2) Jumlah Kargo yang Dilayani, (3) Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani), dan (4) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara.
2. Sasaran Kedua : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara, terdiri dari dua indikator kinerja utama yaitu (1) Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara dan (2) Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara.
3. Sasaran Ketiga (penunjang) : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, terdiri dari lima indikator kinerja penunjang yaitu (1) Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), (2) Jumlah Dokumen SPIP, (3) Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara, (4) Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi, dan (5) Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Pencapaian target terhadap 3 (tiga) Sasaran dan 11 (sebelas) Indikator Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Iskandar Pangkalan Bun ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari selama kurun waktu Tahun 2020-2024.

Tabel 1. 12 Capaian Kinerja 2020-2024

No	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	105.592	105.003	99,44%	130.000	103.654	79,74%	70.200	99.893	142,30%	78.840	80.731	102,40%	68.515	69.713	101,75%
		2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	133.671	136.382	102,03%	136.382	168.471	123,53%	138.582	188.392	135,94%	140.682	149.941	106,58%	135.380	134.298	99,20%
		3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	2.148	2.170	101,02%	2.170	2.227	102,63%	1.086	1.903	173,79%	1.460	1.584	108,49%	1.196	1.184	98,00%
		4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	85	85	100,00%	85	85	100,00%	88	88	100,00%	88	93	108,14%	94	97,26	103,47%
Rata-Rata Capaian Sasaran					100,62%			101,47%			138,01%			106,40%			100,85%		
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	1	Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%	1	1	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%
		2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	1	1	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%
Rata-Rata Capaian Sasaran					100,00%			100,00%			100,00%			100,00%			100,00%		
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	1	Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen	4	4	100,00%	6	6	100,00%	6	6	100,00%	6	6	100,00%	6	6	100,00%
		2	Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	1	1	100,00%	3	3	100,00%	3	3	100,00%	3	3	100,00%	3	3	100,00%
		3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Persentase	80	92,28	115,35%	98	92,84	96,50%	100	96,91	98,91%	100	99,9	99,90%	100	99,30	99,30%
		4	Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi	Rupiah	419.365.247.135	510.179.254.043	121,66%	510.177.931.543	503.601.949.543	98,71%	315.416.213.490	338.500.458.726	107,32%	316.417.083.850	316.417.083.850	100,00%	367.536.286.388	392.194.862.288	106,71%
		5	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Persentase	100	37	37,00%	100	40,42	40,42%	100	28,48	28,48%	100	39,5	39,50%	100	33,56	33,56%
Rata-Rata Capaian Sasaran					94,80%			67,13%			86,54%			87,88%			67,91%		
CAPAIAN RATA-RATA KINERJA					97,86%			94,68%			107,70%			96,82%			94,82%		

1.5 Potensi dan Permasalahan

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

1. Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut.

Analisis lingkungan internal organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai berikut:

1) *Man* (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Ketersediaan SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandara, sejumlah 123 personel terdiri dari 82 PNS dan 41 P3K.
- Pengalaman kerja personel dalam mendukung layanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Jabatan Bendahara Penerimaan maupun pengeluaran telah memiliki sertifikasi BNT dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pembuat Komitmen dan PPSPM yang telah memiliki sertifikasi dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari LKPP.
- SDM aktif mengikuti diklat/bimtek/sosialisasi/pengembangan diri sesuai dengan pekerjaan yang diemban berdasarkan ketersediaan.
- Loyalitas dan stabilitas pegawai relatif terjaga.

Kelemahan:

- Kualifikasi dan sertifikasi teknis SDM belum sepenuhnya sesuai standar kebutuhan layanan.
- Komposisi rasion dan kualifikasi personel untuk tiap-tiap unit bagian belum memadai baik dilihat dari sisi luasan area bandara, jumlah penumpang dan jumlah fasilitas, sehingga distribusi SDM antar fungsi belum seimbang sehingga terjadi rangkap tugas.
- Keterbatasan SDM administrasi pendukung, seperti pegawai yang memiliki sertifikasi terkait pengelola anggaran.
- Belum ada jabatan fungsional di Unit Tata Usaha.a

2) *Money*

Kekuatan:

- Dukungan anggaran operasional rutin tersedia untuk menjamin kelangsungan layanan bandara.
- Pendanaan bersumber dari APBN.
- Potensi PNBP besar.

Kelemahan:

- Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, *refocusing*).
- Keterbatasan anggaran untuk pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan.
- Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
- Fleksibilitas anggaran yang terbatas dalam merespons kebutuhan mendesak.
- Pembiayaan PNBP masih minim.
- Kondisi wewenang menyebabkan potensi PNBP berkurang bahkan hilang.

3) *Method*

Kekuatan:

- Proses bisnis layanan penerbangan telah memiliki SOP dan regulasi teknis.
- SOP telah dimutakhirkan dan disosialisasikan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan sebagai acuan kerja.
- Telah memiliki sistem pengamanan kategori F serta pelayanan keselamatan penerbangn kategori 6 sebagai dasar penyelenggaraan layanan kebandarudaraan.

Kelemahan:

Implementasi SOP belum sepenuhnya konsisten.

- Proses kerja masih bersifat manual pada beberapa fungsi.
- Evaluasi SOP belum dilakukan secara berkala.
- Pelaksanaan mitigasi risiko belum optimal.
- Belum optimal uji kelayakan sarana dan prasarana pada pengendalian dan pengawasan di lapangan
- Kategori sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang ada saat ini masih memerlukan peningkatan untuk mendukung pengembangan kapasitas layanan dan kenaikan kelas bandara.
- Tidak memiliki Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Master Plan, RTT, dan Analisis Dampak dan Lingkungan.
- Berita acara DLKR belum ditandatangani oleh Kasau.

4) *Machine*

Kekuatan:

- Ketersediaan fasilitas utama sisi udara dan sisi darat bandara.
- Peralatan keselamatan dan navigasi dasar telah tersedia.
- Aset bandara tercatat dan dikelola sebagai BMN.

Kelemahan:

- Sebagian peralatan telah memasuki usia teknis sehingga membutuhkan peremajaan.
- Sebagian peralatan yang sudah tidak terkini.
- Keterbatasan peralatan pendukung operasional tertentu.
- Biaya pemeliharaan sarana dan prasarana relatif tinggi.
- Peralatan/aplikasi mengalami *eror*.

5) *Material*

Kekuatan:

- Ketersediaan material operasional dasar untuk mendukung layanan harian bandara dan menunjang tugas dan fungsi.
- Sistem pengadaan material telah mengikuti ketentuan pengadaan barang dan jasa.
- Pemanfaatan material relatif efisien dalam operasional rutin.

Kelemahan:

- Keterbatasan stok material tertentu akibat keterbatasan anggaran.
- Proses pengadaan material belum sepenuhnya fleksibel.
- Ketergantungan pada pihak ketiga untuk penyediaan material khusus.

Lingkungan internal Kantor Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari dipengaruhi oleh kondisi sumber daya manusia, anggaran, sarana prasarana, serta tata kelola organisasi. Faktor-faktor tersebut menjadi dasar dalam mengidentifikasi potensi dan permasalahan internal yang memengaruhi pencapaian kinerja layanan kebandarudaraan.

2. Lingkungan Eksternal

Lingkungan eksternal adalah seluruh faktor di luar organisasi yang memengaruhi penyelenggaraan tugas dan kinerja organisasi, namun tidak berada dalam kendali langsung organisasi. Faktor-faktor ini hanya dapat diantisipasi, dikelola dampaknya, atau dimanfaatkan peluangnya. Berikut merupakan faktor eksternal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari :

1) Politik dan Kebijakan

Peluang:

- Pemerintah Daerah Kota Baubau menunjukkan dukungan terhadap pengembangan konektivitas wilayah. Pemerintah Daerah juga merencanakan pembangunan bandar udara baru berskala nasional/internasional yang berlokasi di Dkota Baubau, sebagai bagian dari penguatan jaringan transportasi udara dan pengembangan wilayah.
- Sinkronisasi pembangunan daerah dengan pengembangan infrastruktur transportasi.

Ancaman:

- Keterbatasan kewenangan daerah dalam pengembangan bandara yang dikelola pemerintah pusat.
- Proses koordinasi lintas instansi yang memerlukan waktu.
- Kondisi bandar udara yang berada dalam kawasan ***enclave civil*** menimbulkan keterbatasan kewenangan dalam pengembangan fasilitas serta pengaturan operasional bandar udara. Kondisi tersebut mengharuskan adanya koordinasi lintas instansi yang intensif, khususnya dalam perencanaan, pembangunan, dan pemanfaatan fasilitas kebandarudaraan. Selain itu, status *enclave civil* juga berdampak terhadap penyusunan dan penyesuaian dokumen perencanaan bandar udara, sehingga diperlukan sinkronisasi kebijakan dan perencanaan antar pemangku kepentingan terkait.

2) Ekonomi

Peluang:

- Wilayah Strategis

- Aktivitas ekonomi Kota Baubau yang didukung sektor perdagangan, jasa, dan pariwisata (Termasuk Benteng Keraton Terbesar di dunia) mendorong kebutuhan konektivitas udara.
- Peran Bandara Betoambari sebagai pusat aktivitas ekonomi wilayah Sulawesi tenggara dengan produk potensial sektor industri berdasarkan kajian potensi daerah serta arahan Pemerintah Kota Baubau yang mengacu pada industri prioritas nasional, meliputi industri pengolahan ikan, industri pengolahan tanaman pangan, industri pengolahan buah-buahan, industri Aspal. Dsb.

Ancaman:

- Kondisi *enclave civil* menimbulkan keterbatasan kewenangan dalam pengembangan fasilitas dan pengaturan operasional, sehingga memerlukan koordinasi lintas instansi yang intensif.
- Ketergantungan ekonomi daerah pada sektor tertentu menyebabkan fluktuasi permintaan transportasi udara.
- Sensitivitas jumlah penumpang terhadap kondisi ekonomi regional.

3) Sosial Budaya

Peluang:

- Mobilitas masyarakat antardaerah yang cukup tinggi untuk kepentingan sosial, pemerintahan, dan keluarga.
- Dukungan masyarakat terhadap keberadaan bandara sebagai akses utama transportasi.
- Keberadaan Benteng Keraton Buton sebagai Benteng terbesar di dunia. Dan tempat tempat Pariwisata lainnya.

Ancaman:

- Pola perjalanan masyarakat yang belum stabil sepanjang tahun.
- Tingkat literasi dan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi udara masih beragam.

4) Lingkungan

Peluang:

- Kesadaran daerah terhadap pembangunan berwawasan lingkungan.

- Peluang penerapan konsep bandara ramah lingkungan.

Ancaman:

- Tuntutan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan.
- Potensi dampak lingkungan dari aktivitas bandara terhadap kawasan sekitar.

5) Alam

Peluang:

- Kondisi geografis Sulawesi Tenggara yang menjadikan transportasi udara sebagai moda strategis.
- Letak bandara yang relatif strategis untuk menjangkau wilayah sekitarnya.

Ancaman:

Kondisi cuaca ekstrem, kabut asap, dan hujan intensitas tinggi yang berpotensi mengganggu operasional penerbangan.

Risiko kebakaran hutan dan lahan.

6) IT (Teknologi Informasi)

Peluang:

- Perkembangan infrastruktur telekomunikasi di wilayah Kota Baubau.
- Pemanfaatan teknologi digital dalam pelayanan publik daerah.

Ancaman:

- Keterbatasan kualitas jaringan di wilayah tertentu.
- Ketergantungan pada sistem nasional dan penyedia layanan eksternal.
- Kondisi lingkungan eksternal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari memberikan peluang sekaligus tantangan bagi pengembangan dan penyelenggaraan layanan kebandarudaraan, sehingga memerlukan strategi adaptif dan sinergi lintas pemangku kepentingan.

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI TAHUN 2025-2029

2.1 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjpn 2025-2029

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

"Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan"

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

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

Dalam RPJPN Tahun 2025-2045 telah dirumuskan strategi besar untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 melalui 8 (delapan) misi agenda pembangunan. Misi Pembangunan tersebut selanjutnya diturunkan menjadi 17 arah (tujuan) pembangunan nasional (Indonesia Emas 2045) dan diukur keberhasilannya dengan 45 indikator utama. Untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045 ditetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan dan 17 arah (tujuan) pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 sebagai berikut:

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. **Transformasi Sosial**;

   IE1 Kesehatan untuk Semua

   IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

   IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. **Transformasi Ekonomi**;

   IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau

   IE6 Transformasi Digital

   IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global

   IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Eekonomi

3. **Transformasi Tata Kelola**;

   IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. **Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;**

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

   IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

   IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. **Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi**;

   IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

   IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif

   IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

   IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan.

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

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

hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.

7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjmn 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

"Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

Visi tersebut mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045. Pencapaian Visi Presiden ini dilaksanakan melalui Delapan Misi Presiden yang dituangkan dalam Delapan Asta Cita, yang didukung oleh 17 Program Prioritas Presiden di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa Program Hasil Terbaik Cepat/*Quick Wins*.

Visi Presiden ini selaras dengan Visi dan Misi Pembangunan Nasional yang tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 sebagaimana telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045. RPJPN 2025 – 2045 (Visi Indonesia Emas 2045) dan Visi Presiden menjadi landasan utama penyusunan RPJMN 2025–2029. Untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Tahun 2025-2029 tersebut, ditetapkan **Delapan Misi Presiden (Asta Cita) sebagai Prioritas Pembangunan Nasional (PN)** yang harus dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2025-2029, yakni:

1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan

peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;

5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi. Pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba, judi, dan penyelundupan;
8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

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

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
8. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
9. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
10. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;

11. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
12. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
13. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
14. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif – karakteristik - mandiri lainnya;
15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasiskan sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

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

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

8. Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara terhadap produk domestik bruto (PDB) ke 23%.

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar 2.2, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045.



Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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

a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.3 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

2.3.1 Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

"Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

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

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

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

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

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;

4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

   Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
2. **Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)**

   Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.
3. **Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)**

   Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan

manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasionalkan oleh SDM transportasi yang kompeten.

4. **Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)**

   Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan good and clean governance di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Tabel 2. 2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

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

Tabel 2. 3 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara)

Level	Indikator	Satuan	*Baseline* 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	*On time performance* penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian lndikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536

2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

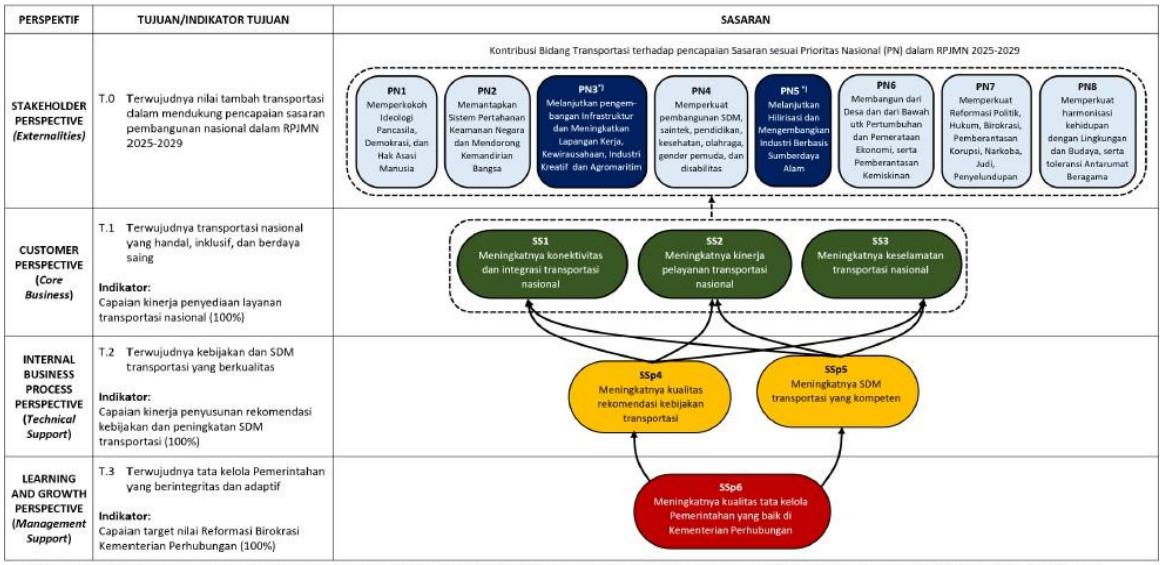
Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dirangkum pada Tabel2.1 di atas.

Gambar 2.2 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam Gambar 2.2 digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada

PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari core business Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat ditandai sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada Gambar 2.7. Struktur tersebut disusun dengan pendekatan Balanced Score Card (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Gambar 2.1 Grafik Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannnya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
**) Pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam Gambar 2.2 adalah sebagai berikut:

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambakan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (externalities) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (core business) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada Internal Business Perspective (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada Learning and Growth Perspective (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

Tabel 2. 4 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1	Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi		Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{RKT}) IK_{RKT} = 50% ***Efektivitas Rekomendasi Kebijakan*** + 50% ***Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)***
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{vokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{vokasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

2.4 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

a. Handal: tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu 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 global.
d. Memberikan nilai tambah: penyelenggaraan perhubungan udara mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan

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

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

1. Tujuan pada Level Stakeholders Perspectives (SP) ini merepresentasikan externalities dari kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian

Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

2. Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T1);
   Tujuan pada Level Customer Perspectives (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level *Stakeholder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
T.1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Udara (CKLTU): **CKPLTU = (RPKTU/TPKTU) + (RPOP/TPOP) + (RITPTU/TITPTU) + (RTKTU/TTKTU) + (RTKTU/TTKTU)**

	saying				**dibagi 5 dikali 100%** RPKTU = Realisasi Persentase Konektivitas Transportasi Udara; TPKTU = Target Persentase Konektivitas Transportasi Udara; RPOP = Realisasi Persentase OTP Penerbangan; TPOP = Target Persentase OTP Penerbangan; RITPTU = Realisasi IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; TITPTU = Target IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keamanan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keamanan Transportasi Udara.
T 2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IKT. 2	Capaian kinerja tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara (CKTKPDJPU): **CKTKPBDJPU = (RNAKIPDJPU/TNAKIPDJPU) + (RNEKDJPU/TNEKDJPU) + (RIKKSDJPU/TIKKSDJPU) + (RPKPADJPU/TPKPADJPU) + (RIPADJPU/TIPADJPU) + (RPKSDMDJPU/TPKSDMDJPU) + (RPPBPD/TPPBPD) + (RTIMKMSDJPU/ TTIMKMSDJPU) + (RNPKIDJPU/ TNPKIDJPU) dibagi 9 dikali 100%** RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
					TNAKIPDJPU = Target Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara; RNEKDJPU = Realisasi Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara TNEKDJPU = Target Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara; RIKKSDJPU = Realisasi Indeks Kematangan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara; TIKKSDJPU = Target Indeks Kematangan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara; RPKPADJPU = Realisasi Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara; TPKPADJPU = Target Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara; RIPADJPU = Realisasi Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara; TIPADJPU = Target Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara; RPKSDMDJPU = Realisasi Persentase Pemenuhan Kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara; TPKSDMDJPU = Target Persentase Pemenuhan Kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara; RPPBPD = Realisasi Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang Ditetapkan; TPPBPD = Target Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang Ditetapkan; RTIMKMSDJPU = Realisasi Tingkat Interaksi Masyarakat pada Kanal Media Sosial Ditjen Perhubungan Udara TTIMKMSDJPU = Target Tingkat Interaksi Masyarakat pada Kanal Media Sosial Ditjen Perhubungan Udara RNPKIDJPU = Realisasi Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Ditjen Perhubungan Udara TNPKIDJPU = Target Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Ditjen Perhubungan Udara

Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

1. Customer Perspective (Core Business)

   ▪ Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

   - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara

   ▪ Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

   - IKP2 Persentase On Time Performance (OTP) Penerbangan
   - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara

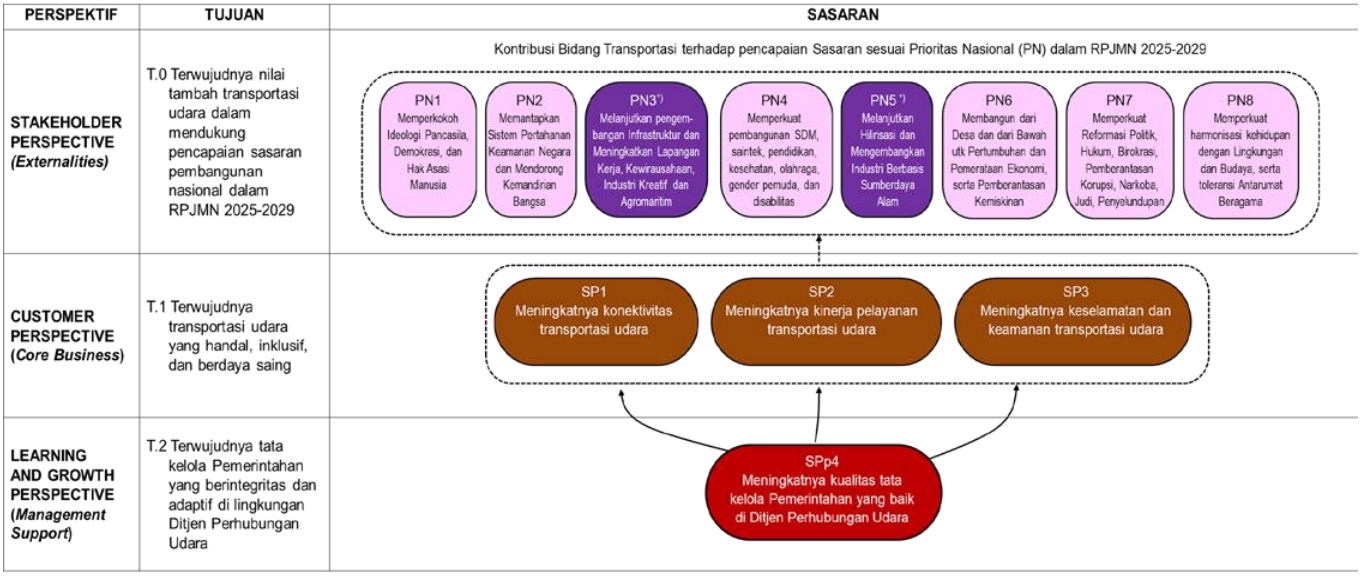
   ▪ Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

   - IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
   - IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara

2. Learning and Growth Perspective (Management Support)

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

   ▪ IKSPp 1 Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 2 Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 3 Indeks Kematangan dan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 4 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 5 Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 6 Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 7 Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang ditetapkan;
   ▪ IKSPp 8 Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara;
   ▪ IKSPp 9 Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.



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

KODE	SASARAN PROGRAM	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi Udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	Persentase	$\frac{BUNB\ DN + BUPR + (BUNB\ DN\ dan\ BUPR)}{RINBU + BUPRTR}$ x 11111 Keterangan : BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (BUNB DN dan BUPR) : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 33 Tahun 2024 BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) RINBU : jumlah bandara eksisting ditambah bandara baru yang terbangun
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase *On Time Performance* (OTP) Penerbangan	Persentase	$\frac{Jumlah\ Penerbangan\ Tepat\ Waktu}{Jumlah\ Total\ Penerbangan}$ x 11111%
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Transportasi Udara	Indeks	Rata-rata nilai survey pengguna jasa di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara

SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi udara	Persentase	100% - (Rasio Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta pergerakan x 100%.)
		IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi udara	Persentase	$\frac{(n-a)}{n} \times 100\%$ N = Jumlah bandar udara dengan sistem keamanan A-F a = Jumlah kondisi darurat (merah) pada bandar udara dengan sistem keamanan A-F
SPp.4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian implementasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal Kemenhub
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian evaluasi kelembagaan oleh Ditjen Perhubungan Udara sesuai Permenpan 20 Tahun 2018 tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian tingkat kematangan keamanan siber (*Cyber Security Maturity*) oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Hasil penilaian IKPA oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dikali 100%
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	Persentase	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan pada tahun berjalan
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Target persentase interaksi pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara pada tahun berjalan

		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian pengawasan kearsipan oleh Biro Umum Kementerian Perhubungan

2.5 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kantor Upbu Kelas III Betoambari Tahun 2025-2029

2.5.1 Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029 guna pencapaian visi dan misi Presiden serta visi dan misi Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki visi dan misi sebagai berikut:

"Terwujudnya Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Yang selamat, aman, dan nyaman untuk mendukung Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045."

Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029 merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai lingkup tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yakni tugas untuk melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

Dalam visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara yang selamat, aman, dan nyaman dalam penyelenggaraan pelayanan jasa kebandarudaraan. Bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai penggerak konektivitas wilayah,

pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan pembangunan. Secara lebih rinci, kondisi yang ingin dicapai adalah:

1. **Keselamatan dan Keamanan sebagai fondasi utama** Operasional bandar udara dilaksanakan dengan tingkat kepatuhan tinggi terhadap regulasi keselamatan penerbangan (safety) dan sistem keamanan (security), didukung SDM kompeten, prosedur baku, serta pengawasan berkelanjutan.
2. **Pelayanan kebandarudaraan yang berkualitas dan berstandar** Pelayanan kepada pengguna jasa (penumpang, maskapai, dan stakeholder) berlangsung **efisien, nyaman, tepat waktu, dan berorientasi kepuasan**, dengan standar layanan yang konsisten dan terukur.
3. **Transportasi udara yang maju dan modern** Penyelenggaraan kebandarudaraan didukung oleh **pemanfaatan teknologi, tata kelola yang profesional, serta inovasi layanan**, sehingga mampu meningkatkan kinerja operasional dan daya saing bandar udara.
4. **Konektivitas udara yang berkelanjutan dan inklusif** Transportasi udara berperan sebagai penghubung antarwilayah, termasuk daerah terpencil dan perbatasan, guna mendukung **pemerataan akses, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional**.
5. **Kontribusi terhadap visi Indonesia Emas 2045** Transportasi udara menjadi bagian dari ekosistem pembangunan nasional yang **berdaya saing global**, mendukung pertumbuhan ekonomi, penguatan SDM, dan ketahanan nasional menuju Indonesia yang maju, sejahtera, dan berkelanjutan.

2.5.2 Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029

Penyelenggaraan jasa kebandarudaraan merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan Bandar Udara. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari, ditetapkan Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari:

1. Menyediakan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai standar pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Menyediakan sarana dan prasarana bandar udara yang handal dan optimal.
3. Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan bandar udara.
4. Mewujudkan bandar udara ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.5.3 Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas Betoambari 2025-2029

Menjabarkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari, maka tujuan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan adalah:

1. Teruwujudnya pelayanan jasa kebandarudaraan yang handal.
2. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintergritas dan adaptif di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level *Stakeholder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
T.1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Udara (CKLTU): **CKPLTU = (RPKTU/TPKTU) + (RPOP/TPOP) + (RITPTU/TITPTU)**

	saing				**+ (RTKTU/TTKTU) + (RTKTU/TTKTU) dibagi 5 dikali 100%** RPKTU = Realisasi Persentase Konektivitas Transportasi Udara; TPKTU = Target Persentase Konektivitas Transportasi Udara; RPOP = Realisasi Persentase OTP Penerbangan; TPOP = Target Persentase OTP Penerbangan; RITPTU = Realisasi IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; TITPTU = Target IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keamanan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keamanan Transportasi Udara.
T. 2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IK T. 2	Capaian kinerja Tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara (CKTKPDJPU): **CKTKPBDJPU = (RNAKIPDJPU/TNAKIPDJPU) + (RNEKDJPU/TNEKDJPU) + (RIKKSDJPU/TIKKSDJPU) + (RPKPADJPU/TPKPADJPU) + (RIPADJPU/TIPADJPU) + (RPKSDMDJPU/TPKSDMDJPU) + (RPPBPD/TPPBPD) + (RTIMKMSDJPU/ TTIMKMSDJPU) + (RNPKIDJPU/ TNPKIDJPU) dibagi 9 dikali 100%**

					RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;

2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari 2025-2029

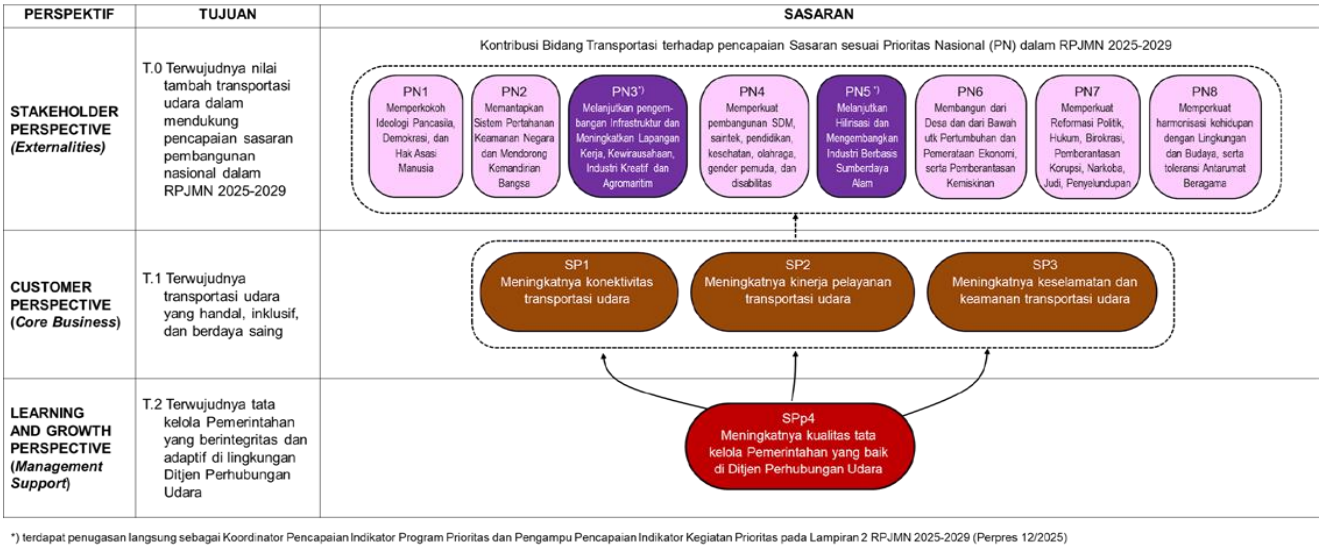
Adapun Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Customer Perspective (Core Business)*
   - Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
     - IKK1 Jumlah penumpang yang Dilayani
     - IKK2 Jumlah kargo yang Dilayani
     - IKK3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
     - IKK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
   - Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
     - IKK5 Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara
     - IKK6 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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

   Mencakup Sasaran Kegiatan Penunjang (SKp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan Indikator Kinerja Penunjang :
   - IKp1 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
   - IKp2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
   - IKp3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;

- IKp4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).



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

2.5.5 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas Betoambari

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Program (SP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari yang perlu dirumuskan langkah- langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Jumlah kursi penumpang dan trolly yang tersedia tidak mampu mengakomodasi lonjakan penumpang
		Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara

2	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Lolosnya barang berbahaya dan terlarang saat screening penumpang
		Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan
		Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan
		Penyusupan masyarakat melalui pagar parimeter
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Ditjen Perhubungan Udara
		Regulasi belum menyesuaikan dengan perubahan teknologi atau kebijakan terbaru

1) Indikasi risiko untuk SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara.

Kinerja pelayanan transportasi udara terkait pencapaian target on time performance penerbangan dan kepuasan pengguna jasa transportasi udara sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

a. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi udara menyebabkan terganggunya konektivitas transportasi udara, yang dapat disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, ketidaksesuaian standar teknis, dan keterlambatan dalam peningkatan fasilitas/kapasitas layanan.

b. Terjadinya gangguan teknis operasional (faktor manajemen airline) maupun non teknis operasional (faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat

keberangkatan atau kedatangan), serta faktor cuaca meliputi hujan lebat, banjir, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan, dan faktor lain seperti antara lain kerusuhan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara;

c. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal di sektor transportasi udara sesuai regulasi yang telah ditetapkan dapat menyebabkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara menjadi kurang memadai;

d. Dalam kondisi perekonomian global yang tidak menentu terdapat potensi meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi udara.

2) Indikasi risiko untuk SP.3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara.

a. Capaian kinerja keselamatan dan keamanan transportasi udara sangat dipengaruhi oleh terpenuhinya standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai regulasi ICAO. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

b. Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan (sesuai target yang ditetapkan ICAO) menyebabkan perlunya upaya peningkatan pengawasan, pemenuhan regulasi, serta penguatan kapasitas kelembagaan guna memastikan layanan penerbangan memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan internasional;

c. Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan disebabkan oleh keterbatasan anggaran dan prioritas pembangunan, kondisi wilayah dan infrastruktur yang belum memadai, serta lambatnya proses pemutakhiran peralatan dan teknologi penerbangan;

d. Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sering menjadi faktor pengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan, karena fenomena seperti hujan lebat, angin kencang, kabut tebal, badai petir, erupsi gunung berapi, hingga gempa bumi dapat menghambat operasi bandar udara dan berpotensi menimbulkan penundaan

dan pembatalan penerbangan, tetapi juga meningkatkan risiko operasional bagi pesawat udara;

3) Indikasi risiko untuk SPp.4 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara.

Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara tercermin dari penguatan transparansi, akuntabilitas, dan efisiensi dalam pelaksanaan tugas. Perbaikan sistem manajemen, pemanfaatan teknologi informasi, serta peningkatan kompetensi SDM turut memperkuat kinerja organisasi, sehingga pelayanan publik di sektor transportasi udara menjadi lebih efektif, responsif, dan sesuai prinsip good governance. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

a. Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan ditandai dengan belum optimalnya penyusunan program dan anggaran yang berbasis kinerja, kurangnya sinkronisasi antara perencanaan teknis dan kebutuhan riil di lapangan, serta lemahnya monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran. Kondisi ini berdampak pada ketidaktepatan alokasi sumber daya, keterlambatan realisasi, dan potensi inefisiensi dalam penggunaan APBN;
b. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM di Ditjen Perhubungan Udara menyebabkan beberapa fungsi strategis belum berjalan secara optimal serta menyebebkan membuat kinerja organisasi kurang efisien dan responsif.
c. Kurang optimalnya kelembagaan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara ditandai dengan struktur organisasi yang belum sepenuhnya mendukung tugas dan fungsi strategis, serta keterbatasan koordinasi lintas unit yang berdampak pada efektivitas pelaksanaan program. Penyesuaian struktur, penguatan fungsi, dan peningkatan tata kerja diperlukan untuk memastikan organisasi mampu merespons kebutuhan sektor transportasi udara yang terus berkembang;
d. Regulasi yang belum menyesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebijakan terbaru menyebabkan kesenjangan antara ketentuan yang berlaku dengan kebutuhan operasional di lapangan. Hal ini berpotensi menghambat inovasi,

menurunkan efektivitas pengawasan, dan mengurangi kepastian hukum bagi pelaku industri.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI BAUBAU TAHUN 2025-2029

3.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Nasional

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

peralatan listrik rumah tangga dan infrastruktur pendukungnya; dan pengembangan sistem jaringan kelistrikan melalui interkoneksi dan smart grid.

Transformasi tata kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi, serta penguatan kapasitas masyarakat sipil.

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

Ketahanan sosial budaya dan ekologi difokuskan pada optimalisasi nilai agama dan budaya serta peran keluarga dalam pembangunan karakter manusia dan menggerakkan modal sosial dalam masyarakat; peningkatan ketangguhan manusia dan masyarakat dalam menghadapi berbagai perubahan dan bencana; penguatan riset, inovasi, dan teknologi dalam meningkatkan daya dukung

sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup; pengembangan kapasitas kelembagaan dan instrumen kebijakan pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup, termasuk untuk energi baru terbarukan; penguatan standardisasi dan regulasi dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup; dan akselerasi pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dan penurunan emisi GRK.

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

Pendanaan pembangunan dioptimalkan melalui reformasi tata kelola fiskal, serta mobilisasi dan optimalisasi pembiayaan pembangunan non pemerintah.

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Republik Indonesia Tahun 2025-2029 “Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”, ditetapkan Delapan Misi Presiden atau Asta Cita sebagai Prioritas Nasional (PN) yang harus

dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2025-2029, yakni:

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

Asta Cita tersebut memuat 17 program prioritas Presiden yang mencakup rencana pembangunan di berbagai sektor yaitu:

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;

7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
8. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
9. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
10. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
11. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
12. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
13. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
14. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif karakteristik-mandiri lainnya;
15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasiskan sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antar umat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

Untuk membangun fondasi yang kuat dalam merealisasikan sasaran pembangunan nasional, disusun Delapan Program Hasil Terbaik Cepat (Quick Wins) yang mampu menjawab permasalahan serta tantangan utama secara cepat, tepat, dan terukur, meliputi:

1. Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil;
2. Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan gratis, menuntaskan kasus TBC dan membangun rumah sakit lengkap berkualitas di kabupaten;
3. Mencetak dan meningkatkan produktivitas lahan pertanian dengan lumbung pangan desa, daerah, dan nasional;

4. Membangun sekolah-sekolah unggul terintegrasi di setiap kabupaten, dan memperbaiki sekolah-sekolah yang perlu renovasi;
5. Melanjutkan dan menambahkan program kartu-kartu kesejahteraan sosial serta kartu usaha untuk menghilangkan kemiskinan absolut;
6. Menaikkan gaji ASN (terutama guru, dosen, tenaga kesehatan, dan penyuluh), TNI/POLRI, dan pejabat negara;
7. Melanjutkan pembangunan infrastruktur desa dan kelurahan, Bantuan Langsung Tunai (BLT), dan menjamin penyediaan rumah murah bersanitasi baik untuk yang membutuhkan, terutama generasi milenial, generasi Z dan masyarakat berpenghasilan rendah (MBR);
8. Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara terhadap produk domestik bruto (PDB) ke 23%.

   Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarannya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta).

   Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis seperti halnya proyek strategis nasional. Asta Cita sebagai Prioritas Nasional tersebut selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045.

   Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi
   transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

   Arah Kebijakan Prioritas Nasional/PN (Terkait Sektor Transportasi) Prioritas Nasional 3:

   Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif

serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

Sebagai upaya pencapaian sasaran Prioritas Nasional 3, dilakukan serangkaian intervensi pada masing-masing arah kebijakan sebagai berikut:

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:
   a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
   b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
   c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
   d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
   e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
   f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
   g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
   h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.
2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
   a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
   b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
   c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
   d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
   e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
   f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;

g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);
j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
    1) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan;
    2) penguatan destinasi regeneratif Bali;
    3) penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
    4) penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta;
    5) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramena;
    6) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
    7) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
    8) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
    9) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
    10) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;
    11) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
    12) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
    13) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri.

Sebagai upaya pencapaian sasaran Prioritas Nasional 5, dilakukan serangkaian intervensi pada masing-masing arah kebijakan sebagai berikut:

1. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan akan difokuskan pada komoditas yang memberikan kontribusi besar terhadap Produk Domestik Bruto serta memiliki nilai tambah tinggi, dengan memperhatikan potensi penyerapan tenaga kerja Iokal, kesiapan industri, peluang investasi, ketersediaan bahan baku, serta dampak lingkungan. Oleh karena itu, fokus prioritas hilirisasi tahun 2025-2029 adalah:
   a) hilirisasi nikel;
   b) hilirisasi tembaga;
   c) hilirisasi bauksit;
   d) hilirisasi timah;
   e) hilirisasi kelapa sawit;
   f) hilirisasi kelapa;
   g) hilirisasi rumput laut; serta
   h) hilirisasi sagu dan singkong.

   Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:
   a) pengembangan industri medium-high technology (industri semikonduktor yang merupakan salah satu produk prioritas hasil hilirisasi silika, industri kosmetik dan farmasi, industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, industri dirgantara, serta industri mesin dan perlengkapan);
   b) penguatan produktivitas industri padat karya terampil (industri makanan dan minuman, industri tekstil dan produk tekstil, serta industri alas kaki);
   c) penguatan industri dasar (industri kimia mencakup hilirisasi komoditas minyak bumi, gas bumi, dan batubara serta industri logam dasar besi dan baja mencakup hilirisasi komoditas besi dan baja); serta
   d) pengembangan sektor jasa industri sebagai enabler bagi pengembangan industri nasional.

Upaya yang dilakukan untuk percepatan hilirisasi sumber daya alam unggulan dan pengembangan industri prioritas nasional yang telah disebutkan di atas adalah melalui:

(i) fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;
(ii) tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang diiringi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;
(iii) penyiapan tenaga kerja terampil;
(iv) jaminan ketersediaan energi yang andal dan bersaing;
(v) peningkatan adopsi teknologi serta pemanfaatan hasil riset dan inovasi dalam proses produksi serta diversifikasi produk industri;
(vi) optimalisasi penerapan standar dan sertifikasi yang diakui pasar global;
(vii) perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta
(viii) didukung dengan koordinasi pelaksanaan kebijakan secara terarah, sistematis dan efektif, termasuk melalui pembentukan komite kebijakan industri kedirgantaraan dan lembaga pengelola kelapa sawit. Selain itu, pengembangan industri akan dilaksanakan dengan tetap memperhatikan upaya dekarbonisasi dan penerapan sirkuler ekonomi di industri.

2. Aglomerasi industri di kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sebagai pusat pertumbuhan baru dilakukan dalam rangka mendorong pemerataan pembangunan industri dan pertumbuhan ekonomi, terutama di luar Jawa. Dengan telah ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri maka pelaksanaan kegiatan industri kedepannya wajib berlokasi di Kawasan Industri. Oleh karena itu diperlukan akselerasi investasi di dalam kawasan industri/kawasan ekonomi khusus untuk meningkatkan peran industri sebagai penggerak sekaligus sumber pertumbuhan baru dan memperkuat fondasi bagi percepatan program hilirisasi.

Pada tahun 2025-2029, aglomerasi industri di kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus akan difokuskan pada 23 kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus yaitu:

a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;
d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
e) Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate;
f) Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
g) Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
h) Kawasan Industri Seafer;
i) Kawasan Industri Terpadu Batang;
j) Kawasan Industri Ngawi;
k) Kawasan Industri Sentra Lamongan;
l) Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
m) Kawasan lndustri Kalimantan lndustrial Park lndonesia;
n) Kawasan lndustri Sumbawa Barat;
o) Kawasan Industri Indonesia Huabao lndustrial Park;
p) Kawasan Industri Takalar;
q) Kawasan Industri Stardust;
r) Kawasan Industri Morowali;
s) Kawasan lndustri Konawe;
t) Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industry Park;
u) Kawasan lndustri Buli;
v) Kawasan Industri Weda Bay;
w) Kewasan Industri Pulau Obi; dan
x) Kawasan Industri Fakfak.

Upaya akselerasi investasi industri di kawasan industri/kawasan ekonomi khusus akan difokuskan pada:

(i) fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;

(ii) pembangunan sarana dan prasarana dalam dan luar kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan perencanaan (masterplan) serta kebutuhan pengembangan kawasan prioritas (kawasan industri/kawasan ekonomi khusus) yang diantaranya mencakup:
   (1) pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan/jembatan untuk pemenuhan aksesibilitas serta rantai pasok penunjang aktivitas di luar kawasan melalui pembangunan jalan tol, jalan nasional serta dukungan peningkatan jalan daerah melalui sinkronisasi program hibah berbasis kinerja maupun dukungan pemerintah pusat kepada daerah berdasarkan kriteria berbasis kawasan; dan
   (2) pengembangan konektivitas simpul transportasi multimoda untuk efisiensi logistik yang terpadu meliputi pembangunan dan pengembangan pelabuhan utama, dry port, bandara utama, serta sarana dan prasarana kereta api melalui sinkronisasi program pemerintah dan badan usaha;
   (3) penyiapan sumber daya manusia untuk mendukung ketersediaan tenaga kerja bagi kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas; serta
   (4) pengembangan kemitraan usaha dan rantai pasok untuk kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas. Fasilitasi kelengkapan ekosistem pendukung kawasan industri/kawasan ekonomi khusus tersebut akan disesuaikan dengan kebutuhan setiap kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan tahapannya masing-masing.

3. Optimalisasi backbone integrasi ekonomi dan perkuatan sistem logistik nasional diarahkan untuk mendukung layanan logistik yang lebih efisien dan merata, serta meningkatkan kinerja sektor logistik yang lebih optimal, melalui:
   (a) penguatan infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik;
   (b) penguatan integrasi dan digitalisasi layanan logistik; serta
   (c) peningkatan daya saing sumber daya manusia dan penyedia jasa logistik.
4. Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global, memerlukan prasyarat (prerequisite) meliputi sinkronisasi dan harmonisasi kebijakan serta regulasi investasi yang kondusif, iklim investasi dan kepastian berusaha, pemberian insentif dan kemudahan investasi yang efektif, dan fasilitasi investasi Indonesia di

luar negeri agar Indonesia tetap menjadi destinasi yang menarik sehingga mampu mempertahankan pertumbuhan ekonominya. Pada tahap pembangunan jangka menengah tahun 2025-2029, prerequisite ini harus terinternalisasi pada sektor dan aktivitas yang produktif, serta memiliki multiplier effect paling besar terhadap perekonomian. Intervensi yang dilakukan untuk menindaklanjuti arah kebijakan tersebut antara lain:

(a) peningkatan investasi swasta prioritas sebagai pendorong transformasi ekonomi;
(b) peningkatan investasi yang berorientasi ekspor dan mendukung partisipasi dalam rantai nilai global; serta
(c) peningkatan investasi dalam infrastruktur konektivitas dan logistik.

5. Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global dapat dilakukan dengan:
   (a) peningkatan keterkaitan ekonomi dan rantai nilai domestik, antardaerah, dan dengan global;
   (b) peningkatan ekspor produk berteknologi menengah tinggi;
   (c) peningkatan ekspor produk penyerap tenaga kerja tinggi;
   (d) peningkatan ekspor produk pertanian, perikanan, dan industri berbasis sumber daya alam melalui penguatan kebijakan, promosi, dan kerja sama internasional dalam rangka membuka dan memperluas pasar ekspor dengan memanfaatkan perjanjian perdagangan dengan negara lain;
   (e) peningkatan ekspor jasa dan produk kreatif;
   (f) peningkatan rantai nilai produk elektronik dan otomotif termasuk electric vehicle;
   (g) peningkatan utilitas Free Trade Agreement Comprehensive Economic Partnership Agreement untuk mendorong partisipasi dalam rantai nilai global; serta
   (h) peningkatan kualitas produk, persaingan usaha, dan perlindungan konsumen.

Sektor perdagangan difokuskan untuk mendorong ekspor tumbuh lebih tinggi dan meningkatkan penguasaan pangsa ekspor Indonesia terhadap dunia melalui optimalisasi kinerja perdagangan dalam negeri dan perdagangan luar negeri.

Perdagangan dalam negeri diarahkan untuk dapat meningkatkan perdagangan antarwilayah dan pcngembangan rantai pasok domestik, stabilisasi harga, serta peningkatan konektivitas perdagangan dalam negeri ke pasar global. Perdagangan luar negeri diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor, yang dikompetisikan secara global guna memperluas pangsa pasar barang dan jasa bernilai tambah tinggi, serta memperkuat partisipasi dalam rantai nilai global.

6. Optimalisasi investasi strategis negara dilakukan dalam rangka mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dan mencapai target pembangunan nasional, dengan mengoptimalkan daya tarik investasi domestik. Upaya ini diwujudkan melalui dua fokus utama, yaitu:
   (a) pengelolaan portofolio dan tujuan investasi strategis negara, serta
   (b) peningkatan investasi strategis negara pada sektor prioritas.

   Pengelolaan portofolio dan tujuan investasi strategis negara perlu dioptimalkan dengan mencakup strategi transformasi, diversifikasi portofolio dan upaya pengendalian risiko. Hal ini dilakukan untuk memperoleh expected return yang optimal dengan akumulasi risiko yang lebih terukur, mengingat saat ini kondisi portofolio investasi di lndonesia masih terbatas dan tidak cukup terdiversifikasi. Optimalisasi portofolio within investment ke depan perlu diiringi dengan prinsip kehati-hatian prudent principle dan memperhatikan seluruh aspek secara komprehensif, mulai dari perumusan kebijakan yang prudent, pelaksanaan kebijakan yang efektif dan efisien, pengendalian berkelanjutan, evaluasi yang objektif, dan pelaporan yang transparan dan akuntabel di bidang:
   (a) portofolio; dan
   (b) tujuan investasi.

   Pembangunan pada sektor prioritas saat ini masih menghadapi berbagai tantangan. Hal tersebut bisa terlihat dari ketahanan energi, pangan, dan air yang belum memadai, hilirisasi pertambangan yang belum optimal, infrastruktur untuk mendukung konektivitas yang masih perlu ditingkatkan, penyediaan perumahan yang masih terbatas, kesenjangan digital di berbagai daerah, serta berbagai permasalahan industri strategis dan kesehatan yang masih menjadi isu utama pembangunan. Oleh sebab itu, investasi strategis negara difokuskan pada sektor prioritas diantaranya:

(a) pertambangan, energi, pangan, dan air;
(b) infrastruktur dan perumahan; serta
(c) teknologi, industri strategis, dan kesehatan.

Selanjutnya investasi strategis negara juga diarahkan untuk mendukung pengembangan sektor-sektor lain yang selaras dengan prioritas pembangunan nasional.

Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029

Sebagai langkah konkret mencapai sasaran jangka menengah terutama untuk pencapaian sasaran penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi yang berkelanjutan, di dalam RPJMN 2025-2029 diidentifikasi beberapa Kegiatan Prioritas Utama.

Kegiatan prioritas utama merupakan kebijakan terintegrasi yang memiliki daya ungkit tinggi terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional. Kegiatan Prioritas Utama ini menjadi fokus penekanan pelaksanaan RPJMN 2025-2029. Kegiatan Prioritas Utama juga disusun dengan memperhatikan kontribusi dari berbagai pihak baik Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, BUMN, Swasta dan stakeholders lainnya.

Tabel 3. 1 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
1	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Kalimantan Tengah	Prioritas Nasional 2
2	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Sumatera Selatan	
3	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Papua Selatan	
4	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPPI/Lumbung Pangan Lainnya	
5	Pengembangan Pangan Akuatik (*Blue Food*)	
6	Pengembangan Pangan Hewan	

7	Pengembangan Pangan Lokal dan Nabati	
8	Pengembangan Terpadu Pesisir Utara Jawa	
9	Pengembangan Industri Garam dan Produk Olahan Hasil Laut	
10	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan	Prioritas Nasional 3
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramena	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	
13	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo	
14	Pemberian Makan Bergizi untuk Siswa, Santri, ibu Hamil, Ibu Menyusui, dan Balita	
15	Penguatan Ekosistem Pendukung Pemberian Makan Bergizi	
16	Pengembangan Hilirisasi Nikel	Prioritas Nasional 5
17	Pengembangan Hilirisasi Tembaga	
18	Pengembangan Hilirisasi Bauksit	
19	Pengembangan Hilirisasi Timah	
20	Pengembangan Hilirisasi Kelapa Sawit	
21	Pengembangan Hilirisasi Kelapa	
22	Pengembangan Hilirisasi Rumput Laut	
23	Pengembangan Industri Kimia	
24	Pembangunan lndustri Semikonduktor	
25	Pengembangan lndustri Tekstil dan Produk Tekstil	
26	Penguatan lndustri Logam Dasar, Besi dan Baja	
27	Pengembangan lndustri Dirgantara	
28	Pengembangan KEK Sei Mangkei	
29	Pengembangan KIT Batang	

30	Pengembangan KI Weda Bay	
31	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta Pemindahan ke lbu Kota Nusantara	Prioritas Nasional 6
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan lnfrastruktur Desa	
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	Prioritas Nasional 7
34	Peningkatan Ketahanan lklim Pesisir dan Laut	Prioritas Nasional 8

3.1.3 Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029

Proyek Strategis Nasional disusun dan ditetapkan sebagai sebuah langkah konkret teknis yang utamanya mendukung dan memastikan pelaksanaan Kegiatan prioritas Utama. RPJMN 2025-2029 memuat kebijakan Proyek Strategis Nasional. Perencanaan dan penyusunan Proyek Strategis Nasional dilakukan dengan menggunakan prosedur dan kriteria yang jelas, akuntabel serta mendukung pelaksanaan nilai-nilai Pancasila dan amanat Undang- Undang Dasar 1945 untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Proyek Strategis Nasional dirancang sebagai proyek atau program (kumpulan proyek) yang memiliki sifat strategis, terukur dan berdampak signifikan pada pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029 khususnya Program Prioritas Presiden termasuk Program Hasil Terbaik Cepat terutama untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dan berkelanjutan, serta yang mendorong pemerataan pembangunan. Proyek Strategis Nasional antara lain Program Makan Bergizi Gratis, proyek-proyek yang berkontribusi langsung dan signifikan pada terwujudnya swasembada pangan, swasembada energi, swasembada air, dan hilirisasi serta proyek-proyek yang mendukung pencapaian sasaran Program Prioritas Presiden di bidang pembangunan manusia.

Proyek Strategis Nasional dapat diprakarsai/diusulkan dan dilaksanakan baik oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara maupun badan usaha swasta. Proyek-proyek yang diusulkan dan dilaksanakan selain

oleh Pemerintah Pusat merupakan bentuk kontribusi Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara, dan badan usaha swasta pada pencapaian sasaran-sasaran RPJMN yang memerlukan dukungan dari Pemerintah.

Tabel 3. 2 Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029)*

No	Proyek	Lokasi	Pelaksana
Hilirisasi, lndustrialisasi dan Transformasi Digital			
1	Program Pengembangan Industri Dirgantara: Pengembangan N2l9 Amfibi	Nasional	Kementerian Pertahanan dan PT Dirgantara Indonesia
Konektivitas dan Kawasan			
2	Pengembangan Pelabuhan Ambon Terpadu	Maluku	Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan
3	Pembangunan Jalan Tol Terintegrasi dengan Utilitas	Sumatera	BUMN (Penugasan)
4	Pembangunan lbu Kota Nusantara (lKN)	Ibu Kota Nusantara	Otorita IKN, Kementerian Pekerjaan Umum, BUMN, Swasta
5	Pembangunan Pelabuhan Patimban	Jawa Barat	Kementerian Perhubungan
6	Pembangunan Jakarta *Metropolitan Mass Rapid Transit* Koridor Timur - Barat	DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten	Kementerian Perhubungan, Pemprov DKI Jakarta, Pemprov Jawa Barat, Pemprov Banten, PT MRT Jakarta

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran I RPJMN 2025-2029)

*) Keterangan:

a. Daftar Proyek Strategis Nasional tersebut merupakan daftar indikatif yang dapat diubah/ditambah berdasarkan evaluasi atas proyek-proyek Strategis Nasional yang

telah ditetapkan sebelumnya dan di- carry over, dan berdasarkan penilaian atas proyek-proyek baru yang memenuhi kriteria sesuai peraturan yang berlaku.

b. Penyusunan dan penetapan Proyek Strategis Nasional, termasuk proyek-proyek baru dan carry over yang tersebut dalam daftar diatas, dilaksanakan melalui Mekanisme Rencana Kerja Pemerintah.
c. Proyek Strategis Nasional, baik proyek-proyek baru maupun carry over, ditetapkan setiap tahunnya sesuai dengan kerangka waktu pelaksanaan prioritas pembangunan dan kesiapan proyek termasuk ketersediaan pendanaan serta berdasarkan persetujuan Presiden.

3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029

Pembangunan wilayah memiliki peran sebagai wadah pelaksanaan visi-misi dan berbagai program prioritas yang ditekankan untuk mendukung target di tahun 2029 yaitu peningkatan kualitas sumber daya manusia dengan Indeks Modal Manusia mencapai 0,59, penurunan kemiskinan mencapai 4,5 persen dan kemiskinan ekstrem mencapai 0 persen, serta pertumbuhan ekonomi menuju 8 persen.

Tujuan pembangunan kewilayahan adalah terciptanya pemerataan pembangunan khususnya keseimbangan pembangunan Kawasan Barat Indonesia-Kawasan Timur Indonesia. Pendekatan/ strategi untuk mencapai tujuan tersebut melalui pembangunan perdesaan dan wilayah afirmasi, pengembangan pusat pertumbuhan, serta menjaga kawasan konservasi, dan memperhatikan aspek rawan bencana untuk mendukung upaya keberlanjutan. Pendekatan kewilayahan perlu juga didukung dengan penguatan ekosistem percepatan pembangunan daerah.

Sebagai upaya kunci untuk mendorong peningkatan pembangunan di seluruh wilayah, ditetapkan highlight intervensi umum. Sedangkan, untuk intervensi khusus pembangunan wilayah tahun 2025-2029 per provinsi tercantum dalam tabel di bawah.

1) Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah;

Arah kebijakan umum untuk setiap wilayah akan berfokus pada Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah sebagai fondasi dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan.

2) Pendekatan Pembangunan Kewilayahan;

Pembangunan kewilayahan didorong untuk mendukung pertumbuhan berkualitas berkelanjutan dan pemerataan pembangunan untuk mengurangi ketimpangan. Untuk itu, didorong pusat-pusat pertumbuhan sesuai dengan potensi wilayah serta pembangunan di daerah afirmasi. Selain itu terdapat wilayah otonomi khusus yang menggambarkan kebijakan kewilayahan asimetris. Prioritas intervensi kebijakan pembangunan Perdesaan dan Daerah Afirmasi diarahkan untuk mengurangi kesenjangan di wilayah yang memiliki keterbatasan kuantitas dan kualitas aksesibilitas sumber daya pembangunan. Selain itu, Peningkatan Pengelolaan Urbanisasi, Perkotaan, dan Pusat Pertumbuhan juga menjadi prioritas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional. Selanjutnya, percepatan pembangunan Papua juga menjadi perhatian khusus sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Provinsi Papua.

Tabel 3. 3 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi

No	Lokasi Prioritas	*Highlight* Indikasi Intervensi
Provinsi Aceh		
1	Kawasan Perkotaan Lhokseumawe dan Kawasan Pengembangan Industri Arun Lhokseumawe: Kota Lhokseumawe Kab. Aceh Utara Kab. Bireuen	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Lhokseumawe, melalui: Pengembangan Bandar Udara Malikussaleh (peningkatan terminal)
Provinsi Riau		
2	Kawasan Afirmasi Kepulauan Meranti-Bengkalis (Daerah Terdepan dan Percepatan Pengentasan Kemiskinan): Kab. Kep. Meranti Kab. Bengkalis	Pengembangan bandara perintis Kep. Meranti
Provinsi Kepulauan Riau		

3	Kawasan Perkotaan Batam dan KPBPB Batam, Kawasan Perkotaan Tanjungpinang dan KPBPB Bintan, dan Kawasan Perkotaan Tanjung Balai Karimun dan KPBPB Karimun : Kota Batam Kota Tanjungpinang Kab. Bintan Kab. Karimun	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Batam dan kawasan perkotaan Tanjungpinang, antara lain melalui: Pengembangan KEK *Batam Aero Technic*, KEK Nongsa, KEK Sekupang, KEK Tanjung Sauh, KEK Galang Batang, KEK *Bintan Aerospace*, Kl *Bintan Inti Industrial Estate*, dan KI-KI lainnya di BBK
Provinsi Lampung		
4	Kawasan Afirmasi Pesisir Barat Lampung (Pemerataan Pembangunan): Kab. Pesisir Barat	Peningkatan Bandar Udara Taufik Kiemas Krui
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Bali		
5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali (Destinasi Pariwisata Regeneratif BaIi): Kota Denpasar Kab. Jembrana Kab. Badung Kab. Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab. Gianyar Kab. Bangli Kab. Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada *hotspot* pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan **Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara**
Provinsi Kalimantan Utara		

6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: Kota Tarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan *output*: pengembangan angkutan udara perintis penumpang, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
7	Pusat Pertumbuhan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dan Kecamatan Perbatasan Prioritas: PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Krayan Selatan, Kec. Krayan, Kec. Tulin Onsoi, Kec. Sei Menggaris, Kec. Sebatik Tengah, Kec. Krayan Tengah, Kec. Krayan Timur, dan Kec. Krayan Barat)Kabupaten Nunukan PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Kayan Hilir dan Kec. Bahau Hulu), Kabupaten Malinau Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Tana Lia), Kab. Tana Tidung	Pembangunan kawasan perbatasan di PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan, dengan *output*: pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, penataan bangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN), pembangunan PLBN Long Midang beserta sarana dan prasarana pendukungnya, pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan koridor logistik (*backbone*), pengembangan Bandar Udara Long Apung tahap III, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Seluwing, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring, Kab. Nunukan, pengembangan Bandar Udara Nunukan, Kab. Nunukan, pengembangan fasilitas pelabuhan Sungai Nyamuk, Kab. Nunukan, pelabuhan perikanan di lokasi SKPT yang dikelola dan operasional sesuai standar, dan layanan validasi dan verifikasi pupuk

Provinsi Kalimantan Barat		
8	Kawasan Pengembangan Pelabuhan Kijing: Kabupaten Mempawah Kabupaten Landak Kota Pontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan *output*: pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu

No	Lokasi Prioritas	*Highlight* Indikasi Intervensi
9	Kawasan Industri Ketapang: Kabupaten Ketapang	Hilirisasi dan penguatan produktivitas pusat-pusat industri berbasis mineral, sumber daya hayati, dan industri padat karya, melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas penunjang dengan *output*: pendampingan KPBU lokasi Bandara Singkawang, pengembangan Bandar Udara Pangsuma, pembangunan jalan akses Bandara Singkawang
Provinsi Kalimantan Tengah		
10	Provinsi Kalimantan Tengah	Penguatan infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan *output*: pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan nasional, pembangunan dan penyeberangan pelabuhan laut, pembangunan dan pengembangan bandara termasuk **Bandara Murung Raya** dan Bandara Kuala Kurun
Provinsi Kalimantan Timur		
11	Provinsi Kalimantan Timur	Penguatan dan pengembangan infrastruktur konektivitas dan sarana penunjang untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan sarana dan prasarana dasar termasuk pelayanan kesehatan pada daerah afirmasi dan 3T : Pembangunan konektivitas udara, dengan *output*: pembangunan **Bandara Ujoh Bilang** (Kabupaten Mahakam Ulu)

12	Kawasan *Superhub* Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan *superhub* ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan *output*: pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan (Kota Balikpapan, Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (Kota Samarinda) dan pengembangan Bandara Ibu Kota Nusantara (Kabupaten Penajam Paser Utara)
13	Kawasan Superhub Ibu Kota Nusantara (IKN): Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) Kawasan Ibu Kota Nusantara (KIKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan *output*: jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan *multi utility tunnel* (MUT) dalam KIPP, persiapan pembangunan jalur kereta api (KA) akses KIPP, **bandara IKN**, layanan angkutan umum massal perkotaan di KIPP, serta operasional dan pemeliharaan
14	Kawasan Pariwisata Petualangan Derawan-Berau: Kabupaten Berau	Pengembangan kawasan pariwisata petualangan Derawan-Berau, melalui: Pengembangan infrastruktur dan konektivitas serta layanan transportasi, dengan *output*: pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (*backbone*) dan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau
15	Kecamatan Perbatasan Prioritas: Kec. Long Apari dan Kec. Long Pahangai, Kabupaten Mahakam Ulu Kec. Maratua, Kabupaten Berau	Pembangunan kawasan perbatasan di Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pemenuhan Layanan Dasar di Kawasan Perbatasan, dengan *output* di antaranya: pembangunan sarana permukiman, ketenagalistrikan dan energi, pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, maupun layanan konektivitas, pengawasan pelaksanaan BBM 1 harga, dan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS), pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, pembangunan jalan koridor logistik (*backbone*), dan pengembangan Bandara Kalimarau, Kabupaten Berau

Provinsi Kalimantan Selatan		
16	Provinsi Kalimantan Selatan	Peningkatan kualitas infrastruktur konektivitas darat, laut, dan udara yang mendukung pertumbuhan ekonomi strategis, melalui: Pengembangan bandara, dengan *output*: Pengembangan Bandar Udara Gusti Syamsir Alam, Kotabaru, Kalimantan Selatan
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Gorontalo		
17	Provinsi Gorontalo	Penguatan konektivitas dan layanan transportasi yang integrasi dengan pengembangan wilayah untuk mendukung aktivitas ekonomi melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas udara, dengan *output*: pengembangan bandar udara
Provinsi Sulawesi Barat		
18	Provinsi Sulawesi Barat	Penguatan layanan transportasi, infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Pengembangan bandara dengan *output*: pengembangan Bandara Tampa Padang (Kab. Mamuju) dan Bandara Sumarorong (Kab. Mamasa)
Provinsi Sulawesi Tengah		
19	Kawasan Industri Morowali dan Morowali Utara: Kabupaten Morowali Kabupaten Morowali Utara	Penguatan hilirisasi industri berbasis mineral di Kabupaten Morowali dan Kabupaten Morowali Utara, melalui: Pengembangan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Morowali dan pelebaran jalan akses Bandar Udara Morowali
Provinsi Sulawesi Selatan		
20	Provinsi Sulawesi Selatan	Penguatan Konektivitas Udara, Laut, Jalan, dan Darat, melalui: Pengembangan jaringan bandara terpadu, dengan *output*: bandar udara perairan, angkutan udara perintis penumpang, termasuk di Seko dan Sorowako, serta Tana Toraja

21	Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya: Kabupaten Luwu Timur Kabupaten Luwu Kabupaten Luwu Utara Kabupaten Wajo Kabupaten Bone Kabupaten Sinjai Kabupaten Bulukumba Kabupaten Enrekang Kota Palopo	Pemerataan kawasan di Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya, melalui: Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi, dengan *output*: jalan dan jembatan koridor logistik, pembangunan dan peningkatan jalan *replacement* fasilitas Pelabuhan Larea- Rea Sinjai, peningkatan fasilitas Pelabuhan Lampia, pengembangan Pelabuhan Sinjai, pengembangan Bandar Udara Arung Palakka. Bone
Provinsi Sulawesi Tenggara		
22	Provinsi Sulawesi Tenggara	Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi Provinsi Sulawesi Tenggara, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Matahora, Wakatobi; pengembangan Bandar Udara Sangia Nibandera, Kolaka; Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau
23	Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara: Kabupaten Kolaka Utara Kabupaten Kolaka Timur	Pengembangan Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara dengan penguatan produksi komoditas pertanian berorientasi nilai tambah, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan *output*: pembangunan **Bandara Kolaka Utara**
24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi *blue, green, circular economy*, melalui: Pengembangan Aksesibilitas Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi, dengan output: aksesibilitas pariwisata
Provinsi Nusa Tenggara Barat		
25	Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pengembangan dan peningkatan pelabuhan/bandara serta sarana dan prasarana transportasi laut/udara dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik untuk mendukung kawasan strategis, melalui: Penyediaan PSO dan layanan non komersial serta muatan barang angkutan laut tetap dan teratur, dengan *output*: layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan ternak prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional,

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
		layanan angkutan lebaran, natal dan tahun baru prioritas nasional
Provinsi Nusa Tenggara Timur		
26	Provinsi Nusa Tenggara Timur	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: Bandara El Tari, Bandara Komodo, dan Bandara Lede Kalumbang
Provinsi Maluku		
27	Provinsi Maluku	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, **pengembangan *seaplane*** dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan/peningkatan jalan desa strategis, serta pengembangan bandar udara dan pelabuhan
Provinsi Maluku Utara		

29	Provinsi Maluku Utara	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: **pengembangan *seaplane*** dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
30	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan
31	Kawasan Pertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: pembangunan jalan Tajawi-Kobe, peningkatan jalan akses simpul transportasi Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba, pengembangan Bandara Kuabang Kao dan **Loleo Oba**, serta penataan dan peningkatan Pelabuhan Sofifi
Provinsi Papua Barat		
32	Provinsi Papua Barat	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Rendani di Kab. Manokwari, Bandar Udara Anggi di Kab, Pegunungan Arfak, **Bandar Udara Wasior Baru-Teluk Wondama**, Bandar Udara Abresso-Manokwari Selatan, Bandar Udara Babo di Kab.Teluk Bintuni, dan Bandar Udara Siboru di Kab. Fakfak, serta pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
33	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Anggi
Provinsi Papua		

34	Provinsi Papua	Peningkatan aksesibilitas dari konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab.
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
		Biak Numfor dan Bandar Udara Sentani di Kabupaten Jayapura
35	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Keerom	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Kab. Keerom yang didukung dengan Kawasan Transmigrasi Senggi, melalui: Pembangunan Bandara Senggi (Kab. Keerom) dalam rangka mendukung KSPP Keerom
Provinsi Papua Pegunungan		
36	Provinsi Papua Pegunungan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Nop Goliat Dekai dan **Bandar Udara Sobaham** di Kab. Yahukimo, Bandar Udara Wamena di Kab. Jayawijaya, Bandar Udara Elelim di Kab. Yalimo, Bandar Udara Oksibil, Bandar Udara Batom, Bandar Udara Kiwirok di Kab. Pegunungan Bintang, pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
37	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonom Baru (Kab. Jayawijaya)	Pengembangan Kab. Jayawijaya sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Pegunungan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah dengan *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		

38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara llaga, Agandugume, dan Sinak di Kab. Puncak, Bandar Udara Mozes Kilangin di Kab. Mimika, dan Bandar Udara Douw Aturure di Kab. Nabire, **standardisasi *airstrip* di Papua Tengah**, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang, serta angkutan udara perintis kargo
39	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire)	Pengembangan Kab. Nabire sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Tengah, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Douw Aturure Nabire
Provinsi Papua Selatan		
40	Provinsi Papua Selatan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Ewer di Kab. Asmat, Bandar Udara Tanah Merah di Kab. Boven Digoel, Bandar Udara Mopah di Kab. Merauke, dan Bandar Udara Kepi di Kab. Mappi, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, pengembangan angkutan udara perintis kargo, pengembangan angkutan BBM pesawat udara
41	Kawasan Pertumbuhan: Kab. Merauke	Pengembangan Kab. Merauke sebagai ibu kota provinsi daerah otonom baru Provinsi Papua Selatan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan:	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ *blue food* berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan *output:* penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin

N0	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
	Kab. Boven Digoel** (padi) Kab-Mappi**(sagu) Keterangan: *) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan tinggi **) lndikasi lokasi yang memiliki produksi pangan rendah dan/atau Indeks Ketahanan Pangan rentan atau sangat rentan	pertanian pra panen, rehabilitasi jaringan irigasi tersier, pembangunan embung pertanian dan jaringan irigasi serta penyediaan dan konektivitas (jalan, pelabuhan, dan bandara) sebagai akses menuju sentra pangan lokal, pembangunan fasilitas logistik (gudang penyimpanan pangan) mendukung distribusi bahan pangan bergizi, serta peningkatan sarana dan prasarana penangkapan ikan
43	Kawasan Pertumbuhan: Kawasan Asmat (Kab. Asmat)	Penyiapan kawasan Asmat, melalui: Pengembangan aksesibilitas pariwisata, dengan output: pembangunan jalan daerah dan pengembangan Bandara Ewer (Kab. Asmat)
44	Kawasan Afirmasi Daerah Tertinggal*: Kab. Boven Digoel (karet) Kab. Asmat (sagu dan ekonomi kreatif) Kab. Mappi* (sagu) Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	Percepatan pembangunan afirmatif untuk daerah tertinggal menjadi daerah berkembang, melalui: Pemerataan penyediaan infrastruktur dasar permukiman sesuai standar, serta peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan output: fasilitasi penyediaan perumahan terintegrasi dengan PSU, peningkatan SPAM, SPAL, dan sistem pengelolaan persampahan, perluasan jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, dan akses internet cepat, pengembangan SDM TIK dan digitalisasi masyarakat, perluasan layanan penyiaran digital, pembangunan jalan akses simpul ekonomi, pengembangan sarana angkutan perintis darat dan udara, serta pengembargan Bandara Mindiptanah dan Lapter Bomakia (Kab. Boven Digoel)
Provinsi Papua Barat Daya		
45	Provinsi Papua Barat Daya	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara

		perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
46	Kawasan Pertumbuhan: DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat)	Pengembangan ekosistem dan percepatan pembangunan serta peningkatan kualitas destinasi wisata pada kawasan pariwisata prioritas eksisting (DPP Raja Ampat), melalui: Peningkatan aksesibilitas pariwisata, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara DEO Sorong dan **Bandar Udara Perairan di Misool, Kab. Raja Ampat**
47	Kawasan Pertumbuhan: lbu Kota Daerah Otonomi Baru dan Kota Industri, Perdagangan, dan Jasa (Kota Sorong)	Pengembangan Kota Sorong sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Barat Daya serta kota industri, perdagangan, dan jasa, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara DEO Sorong

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)

3.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Kementerian Perhubungan

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 maka Kementerian Perhubungan diharapkan mendukung semua PN (Prioritas Nasional) RPJMN 2025-2029, khususnya dalam bentuk tagging kegiatan/RO yang secara spasial maupun fungsional mendukung agenda utama di setiap PN, khususnya ketahanan pangan dan energi, hilirisasi SDA, penciptaan lapangan kerja, penanggulangan kemiskinan, dan pembangunan kawasan perdesaan dan perkotaan, dan lain sebagainya. Dari dukungan ke semua PN dalam RPJMN 2025-2029, terdapat 2 (dua) fokus dukungan (pada level manfaat/dampak) dari pembangunan bidang transportasi terhadap pencapaian Sasaran Nasional RPJMN 2025-2029, yakni berkenaan dengan target:

1. Peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB (PN3), dengan target menjadi 48,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 16,5% PDB di Tahun 2024;
2. Penurunan biaya logistik (PN5), dengan target menjadi 12,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 14,29% PDB di Tahun 2024.

Dukungan terhadap pencapaian Sasaran Nasional (SN) tersebut merupakan muara dari penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator pencapaian 8 (delapan) Indikator Program Prioritas dan pengampu pencapaian 28 (dua puluh delapan) Indikator Kegiatan Prioritas. Dalam mendukung arah kebijakan pembangunan transportasi nasional RPJMN 2025-2029 yakni Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, maka fokus pembangunan bidang transportasi diarahkan pada 3 (tiga) komponen bisnis utama (core business) Kementerian Perhubungan, yakni:

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda. Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat keterpaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara intermoda/antarmoda/multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).
3. Keselamatan dan keamanan transportasi. Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada

berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan immateriil yang lebih besar.

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (main-outcome) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (public service) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang diembankan Presiden melalui Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka optimalisasi dukungan terhadap pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029, maka pelaksanaan pembangunan bidang transportasi akan difokuskan pada beberapa lokasi prioritas yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029 (dengan tetap memperhatikan pencapaian main-outcome dari pelaksanaan kinerja core-business Kementerian Perhubungan di atas), yakni:

1. Pengembangan transportasi perkotaan. Khususnya melalui pengembangan sistem angkutan massal perkotaan (berbasis jalan maupun kereta api) dan kegiatan lainnya akan difokuskan pada kota-kota prioritas dalam RPJMN 2025-2029, yakni: 10 kota Metropolitan, 40 kota Non-Metropolitan, pembangunan IKN).
2. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
   a. Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025- 2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA.
   b. Jalur logistik untuk mendukung lokasi pusat pertumbuhan dan pusat ekonomi, terutama: pusat pertumbuhan eksisting, kota baru/IKN, KSPP/Food Estate, SKPT, KI/KEK/KPBPB, Daerah Pariwisata Prioritas dan Regeneratif, IKN/Kota Baru, dll.
3. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
   a. Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.

b. Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.

Selanjutnya, agar dapat menyelenggarakan lokus dan fokus pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029, maka dibutuhkan pondasi transformasi bidang transportasi yang perlu diperkuat, yaitu:

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

Berdasarkan isu strategis dan tantangan utama, serta arahan strategi pengembangan jaringan transportasi dalam UU Moda maupun strateginya dalam RPJMN 2025-2029, maka strategi pelaksanaan pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan.
   Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat

memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerjasama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.

2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi. Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.
3. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha.

   Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar- besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029. Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 disertai Strategi Implementasi yang berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029..

Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi core-business Kementerian Perhubungan, focusing dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

Adapun Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 diuraikan sebagai berikut:

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
    a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
        1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional.
        2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).
        3) Menguatkan konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
        4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.
        5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
    b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
        1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (Integrated Port Network).

2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).
3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop.
4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
5) Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
6) Pengembangan Hub Port/Simpul Transhipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.

c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
1) Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
2) Revitalisasi sistem pengusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).

6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang.
10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.

d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
2) Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mixed-use, urban renewal).
4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
5) Dukungan pengembangan I Intelligent Transport System pada KIPP IKN.
6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.

e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).
2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
3) Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.

4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb).
6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayaran Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.

f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
1) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).
3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung National Logistic Ecosystem (NLE).
7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.

2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:

a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
    1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
    2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).
    3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
    4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
    1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
    2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
    3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb).
c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
    1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak).
    2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
    3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.

4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (Mobility As A Service/MAAS) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.

d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektrifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.
2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan biodiesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel international Maritime Organization (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implementation to Reach Net Zero Emission dan menjalankan dan implementasi Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap.

3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:

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

2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan self assessment keselamatan.
3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.
4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).

4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
   a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
      1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion) di bidang transportasi.
      2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
      3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusahaan angkutan umum berbasis online.
      4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
   b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
      1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
      2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
      3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).

c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
    1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
    2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
    3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
d. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
    1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
    2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
    3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
e. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
    1) Menyempurnakan program talent pool dengan merekrut calon ASN terbaik.
    2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
    3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
    4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.

f. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
   1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
   2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
   3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program.

5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:

a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
   1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
   2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
   3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
   1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
   2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
   3) Penyederhanaan dan pengintegrasian system informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
   4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.

5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.
7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.3 Arah Kebijakan Dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

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

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	AK1 Meningkatkan konektivitas transportasi udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana	a. Optimalisasi pelayanan angkutan udara perintis penumpang dan kargo (Program Jembatan Udara); b. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan pelayanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan tarif angkutan udara perintis; d. Pengembangan/optimalisasi bandar udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana; e. Optimalisasi slot penerbangan; f. Pembangunan bandar udara baru; g. Pembangunan bandar udara perairan dan *Aerodrome* Perairan; h. Standarisasi *airstrip*/lapter; i. Optimalisasi pelayanan Navigasi Penerbangan.

	AK2 Pemenuhan regulasi pendukung konektivitas transportasi udara	a. Penyusunan tatanan jaringan dan rute angkutan udara; b. Evaluasi tatanan kebandarudaraan nasional; c. Evaluasi tatanan Navigasi Penerbangan; d. Pemenuhan regulasi terkait penerbangan perintis; e. Pemenuhan regulasi terkait *aerodrome* perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standarisasi *airstrip*/lapter.
	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep *smart airport*; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep *eco-airport.*

	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (*delay management*) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian *pesawat tanpa awak)*; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem *Online Single Submission (OSS);* b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (Sustainable Aviation Fuel).
SP3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan

		standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (Safety Enhancement Initiatives) di dalam National Aviation Safety Program (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitasi (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan

		dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	a. Penerapan prinsip good governance dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara;
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
	AK14 Peningkatan implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi roadmap TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara online untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (Cyber Security) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-Government/Smart Governance di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti Internet of Things (IoT) dan Big Data Analytics untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen

	Perhubungan Udara dan stakeholder terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.

3.4 Kerangka Regulasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau

Dari sisi regulasi, Ditjen Perhubungan Udara telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi udara, yang ditandai dengan terbitnya Undang-Undang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamanatkan perubahan pola kelembagaan penyelenggaraan transportasi yang pada intinya pemisahan antara peran regulator dan operator.

Selanjutnya melihat perkembangan kondisi saat ini dan akan datang, Kementerian Perhubungan/Ditjen Perhubungan Udara melakukan langkah- langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029 dengan cara melakukan Peningkatan Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang sejalan dengan Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun Anggaran 2025-2029.

Isu strategis terkait Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk kebutuhan saat ini dan akan datang adalah Penyelarasan peraturan di bidang transportasi udara, baik melalui revisi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Peraturan Perundang-undangan turunannya dengan standar internasional (ICAO) dengan cara melakukan Penyederhanaan dan

Reformasi Regulasi serta melakukan peningkatan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi) yang bertujuan agar mendapatkan peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memetakan kebutuhan regulasi 5 (lima) tahun kedepan periode 2025-2029. Namun demikian, dinamika teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara menjadi fokus dari sisi regulasi untuk melakukan monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan. Rencana regulasi 5 (lima) tahun ke depan sebagaimana terlampir.

Tabel 3. 4 Rencana Regulasi Transportasi Udara Tahun 2025-2029

Jenis Peraturan	Target Penyelesaian 2025-2029
Rancangan Undang-Undang Penerbangan	1
Rancangan Peraturan Menteri	48
Rancangan Keputusan Menteri	26
Rancangan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	98

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

3.5 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI BAUBAU

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Mendasari Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, disebutkan bahwa

salah satu instrumen kunci dalam proses ketercapaian sasaran strategis dan target kinerja organisasi adalah penerapan manajemen risiko secara sistematis dan terintegrasi. Manajemen risiko dimaknai sebagai serangkaian proses identifikasi, analisis, evaluasi, serta penanganan potensi hambatan yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan Renstra. Proses ini tidak hanya menilai kemungkinan terjadinya risiko, tetapi juga mengukur besaran dampaknya terhadap kinerja program, kegiatan, maupun sasaran strategis.

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

Tabel 3. 5 Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis	a. Peningkatan sistem database aset sarana dan prasarana transportasi udara; b. Peningkatan pemeliharaan dan optimalisasi aset sarana dan prasarana transportasi udara; c. Pengembangan dan peningkatan fasilitas bandar udara; d. Pemenuhan standar teknis pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara sesuai perkembangan teknologi.	UPBU BETOAMBARI

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara	a. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara; b. Pemenuhan Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan; c. Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian terhadap Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara (tarif, delay management, dll); d. Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan.	
3	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan	a. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi dan peraturan yang berlaku; b. Peningkatan efektifitas pengawasan dan pengendalian terhadap pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan peraturan yang berlaku.	
5	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Mengevaluasi kapasitas bandar udara dari perspektif penanggulangan bencana alam, misalnya banjir, gempa bumi, topan, dll; b. Menyiapkan prosedur operasional bandar udara dan alternatif fasilitas sehingga saat bencana terjadi bandar udara dapat	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		melayani peningkatan lalu lintas penerbangan;	
6	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Inspektur Penerbangan	a. Mendorong peningkatan kompetensi SDM Kantor UPBU Kelas I Betoambari melalui program pelatihan teknis serta memenuhi kompetensi manajerial dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan.	
7	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	a. Peningkatan kualitas perencanaan, implementasi, dan pelaksanaan anggaran, monitoring, evaluasi dan pengendalian kinerja di Kantor UPBU Kelas I Betoambari; b. Peningkatan keterpaduan dalam penyusunan dokumen perencanaan kinerja (Renstra dan Renja) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; c. Peningkatan kualitas administrasi, pengelolaan, pengawasan dan pengendalian dalam tata kelola BMN; d. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).	UPBU BETOAMBARI

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Sasaran Dan Target Pembangunan Nasional

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

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

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

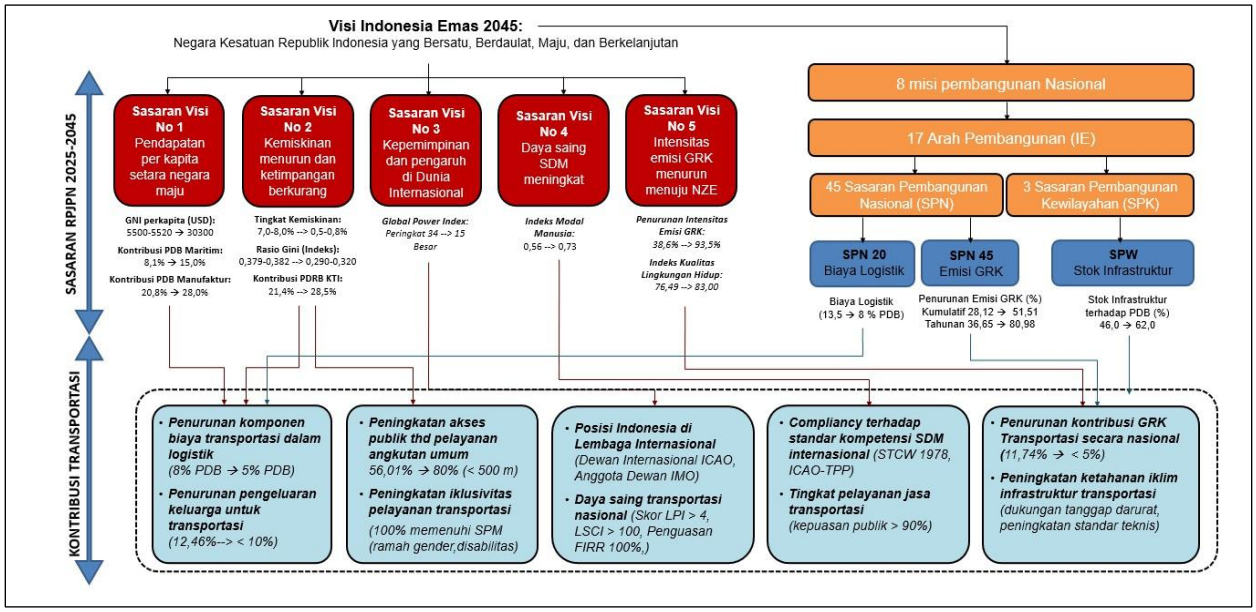
Sasaran ketiga, sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan

penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Index* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

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

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

Tabel 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045



Sumber: digambarkan dari RPJPN Tahun 2025-2045 (UU 59 Tahun 2024)

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarannya, setiap prioritas nasional

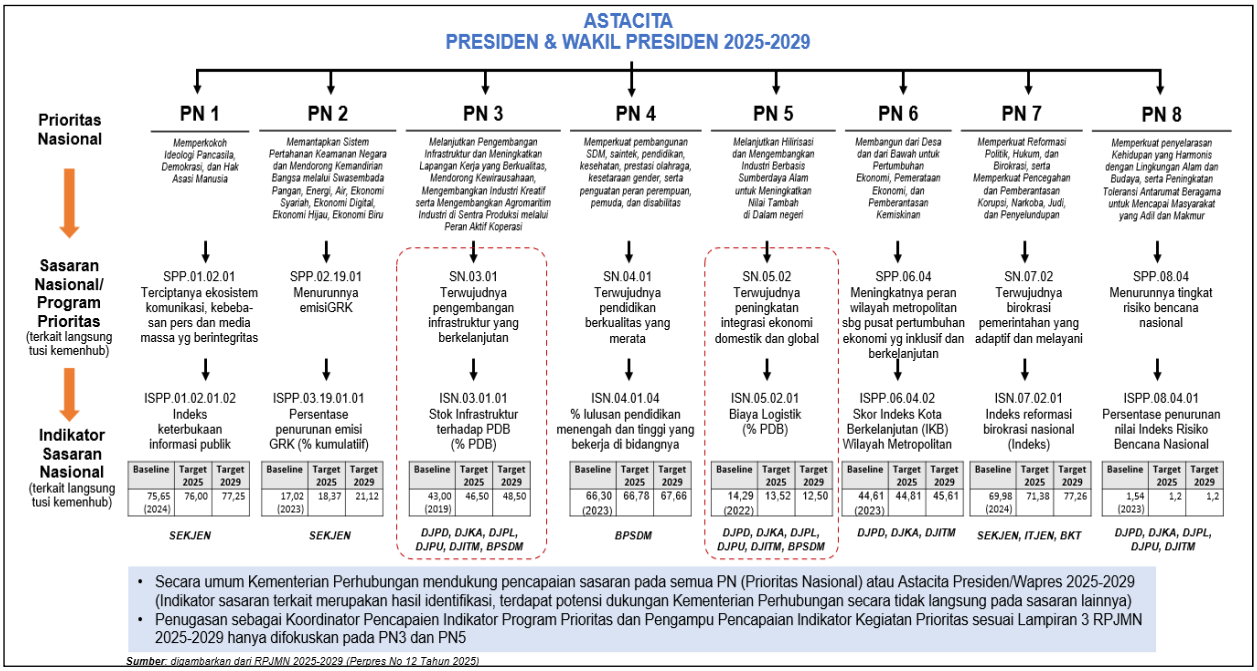
diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta). Pencapaian sasaran pembangunan nasional juga harus didukung dengan kebijakan kelembagaan,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

Tabel 4. 2 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)

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

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran I)

Gambar 4. 1 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung



***Sumber**: digambarkan dari RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025)*

Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

PRIORITAS NASIONAL 3: MELANJUTKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN MENINGKATKAN LAPANGAN KERJA YANG BERKUALITAS, MENDORONG KEWIRAUSAHAAN, MENGEMBANGKAN INDUSTRI KREATIF SERTA MENGEMBANGKAN AGROMARITIM INDUSTRI DI SENTRA PRODUKSI MELALUI PERAN AKTIF KOPERASI								
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	**Sasaran**	**Indikator**	**Satuan**	***Baseline* 2024**	**Target 2025**	**Target 2029**	**Agenda Transformasi**	**Koordinator/ Pengampu**
03 PN: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi								
03.01 PP. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda	01 - Meningkatnya konektivitas dan layanan multimoda melalui integrasi transportasi darat. Laut dan udara	04 - *On Time Performance* penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04 KP. Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	01 - Terwujudnya jaringan bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04.01 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara								
03.01.04.02 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Prioritas								
03.01.04.03 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Tertinggal								
03.01.04.04 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang								
03.01.04.05 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Kargo Udara								
03.01.04.06 PRO-P: Keselamatan dan Keamanan Penerbangan								
03.01.04.07 PRO-P: Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Udara								

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran II /Halaman 135-136)

Tabel 4. 4 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara

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

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran II /Halaman 321-322)

Tabel 4. 5 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

INDIKATOR	SATUAN	*BASELINE* 2024	TARGET 2025	TARGET 2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas				
PP.03.01 - *On Time Performance* penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas				
KP 03.01.04 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi, kumulatif	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408
KP 03.01.04 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 05.03.01 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77
KP 05.03.01 - Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1391	1419	1536

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran III Halaman 275-277 /Target Pendanaan di Halaman 281-285 dan 307-317)

Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)

Indikator		Satuan	*Baseline* 2024	Target					Keterangan
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas									
PP 03.01	*On time performance* penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	81	82	84	85	
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121	121	121	121	
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408	408	408	408	Subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	78	79	80	81	
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (per tahun)	3 (2023)	9	8	8	3	5	1. Juanda - Surabaya 2. Sultan Hasanudin - Makassar 3. Sentani – Jayapura 4. Hang Nadim - Batam 5. Soekarno Hatta - Cengkareng 6. Kualanamu - Medan 7. Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru 8. Minangkabau - Padang 9. Depati Amir - Pangkal Pinang 10. Fatmawati Soekarno - Bengkulu 11. Mutiara Sis Al Jufri - Palu 12. Haluoleo - Kendari 13. Sultan Babullah - Ternate 14. Domine Eduard Osok - Sorong 15. Tampa Padang – Sulbar

Indikator		Satuan	*Baseline* 2024	Target					Keterangan
									2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO. 2029: Soetta, Kualanamu, DEO, Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah

Indikator		Satuan	*Baseline* 2024	Target					Keterangan
									21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029

4.1.3 Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi Udara

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

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

Tabel 4. 7 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara

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

Sumber: Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029

4.2 Indikasi Kegiatan Strategis

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis Rpjmn 2025-2029

Berdasarkan RPJMN 2025-2029 secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasan pada PN3 dan PN5 sebagai Koordinator pelaksanaan indikator Program Prioritas (PP), Pengampu indikator Kegiatan Prioritas (KP), dan pelaksana sejumlah

Proyek Prioritas (Pro P), juga diharapkan mendukung pelaksanaan sejumlah agenda strategis nasional dalam Prioritas Nasional (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8).

Indikasi dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSPP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, daerah tertinggal, dan daerah perbatasan. Indikasi kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025- 2029 yang mendukung pelaksanaan sejumlah agenda pembangunan dalam Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029. Program prioritas nasional Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tercantum dalam Program Infrastruktur Konektivitas, dengan lokasi, jenis kegiatan, serta alokasi pendanaan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Sektor/Bidang	Indikasi Kegiatan Strategis
Transportasi Udara (Pengampu/Pelaksana: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)	1. Angkutan Udara Perintis Penumpang dan Kargo; 2. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis penumpang dan kargo; 3. Layanan operasi angkutan udara kargo (MP); 4. Angkutan udara perintis kargo (MP); 5. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis kargo (MP); 6. Pengembangan bandara; 7. Pembangunan bandara perairan; 8. Pembangunan bandara VVIP; 9. Pendampingan KPBU; 10. Pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan; 11. Pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara.

Sumber: dirangkum dari Lampiran III RPJMN 2025-2029 (sektor transportasi udara)

4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Selain dukungan bidang transportasi udara terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029, maka terdapat indikasi kegiatan-kegiatan strategis lainnya yang menjadi perhatian Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam periode 2025-2029 meliputi kegiatan antara lain:

1. Penyusunan Tatanan Jaringan dan Rute Penerbangan dalam rangka mewujudkan ekosistem penerbangan yang terpadu dan berkelanjutan. Hal tersebut sejalan dengan amanah penyusunan Rencana Induk Pelayanan Transportasi Udara dalam peraturan terkait pedoman dan proses perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
2. Pembelian pesawat udara baru dan simulator pesawat udara untuk menunjang layanan BLU Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (sumber pendanaan dari PNBP BBKFP)

dalam rangka mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan. Hal ini didasari telah dihapusnya satu armada pesawat udara dengan Reg. PK-CAK di tahun 2025 sesuai Risalah Lelang Nomor 267/06.02/2023-01 tanggal 15 September 2025.

3. Mendasari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2025 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional, telah ditetapkan 36 bandar udara internasional dimana terdapat enam bandar udara yang merupakan UPBU Ditjen Perhubungan Udara yaitu Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo, Bandar Udara Juwata - Kota Tarakan, Bandar Udara Mopah - Kabupaten Merauke, Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri - Kota Palu, Bandar Udara Domine Eduard Osok - Kota Sorong, dan Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto - Kota Samarinda.
   a. Dalam pelaksanaan kegiatan sebagai bandar udara internasional, wajib memenuhi ketentuan sebagai berikut:
   b. terpenuhinya persyaratan keselamatan, keamanan dan pelayanan sebagai bandar udara internasional;
   c. tersedianya unit kerja dan personel yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kegiatan kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan; dan
   d. terlaksananya koordinasi untuk kelancaran dan ketertiban pada bandar udara internasional melalui Komite Fasilitasi (FAL) Bandar Udara.
4. Dukungan transportasi udara terhadap kebijakan ASEAN Open Sky (penumpang dan kargo) melalui penambahan dukungan Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dan Bandar Udara Kertajati.
5. Pemenuhan standar fasilitas pelayanan kategori PKP-PK di bandar udara guna menunjang keselamatan penerbangan, melalui kegiatan antara lain:
   a) manajemen pemeliharaan meliputi penguatan preventive dan corrective maintenance system guna mempertahankan kinerja dan mutu pelayanan sesuai dengan kategori PKP-PK yang telah ditetapkan, serta penerapan sistem digital untuk mencatat kondisi riil setiap kendaraan.
   b) kegiatan relokasi dan rekondisi kendaraan PKP-PK guna memastikan kesiapan operasional dan efektivitas PKP-PK.
   c) peningkatan kompetensi SDM (pelatihan teknisi dan operator).
   d) penguatan pengawasan guna memastikan terpenuhinya standar yang dipersyaratkan.
   e) Dengan memperhatikan target-target kegiatan strategis prioritas nasional dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam periode tahun 2025-2029 ini maka keberhasilan pencapaian target ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yang patut diperhatikan antara lain keterbatasan ruang fiskal, *readiness criteria* yang kurang lengkap, belum optimalnya penggunaan skema pendanaan alternatif di sektor

transportasi udara, dan inkonsistensi pendanaan tahunan sehingga mengharuskan adanya reviu capaian berkala terhadap target yang ditetapkan.

4.3 Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

SS1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional;

SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional;

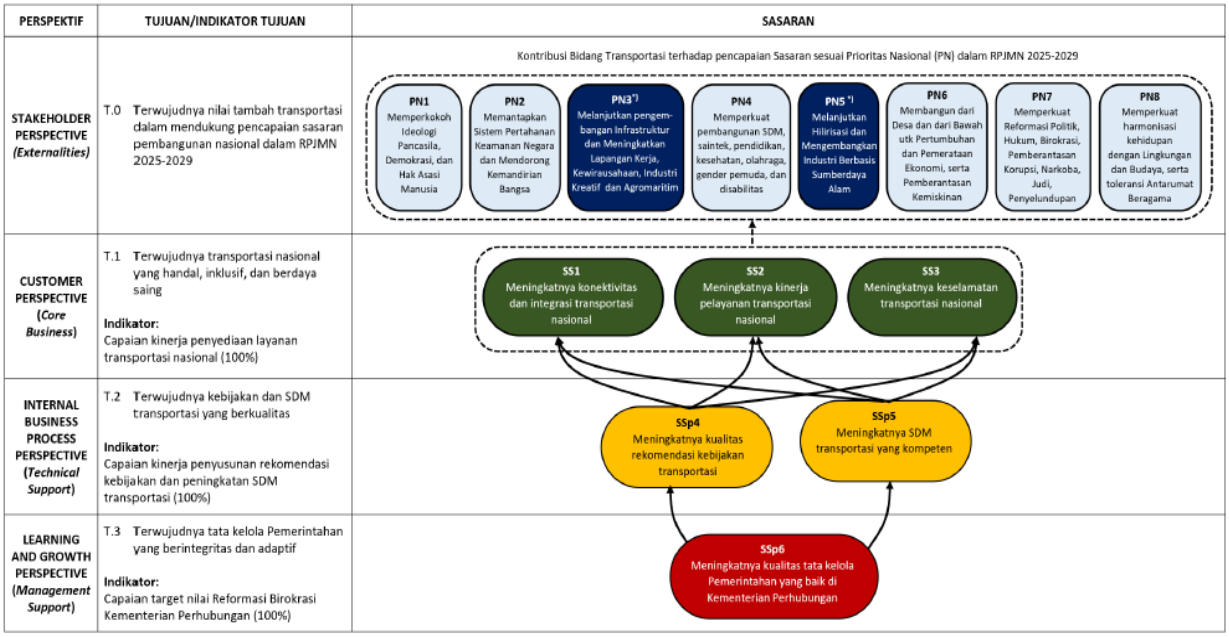
SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional;

SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional;

SSp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten;

SSp6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan.

Gambar 4. 2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
**) Pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

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

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

Indikator Kinerja Utama merupakan ukuran keberhasilan yang menggambarkan kinerja utama instansi pemerintah sesuai dengan tugas fungsi serta mandat (core business) yang diemban. Oleh karena itu, penetapan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029, dan kebijakan umum lainnya. Indikator Kinerja Utama Ditjen Perhubungan Udara adalah indikator hasil (outcome) yang merupakan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun rumusan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam Tabel 4.11.

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

Tabel 4. 8 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,15	76,30	76,40	76,45	76,50	76,55

Keterangan:

*****) Target OTP Penerbangan dalam RPJMN 2025-2029 (2029: 85%) telah disesuaikan (diubah) pada target IKU Renstra Ditjen Perhubungan Udara (2029: 80%) berdasarkan Berita Acara Forum Penyesuaian Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 pada tanggal 27 Agustus 2025.

4.5 Target Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau Tahun 2025-2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Betoambari Baubau Tahun 2025-2029 sebagai berikut :

Tabel 4. 10 Target Kinerja Kantor UPBU Betoambari

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKSK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang	68.515	70.000	72.500	75.000	77.500	80.000
		IKSK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	Kg	135.380	135.390	135.400	135.410	135.420	135.430
		IKSK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka	1.196	1.200	1.210	1.220	1.230	1.240
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	94	95	95,25	95,50	95,75	96
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKSK 2.1	Persentase Safety Performance Indicator (SPI) Bandar Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	-	80	80,10	80,25	80,5	81
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bnadar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	-	80	81	81,25	81,50	81,75
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	-	93	94	94,25	94,50	94,75
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	-	90	90,5	91	91,5	92
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

4.6 Kerangka Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau Tahun 2025-2029

Kantor UPBU Kelas III Betoambari memiliki 2 (dua) Program yaitu:

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
   a. Pelayanan Transportasi Udara; *(kegiatan hanya untuk Korwil Perintis)*
   b. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
   c. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
   d. Penunjang Teknis Transportasi Udara.
2. Program dukungan Manajemen, dengan kegiatan :
   a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor);

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas III Betoambari tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 2.249.329.030.637,00 Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Betoambari per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4. 11 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Betoambari

PROGRAM/KEGIATAN		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
UNIT PENYELENGGARA BANDA UDARA BETOAMBARI		Rp18.189.346.000,00	Rp24.275.883.100,00	Rp59.820.277.609,00	Rp105.814.009.014,00	Rp41.229.514.914,00	Rp2.249.329.030.637,00
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		Rp6.079.562.000,00	Rp7.891.884.700,00	Rp41.797.879.369,00	Rp85.989.370.950,00	Rp19.422.413.044,00	Rp161.181.110.063,00
1960	PELAYANAN TRANSPORTASI UDARA	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00
4645	INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA	Rp2.891.643.000,00	Rp38.500.000,00	Rp30.542.350.000,00	Rp71.768.725.000,00	Rp6.058.643.500,00	Rp112.299.861.500,00

4646	KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI UDARA	Rp1.310.000.000,00	Rp1.325.500.000,00	Rp1.241.350.000,00	Rp1.564.037.523,00	Rp6.641.929.785,00	Rp12.082.817.308,00
4647	PENUNJANG TEKNIS TRANSPORTASI UDARA	Rp877.919.000,00	Rp6.527.884.700,00	Rp10.014.179.369,00	Rp12.656.608.427,00	Rp6.721.839.759,00	Rp36.798.431.255,00
Dukungan Manajemen		Rp12.109.784.000,00	Rp16.383.998.400,00	Rp18.022.398.240,00	Rp19.824.638.064,00	Rp21.807.101.870,00	Rp88.147.920.574,00

BAB V
PENUTUP

5.1 Arahan Pelaksanaan

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang disusun sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga

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

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

5.2 Mekanisme Perubahan Dan Pelaksanaan Evaluasi

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

1) kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:
   a. perubahan tugas dan fungsi; dan/atau
   b. perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja;

2) kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau
3) hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra-KL.

Dalam hal terdapat usulan perubahan muatan Renstra-KL selain hal tersebut di atas, Kementerian/Lembaga menuangkan perubahan dalam Renja-KL.

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

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

Baubau, Juli 2026

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI



ANAS LA BAKARA, S.T
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19821121 200712 1 001

LAMPIRAN

KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI BAUBAU

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI TAHUN 2025-2029

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM / KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI											**13.582.726.000,00**	**20.463.934.300,00**	**55.517.133.929,00**	**101.201.550.966,00**	**36.034.811.061,30**	**226.800.156.256,30**	
	SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara															
		IKSK.1.1	Jumlah penumpang yang dillayani		70.000	72.500	75.000	77.500	80.000	orang	Rp1.743.750.000,00	Rp6.566.384.700,00	Rp32.556.529.369,00	Rp43.131.333.427,00	Rp12.480.483.258,70	Rp96.478.480.754,70	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSK.1.2	Jumlah kargo yang dillayani		135.390	135.400	135.410	135.420	135.430	kg	-	-	-	-	-	-	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSK.1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani		1.200	1.210	1.220	1.230	1.240	angka	Rp0,00	Rp0,00	Rp8.000.000.000,00	Rp40.964.000.000,00	Rp0,00	Rp48.964.000.000,00	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSK.1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Bandar Udara		95	95	95	96	96	indeks	-	-	-	-	-	-	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
	SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara															
		IKSK.2.1	Persentase Safety Performance Indicator (SPI)		100	100	100	100	100	%	Rp110.000.000,00	Rp418.000.000,00	Rp133.100.000,00	Rp795.962.523,00	Rp5.613.047.285,00	Rp7.070.109.898,00	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSK.2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara		80	80,10	80,25	80,50	81	%	-	-	-	-	-	-	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
	SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik															
		IKSKp.3.1	Nilai hasil evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		80,00	81,00	81,25	81,50	81,75	Nilai	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSKp.3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		93	94	94,25	94,5	94,75	%	Rp11.247.908.000,00	Rp11.796.439.600,00	Rp12.976.083.560,00	Rp14.273.691.916,00	Rp15.701.061.107,00	Rp65.995.184.183,60	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKSKp.3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinvetarisasi		90	90,5	91	91,5	92	%	Rp80.768.000,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp0,00	Rp80.768.000,00	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari
		IKKp.3.4	Persentasi Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)		100	100	100	100	100	%	Rp400.300.000,00	Rp1.683.110.000,00	Rp1.851.421.000,00	Rp2.036.563.100,00	Rp2.240.219.410,00	Rp8.211.613.510,00	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari

MATRIKS PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI 2025-2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS/ RINCIAN OUTPUT	PENUGASAN INDIKATOR	TARGET					ALOKASI APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					ALOKASI NON-APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					TOTAL (DALAM JUTA RUPIAH)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
04-Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu							-	-	**22.500.000.000,00**	**22.500.000.000,00**	-						-	-	**22.500.000.000,00**	**22.500.000.000,00**	-	**45.000.000.000,00**
01-Pembangunan dan Pengembangan Bandara							-	-	**22.500.000.000,00**	**22.500.000.000,00**	-						-	-	**22.500.000.000,00**	**22.500.000.000,00**	-	**45.000.000.000,00**
054 - Pengembangan Bandar Udara Betoambari	Indikator 02 - Jumlah Bandara yang dikembangkan	1	1	1	1	1	-	-	22.500.000.000,00	22.500.000.000,00	-						-	-	22.500.000.000,00	22.500.000.000,00	-	45.000.000.000,00

LAMPIRAN III. MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III BETOAMBARI TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Direktorat Angkutan Udara									
1.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian *delay management* Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	

							Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal			
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (*Indonesia Airport Slot Management / IASM).*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (*Indonesia Airport Slot Management/ IASM).*	2025 - 2029	
3.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan	2025 – 2029	

	Tahun 2019 tentang Tata Cara Dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri						Latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.		
4.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan udarakargo dengan kondisi saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. usulan perubahan terkait kriteria, penyelenggaraan, pelaksanaan, serta mekanisme evaluasi angkutan udara perintis. b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)	2025 - 2029	

5.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Besaran Tarif batas atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 - 2029	
6.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/*Flight Approval* (FA)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan	2025 - 2029	

							b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (*flight approval/FA*) dengan kondisi saat ini.	penerbitan persetujuan terbang.		
7.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyusunan Rencana Usaha (*Business Plan*)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang : a. untuk dokumen Reformasi Birokrasi; b. Pedoman bagi pelaku usaha dalam menyusun rencana usaha dalam memenuhi persyaratan perizinan berusaha	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur format penyusunan rencana usaha (*business plan*)	2025 - 2029	
8.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur	Dalam Rancangan Keputusan	2025 - 2029	

	Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU)						Jenderal Perhubungan Udara ini Disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Untuk dokumen Reformasi Birokrasi b. Pencabutan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 223 Tahun 2021 tentang Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU) yang Terintegrasi dengan Sistem *Online Single Submission* (OSS)	Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. perubahan alur proses penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU); dan b. perubahan sistem pengisian persyaratan rencana usaha (*business plan*) c. Penambahan proses penerbitan persetujuan penunjukkan perwakilan perusahaan angkutan udara asing melalui SIP-TAU		

9.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai amanat/ juknis revisi pasal terkait evaluasi realisasi Pelaksanaan PRPP (Slot time) dari PM 35 Tahun 2021.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: pelaporan data realisasi penerbangan ; validasi data realisasi; evaluasi dan rekomendasi; tindak lanjut rekomendasi; pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.	2025 - 2029	
10.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan	✓	-	-	-	-	Belum adanya pedoman untuk penyusunan rencana usaha untuk pengembangan usaha beserta dengan analisis penilaian rencana usahanya	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan	2025 - 2029	

								akan memuat ketentuan sebagai berikut 1. Rencana pesawat udara 2. Rencana kegiatan pusat operasi penerbangan dan rencana rute/daerah operasi penerbangan 3. Rencana kebutuhan SDM 4. Perhitungan ekonomi dan keuangan		
11.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain: 1. Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: 1. Struktur Rute Penerbangan 2. Pemanfaata n Rute		

							yaitu sebagai dasar rencana pengembangan jaringan pelayanan angkutan udara. 2. Perlu dilakukan pembaharuan data rute sesuai dengan kondisi existing saat ini	Penerbangan 3. Jaringan Penerbangan Luar Negeri 4. Peta Jaringan dan Rute Penerbangan Dalam Negeri		
12.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (*single accountable*) operasional di bandara;		

								b. Memperjela tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time *regular* dan *irregular* c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
	Direktorat Bandar Udara									
13.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan	2025 - 2029	

							2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan		
14.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan	2025 - 2029	

							tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandaru daraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandaru daraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandaru daraan j. Tata cara dan		

								prosedur penetapan tarif jasa kebandaru daraan k. Pengawasa n		
15.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehens if	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasa n	2025 - 2029	
16.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan	Dalam Rancangan		

	tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan						Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedomanan penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penaatan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
17.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan *Notice Airport Capacity*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		
18.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
19.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

	PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK		
20.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk *heliport* dan *seaplane*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedomen penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan	2025 - 2029	

								b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.		
21.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
22.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur	Dalam Rancangan Keputusan	2025 - 2029	

	Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan						Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.		
23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Verifikasi Persyaratan Sertifikat Standar Badan Usaha Bandar Udara (SS-BUBU)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam verifikasi persyaratan SS BUBU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Evaluasi direksi BUBU b. Evaluasi business plan c. Flow verifikasi OSS	2025 - 2029	

24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	2025 - 2029	

	Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport						Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.	Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport		
	Direktorat Keamanan Penerbangan									
26.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Peraturan Menteri	2025 - 2029	

	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara						Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara		
27.	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos.	2025 - 2029	

								c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya		
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap pelayanan fasilitasi udara (FAL)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis; b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali akses ; c. perlindungan terhadap	2025 - 2029	

								aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan		
29.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya	2025 - 2029	
30.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	2025 - 2029	

	pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara						Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden		
31.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan	2025 - 2029	

							keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
32.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan		

								oleh Dirjen dan internal		
33.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : "Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit,	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko	2025 - 2029	

							verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang	terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam		

							menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tanggap Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap *tools* atau metode dalam melakukan penilaian kematangan/vitalitas identifikasi risiko yang saat ini masih menggunakan tools dari BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemenhub		

								e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Pusdatin sebagai coordinator siber KL bidang transportasi sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		
34.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (*Standard Screening Requirement*) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain	2025 - 2029	

							yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD)		
35.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program		

							National Logistik Ecosystem (NLE)	Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		
36.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	

							aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap dilakukan di lokasi) serta pembayaran PNBP dilakukan		

								sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelaikan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.		
37.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam	2025 - 2029	

							Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.		
	Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara									
38.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 (*Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) *Part 63*) tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang Dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara (*Licensing Flight Crew Members Other Than Pilots*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Spesifikasi license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.1.1 b. Bentuk license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.2 c. Adopsi CBTA Competency Based Training Assessment	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara; dan b. Ketentuan penggunaan *Competency Based*	2025 - 2029	

								Training Assessment (CBTA).		
39.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating And Flight Rules*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut a. ICAO State Letter 1) *Deviation from the current Flight Plan;* 2) *Current Flight Plan Change Request;* 3) *Aerodrome Operating Minima (Precision and Non Precision Approach);*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal antara lain penyesuaian ketentuan parameter *Flight Data Recorder.*	2025 - 2029	

							4) FDR Recorded Parameter; 5) Duration of FDR; 6) CVR; 7) Recording Technology; 8) Duration of CVR; 9) Flight crew-machine interface recordings; 10) Applicability Flight crew-machine interface recordings; 11) Duration Flight crew-machine interface			

							recordings; 12) Correlation Flight crew-machine interface recordings; 13) Flight Recorders; 14) Operating Consideration and Facilities; 15) Aerodrome Operating Minima (HUD); 16) Article 83 Bis Agreement Summary - Document Onboard 17) CVR and			

							CARS Duration; *18) Data Link Recorder Applicability;* *19) Terrain and Obstacle Data for GPWS;* *20) Location of An Airplane in Distress;* *21) Electronic Flight Bag;* *22) Electronic Flight Bag Specific Approval;* *23) Transportation of item in the Cargo Compartment;*			

							24) *Aerodrome Operating Minima and Authorization HUD,EVS,SVS,CVS; dan* 25) *Data Link Recorder Applicability.* b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang c. Harmonisasi dengan Peraturan			

							Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara			
40.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part* 121) Persyaratan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Operating Requirements: Domestics, Flag, And Supplemental Air Carriers*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP 1) (PQ:5301) *promulgated regulations for maintenance programmes to be approved by the State of*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan *Domestics, Flag,* dan *Supplemental*	2025 - 2029	

							Registry and Human Factors principles to be observed in the design and application of maintenance programmes 2) (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter *1) Fatigue Management* *2) Fatigue Management Concept*			

							3) *Maintenance Release* 4) *Terrain and Obstacle Data for GPWS* 5) *Location of An Airplane in Distress* 6) *Electronic Flight Bag* 7) *Electronic Flight Bag Specific Approval* c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang			
	Bagian Keuangan									

							d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara. e. Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation*			

							Safety Regulation Part 121) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certificate And Operating Requirements: Domestics, Flag, And Supplemental Air Carriers*) dan perubahannya.			
41.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri	2025 - 2029	

	Sipil Bagian 135 (*Civil Aviation Safety Regulation 135*) Persyaratan Operasi Badan Usaha Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Komuter dan Charter (*Operating Requirement Commuter and Charter*)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter *1) Maintenance Record* *2) Maintenance Release* *3) Content of Manual* *4) Terrain and Obstacle Data for GPWS* *5) Electronic Flight Bag* *6) Electronic Flight Bag Specific Approval*	Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan komuter dan charter.		

							c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan			

							Angkutan Udara e. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 18 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Niaga Untuk Penerbangan Komuter dan Charter beserta perubahan-perubahannya.			
42.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6 Part. IV tentang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan Pengoperasian Pesawat Udara	2025 - 2029	

							International Operation – Remotely Piloted Aircraft Systems	Tanpa Awak/PUTA (Drone)		
43.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*)	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 16 Vol. IV tentang CORSIA	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk mengimplementasikan CORSIA di Indonesia.	2025 - 2029	
44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 619 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900–2.1 (*Staff Instruction 8900–2.1*) Prosedur Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (*Certification Or Renewal Or Amendment Of A CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate* (AOC))	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait proses amandemen ataupun renewal terhadap Sertifikat Operator Pesawat Udara	2025 - 2029	

							Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara; b. Penyesuaian dengan ketentuan perizinan berusaha dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.			
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	

	Perhubungan Udara Nomor: KP 058 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-3.18 (*Staff Instruction 8900-3.18*) tentang Sertifikat Operator Pesawat Udara, Sertifikat Operasi, dan Spesifikasi Operasional (*Air Operator Certificate, Operating Certificate, and Operations Specification*)						latar belakang sebagai berikut: a. Perubahan nomenklatur penomoran pada AOC/OC/ROC mengikuti ketentuan pada CASR 119. b. Ketentuan ini akan digabungkan pada SI 8900-2.1	Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait spesifikasi operasi pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara		
46.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Staff Instruction Evaluation* SI 92-01 *of Safe Transport of Dangerous Goods by Air*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ 4.359) *responsible for the transport of dangerous goods by air carry out regular and random inspections of all*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: 1. Sertifikasi otorisasi *dangerous goods* 2. Program Pelatihan 3. Pengawasan 4. Investigasi keselamatan	2025 - 2029	

							entities, except air operators, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18 and the Technical Instructions (TI or Doc 9284); b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; c. Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional			

							Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
47.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. isi program pelatihan barang berbahaya; b. persyaratan pelatihan;	2025 - 2029	

							tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	c. pemberian persetujuan ; d. penerbitan sertifikat otorisasi.		
48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-03 tentang Prosedur Penanganan Keadaan Darurat Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur prosedur penanganan keadaan darurat barang berbahaya.	2025 - 2029	

							Dengan Pesawat Udara			
49.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2016 tentang *Staff Instruction SI 8900-1.3 Inspector Training System of Airworthiness and Aircraft Operation Personnel*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang untuk menyesuaikan *Roadmap Competency Building Framework*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Penyesuaian *Formal Course - Training* yang disesuaikan dengan *Job Task Analysis*. b. Pengaturan instruktur *formal course* dan instruktur OJT , sesuai PM 40 Tahun 2020	2025 - 2029	
	Direktorat Navigasi Penerbangan									
50.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Tatanan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Rancangan Peraturan	2025 - 2029	

	Ruang Udara dan Jalur Penerbangan						Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK b. Amanat UU 1/2009 Pasal 268 c. Pengaturan terkait PBN	Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara dan Prosedur Penerapan Ruang Udara Nasional b. Tata Cara dan Prosedur Penetapan Jalur Penerbangan		
51.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009 dan PQ 7.01 b. Regulasi nasional telah sesuai dengan ketentuan pada amandemen terkini ICAO	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan Prosedur Koordinasi, penanganan kondisi contingency dan emergency b. Prosedur pelayanan	2025 - 2029	

							Annex 11 Amandemen 52	lalu lintas penerbangan c. Prosedur pelayanan informasi penerbangan d. Persyaratan komunikasi pada unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Prosedur penanganan Pelanggaran wilayah udara f. Prosedur pelaporan dan investigasi		
52.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 174*) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009, 7.011 b. Regulasi nasional telah sesuai	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan Meteorologi penerbangan	2025 - 2029	

	(*Aeronautical Meteorological Information Services*)						dg ketentuan pd amendment terkini ICAO Annex 3 Amandemen 80	b. Pengamatan meteorologi dan laporan-laporan meteorologi c. Pengamatan di pesawat udara dan laporannya d. Informasi untuk unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Persyaratan penggunaan komunikasi		
53.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengajuan dan Persetujuan Rencana Investasi Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penguatan ketentuan terkait dengan mekanisme pengajuan Investasi Perum LPPNPI kepada Menteri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kriteria investasi Perum LPPNPI yang memerlukan	2025 - 2029	

								persetujuan Menteri Perhubungan. b. persyaratan permohonan persetujuan rencana investasi (penambahan ketentuan adanya kajian kelayakan operasional dan kelayakan keuangan)		
54.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (*Search And Rescue*) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	
55.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur	Dalam Rancangan Keputusan	2025 - 2029	

	AC 171-12 tentang Prosedur Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 35 Th 2019)						Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan BPK terkait penetapan tata cara dan prosedur pengelolaan sarana dan prasarana navigasi yang meliputi pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan. b. Akan dicabut dan diubah menjadi MOS 172	Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Persyaratan Kinerja Fasilitas telekomunikasi penerbangan b. Pemeliharaan dan Evaluasi Fasilitas telekomunikasi Penerbangan; c. Buku Catatan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan d. Pelaporan hasil EValuasi Kinerja dan pemeliharaan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan		

56.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175 b. Tindak lanjut pemenuan ICAO USOAP c. Akan mencabut MOS 175 - 02 Notam, Mos 175 -02 Standar publikasi,	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan *Aeronautical Information Circular;* c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator	2025 - 2029	
57.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 276 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan (*staff Instruction* Casr Part	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

	173-02) Tentang Pemberian Persetujuan Penyelenggaraan Perancangan Prosedur Penerbangan						a. Penyelenggara Perancang Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualification 2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality 3) PQ 7.249 ttg publikasi OCA/H oleh penyelenggara	a. Persyaratan dan Prosedur Penerbitan Sertifikat Penyelenggara Perancangan b. Ketentuan Perubahan Sertifikat Penyelenggara Perancangan c. Ketentuan Evaluasi Sertifikat penyelenggara Perancangan		

58.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (*Ground Inspection*) Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (Ground Inspection) Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara *Ground Inspection* pada Fasilitas Navigasi penerbnagan b. Form *Ground Inspection*	2025 - 2029	
59.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi	2025 - 2029	

								penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan		
60.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan dan Penutupan Pelayanan ATS	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut PM 9 Tahun 2022 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan tata Cara Pembentukan unit Pelayanan lalu lintas penerbangan; dan b. Prosedur dan tata cara penetapan unit pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur dan tata	2025 - 2029	

								cara perubahan unit pelayanan lalu lintas penerbangan		
61.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodesasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	

							mengenai kalibrasi			
62.	*Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada ruang udara yang tidak dikendalikan (uncontrolled Airspace) (AFIS, FIC & CTAF) Mencabut KP 220 Tahun 2016 - MOS AFIS*	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Pelayanan Manajemen Lalu Lintas dan Telekomunikasi Penerbangan. b. Tindak lanjut Rekomendasi BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan LLP Pada Unit AFIS, FIC, dan Bandara Prosedur CTAF. b. Prosedur Penggunaan Flight Progress Strip; c. Prosedur Pemberian Traffic Information; d. Prosedur Koordinasi antara Unit FIC dengan Unit terkait lainnya;	2025 - 2029	

								e. Prosedur Penyampaian Kembali (Relay) ATC Clearance. f. Phraseology; g. Prosedur Pelaporan Air Traffic Incident; h. Prosedur Penyimpanan Dokumen dan Rekaman i. ATS Logbook j. Pelayanan Kesiagaan (Alerting Service) pada Unit FIC. k. Plotting Pesawat yang berada dalam kondisi emergency; l. Informasi Untuk Pesawat Udara yang beroperasi di sekitar pesawat udara yang dalam		

								keadaan darurat; m. Prosedur Emergency dan/atau Kegagalan Komunikasi Air-Ground serta kontingensinya. n. pengaturan implementasi prosedur CTAF o. Penetapan Standar Phraseology Broadcast untuk Prosedur CTAF.		
63.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika (MOS 175)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.288	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika b. Fasilitas Pelayanan	2025 - 2029	

								Informasi Aeronautika c. Ketentuan penyelenggaraan pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika		
64.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Petunjuk Teknis Penerapan ATFM dan CDM	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut BPK terkait tata cara pelaksanaan ATFM	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Tata cara dan standardisasi sharing data ATFM/A-CDM. b. Peran masing-masing Stakeholders dalam sharing data. c. Pengelol aan Kapasitas Airspace dan Runway.	2025 - 2029	

								d. Evaluasi Kinerja dan Penyesuaian.		
65.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok	2025 - 2029	

								kalibrasi fasilitas penerbangan		
66.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Objek Vital Nasional Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 72 Tahun 2004 tentang Objek Vital Transportasi, Pos dan Telekomunikasi	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai Objek Vital di Bidang navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
67.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 103 Tahun 2015)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut ICAO	Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur mengenai spesifikasi fasilitas telekomunikasi penerbangan meliputi: a. Fasilitas Bantu	2025 - 2029	

							USOAP 7.009 b. Adoption Annex 10 Vo. I	Navigasi Penerbangan b. Fasilitas Komunikasi Penerbangan c. Fasilitas Pengamatan Penerbangan		
	Bagian Hukum									
68.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	

	Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum									
69.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan	2025 - 2029	
70.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur	2025 - 2029	

							disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional		
71.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 *List Classifying occurence in sipil aviation to be mandatorily reported*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian		
72.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analis data MOR	2025 - 2029	
73.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (*Advisory Circular 19-01*) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

							b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan		
74.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Advisory Circular 19-02*) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	
75.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) Sistem	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

	Pelaporan Sukarela (*Voluntary Reporting System*)						b. Revisi CASR 19	b. Prosedur analis data VRS		
76.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction 19-05*) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	
77.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	

							masing direktorat			
78.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendalan dalam penangan ICAO *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih. b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa tanggapan terhadap ICAO	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung kepada ICAO untuk *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	2025 - 2029	

							State Letter yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO *State Letter* dimaksud diperlukan revisi KP.			
79.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara pendistribusian tawaran *secondment* (*State Letter*) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program *Secondment*.	2025 - 2029	

							Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamanatkan n agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri	c. Persyaratan umum calon kandidat *secondment*. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban *secondment*. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.		

							maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomodir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program *secondment.* d. Perlu penyederhanaan proses birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran *secondment* dan pembentukan prosedur			

							baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses *secondment*.			
80.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (*Working Group*) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan Indonesia di dalam *working group* ICAO. b. Permohonan dari	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme *State Letter* ataupun permintaan/ kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO	2025 - 2029	

							Universitas Indonesia untuk bergabung pada *working group* ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di dalam *working group* ICAO	dengan membuat *credentials* (kualifikasi *nominee* dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada *working group.* e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut kehadiran pihak eksternal pada pertemuan *working group.*		

								f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada *working group.*		
81.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanjuti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan *Focus group Discussion*, *public hearing*, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi.		

							perjanjian internasional.	c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara		
	Bagian SDMO									
82.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Pemetaan tugas fungsi antara kantor OBU dan kantor Pusat. b. Penguatan tugas kantor OBU sebagai regional office berdasarkan dokumen ICAO/Audit ICAO USOAP c. Adanya penataan ortaker kantor pusat yang baru (yang saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan eselon b. Perubahan nomenklatur c. Perubahan pembagian wilayah d. Perubahan tugas dan fungsi e. Kewenangan pemberian sanksi oleh Kantor OBU	2025 - 2029	

							sedang dalam proses penetapan oleh Kementerian Hukum) yang berdampak pada pengelompokan tugas dan fungsi.	f. Penyesuaian tugas dan fungsi		
83.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
84.	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	2025 - 2029	

							Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi		
85.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Tindak lanjut PQ USOAP 1) PQ:2053	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan Analisa Beban Kerja dan Kebutuhan	2025 - 2029	

							2) Analisa Beban Kerja; PQ:2101 Recruitment dalam pemenuhan JF Inspektur b. Akan mencabut Keputusan Direktur Jenderal Nomor KP 182 Tahun 2020 tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	Formasi Inspektur Penerbangan setiap jenjang pada tiap unit kerja; dan b. Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun		
86.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan	2025 - 2029	

							simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah		
87.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 200 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Pusat	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di	2025 - 2029	

							Instansi Pemerintah	Lingkungan Instansi Pemerintah		
88.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP 224 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
89.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang	2025 - 2029	

	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						disusun dengan latar belakang: a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian /Lembaga Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di	terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (*Cross Function Map*)		

							lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah			

							Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.			
	Bagian Perencanaan									
90.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 - 2029	2025 - 2029	

							masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini			
91.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, t sasaran Perhubungan Tahun 2025 - b. Arah kebija strategi Perhubungan Tahun 2025 - c. Target Kin Kerangka Pendanaan ta 2029	2025 - 2029	

92.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jende Perhubungan Udara ini disus dengan la belakang ya perlu ditetap Indikator Kine Kegiatan lingkungan Kan Pusat, OBU, UP untuk acu ukuran kine untuk menyus dokumen renc kinerja tahun rencana kerja anggaran, perjanjian kine pengukuran kinerja, lapo kinerja evaluasi pencapaian kine	Dalam Ranca Keputusan Dire Jenderal Perhubungan U ini akan diatur hal sebagai berik a. Indikator Ki Kegiatan b. Indikator Ki Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja Kegiatan	2025 - 2029	
93.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan	2025 - 2029	

							latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat : a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU		

94.	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP. Manajemen	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Resiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Resiko h. Pemantauan dan Tinjauan		

							risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	i. Pencatatan/ Dokumentasi dan Pelaporan		
95.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas	2025 - 2029	

							Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/ Eselon I/Unit Kerja Mandiri		
96.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBP secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Persetujuan Mekanisme Pengalokasian dan Pencairan Dana PNBP	2025 - 2029	

							tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenistarif jasa kebandarudaraan	c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif		

								jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan		

								prosedur penetapan tarif jasa kebandaru daraan k. Pengaw asa n		
15.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubung an tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakan g sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 1012 1 Manual o n Ground Handling c. Peningkata n kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiba n Ground Handling c. Kewajiba n Airline terkait Ground Handling d. Kewajiba n Bandar Udara terkait Ground Handling	2025 - 2029	

							mengatur kegiatan ground handling secara komprehens if	e. Pengawasa n		
16.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan	Dalam Rancangan		

	tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan						Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedomanan penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penaatan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		

17.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan *Notice Airport Capacity*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	
							a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		

18.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
19.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

	PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP- PK		

20.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk *heliport* dan *seaplane*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedomen penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan	2025 - 2029	
								b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.		

21.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	

22.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur	Dalam Rancangan Keputusan	2025 - 2029	

	Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan						Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.		

23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Verifikasi Persyaratan Sertifikat Standar Badan Usaha Bandar Udara (SS-BUBU)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaa n b. Sebagai pedoman dalam verifikasi persyaratan SS BUBU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Evaluasi direksi BUBU b. Evaluasi business plan c. Flow verifikasi OSS	2025 - 2029	

24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	

							tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan			
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	2025 - 2029	

	Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport						Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana	Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport		

							induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.			
	Direktorat Keamanan Penerbangan									
26.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Peraturan Menteri	2025 - 2029	

	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara						Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara		

27.	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos.	2025 - 2029	

								c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait		

								keamanan. lainnya		
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis; b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali	2025 - 2029	

							pelayanan fasilitasi udara (FAL)	akses ; c. perlindungan terhadap		

								aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan		
29.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembanga n Teknolo	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkuta n Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan	2025 - 2029	

							gi dan Industri	mengangkut barang berbahaya		
30.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	2025 - 2029	

	pengangkutan baran g berbahaya dengan pesawat udara						Perhubungan Udara disusu n dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesaw at udara	Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyarata n, dan mekanisme pengelolaa n barang berbahaya agar sesu ai dengan standar keselamata n nasional dan internasion a l. b. tindakan darurat penangan an insiden		

31.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembanga n ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal	2025 - 2029	

32.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan		

								oleh Dirjen dan internal		
33.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : “Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi	2025 - 2029	

							tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit,	terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko		

							verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi	terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik		

							dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang	berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam		

							menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim	menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap *tools* atau metode dalam melakukan penilaian kematangan/vit alitas identifikasi risiko yang saat ini masih menggunakan tools dari		

							Tangga p Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemenhub		

								e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Pusdatin sebagai coordinator siber KL bidang transportasi sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		

34.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (*Standard Screening Requirement*) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematisnya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khususnya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain	2025 - 2029	

							yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD)		
35.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model		

	dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)						dengan instruksi Presiden terkait	Program		

							National Logistik Ecosystem (NLE)	Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		

36.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	

							aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap		

								dilakukan di lokasi) serta pembayaran PNBP dilakukan		

								sebelum dilakukanny a pemeriksaan dan pengujian kelaikan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharua n sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusa n tanda tangan inspektur pada label peralatan.		

37.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam	2025 - 2029	

							Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.		
	Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara									
38.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 (*Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) *Part 63*) tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang Dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara (*Licensing Flight Crew Members Other Than Pilots*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Spesifikasi license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.1.1 b. Bentuk license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.2 c. Adop	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara; dan b. Ketentuan	2025 - 2029	

							si CBTA Competency Based Training Assessment	penggunaan *Competency Based*		

								Training Assessment (CBTA).		
39.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating And Flight Rules*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut a. ICAO State Letter 1) *Deviation from the current Flight Plan;* 2) *Current Flight Plan Change Request;* 3) *Aerodrome Operating Minima (Precision*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal antara lain penyesuaian ketentuan parameter *Flight Data Recorder.*	2025 - 2029	

							and Non Precision Approach);			

							4) FDR Recorded Parameter; 5) Duration of FDR; 6) CVR; 7) Recording Technology; 8) Duration of CVR; 9) Flight crew-machine interface recordings; 10) Applicability Flight crew-machine interface recordings; 11) Duratio			

							n Flight crew-machine interface			

							recordin gs; 12) Correlation Flight crew-machine interface recordin gs; 13) Flight Recorde rs; 14) Operati ng Consider ation and Faciliti e s; 15) Aerodro me Operati ng Minima (HUD); 16) Article 83 Bis Agreem ent Summar y -			

							17] Document Onboard CVR and			

							CARS Duration; 18) Data Link Recorder Applicability; 19) Terrain and Obstacle Data for GPWS; 20) Location of An Airplane in Distress; 21) Electronic Flight Bag; 22) Electronic Flight Bag Specific Approval; 23) Transpo			

							rtation of ite m in th e Cargo Compa rt ment;			

							24) *Aerodrome Operating Minima and Authorization HUD,EVS,SVS, CVS; dan* 25) *Data Link Recorder Applicability.* b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerj			

							a Menjadi Undang-Undang c. Harmonisasi dengan Peraturan			

							Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara			

40.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part* 121) Persyaratan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Operating Requirements: Domestics, Flag, And Supplemental Air Carriers*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP 1) (PQ:5301) *promulgated regulations for maintenance programmes to be approved by the State of*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan *Domestics, Flag,* dan *Supplemental*	2025 - 2029	

							Registry and Human Factors principles to be observed in the design and application of maintenance programmes 2) (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO			

							Stat e Letter 1) *Fatigue Manage m ent* 2) *Fatigue Manage m ent Concept*			

							3) *Maintenance Release* 4) *Terrain and Obstacle Data for GPWS* 5) *Location of An Airplane in Distress* 6) *Electronic Flight Bag* 7) *Electronic Flight Bag Specific Approval* c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-			

							Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang			
	Bagian Keuangan									

							d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara. e. Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013			

							tentang PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation*			

							Safety Regulation Part 121) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certificate And Operating Requirements: Domestics, Flag, And*			

							Supplementa l Air Carriers) dan perubahan ya.			
41.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri	2025 - 2029	

	Penerbangan									

	Sipil Bagian 135 (*Civil Aviation Safety Regulation 135*) Persyaratan Operasi Badan Usaha Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Komuter dan Charter (*Operating Requirement Commuter and Charter*)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter 1) *Maintenance Record* 2) *Maintenance Release* 3) *Content of Manual* 4) *Terrain and Obstacle Data for GPWS*	Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan komuter dan charter.		

							5) *Electron ic Flight Bag* 6) *Electron ic Flight Bag Specific Approv a l*			

							c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119			

							Tentang Sertifikasi Pengoperasi an Pesawat Udara Untuk Kepentingan			

							Angkutan Udara e. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 18 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Niaga Untuk Penerbangan Komuter dan Charter beserta perubahan-perubahannya.			

42.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6 Part. IV tentang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan Pengoperasian Pesawat Udara	2025 - 2029	

							International Operation – *Remotely Piloted Aircraft Systems*	Tanpa Awak/PUTA (Drone)		
43.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*)	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 16 Vol. IV tentang CORSIA	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk mengimplement asikan CORSIA di Indonesia.	2025 - 2029	

44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 619 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900–2.1 (*Staff Instruction 8900–2.1*) Prosedur Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (*Certification Or Renewal Or Amendment Of A CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate* (AOC))	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait proses amandemen ataupun renewal terhadap Sertifikat Operator Pesawat Udara	2025 - 2029	

							Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara; b. Penyesuaian dengan ketentuan perizinan berusaha dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi			

							.			
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jender	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	

	al									

	Perhubungan Udara Nomor: KP 058 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-3.18 (*Staff Instruction 8900-3.18*) tentang Sertifikat Operator Pesawat Udara, Sertifikat Operasi, dan Spesifikasi Operasional (*Air Operator Certificate, Operating Certificate, and Operations Specification*)						latar belakang sebagai berikut: a. Perubahan nomenklatur penomoran pada AOC/OC/ROC mengikuti ketentuan pada CASR 119. b. Ketentuan ini akan digabungkan pada SI 8900-2.1	Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait spesifikasi operasi pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara		

46.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Staff Instruction Evaluation* SI 92-01 *of Safe Transport of Dangerous Goods by Air*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ 4.359) *responsible for the transport of dangerous goods by air carry out regular and random inspections of all*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: 1. Sertifikasi otorisasi *dangerous goods* 2. Program Pelatihan 3. Pengawasan 4. Investigasi keselamatan	2025 - 2029	

							entities, except air operators, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18 and the Technical Instructions (TI or Doc 9284); b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang			

							Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; c. Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional			

							Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			

47.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. isi program pelatihan barang berbahaya; b. persyaratan pelatihan;	2025 - 2029	
							tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	c. pemberian persetujuan ; d. penerbitan sertifikat otorisasi.		

48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-03 tentang Prosedur Penanganan Keadaan Darurat Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur prosedur penanganan keadaan darurat barang berbahaya.	2025 - 2029	

							Dengan Pesawat Udara			
49.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2016 tentang *Staff Instruction SI 8900-1.3 Inspector Training System of Airworthiness and Aircraft Operation Personnel*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang untuk menyesuaikan *Roadmap Competency Building Framework*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Penyesuaian *Formal Course - Training* yang disesuaikan dengan *Job Task Analysis*. b. Pengaturan instruktur *formal course* dan instruktur OJT , sesuai PM 40 Tahun 2020	2025 - 2029	
	Direktorat Navigasi Penerbangan									

50.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Tatanan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Rancangan Peraturan	2025 - 2029	

	Ruang Udara dan Jalur Penerbangan						Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK b. Amanat UU 1/2009 Pasal 268 c. Pengaturan terkait PBN	Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara dan Prosedur Penerapan Ruang Udara Nasional b. Tata Cara dan Prosedur Penetapan Jalur Penerbangan		

51.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009 dan PQ 7.01 b. Regulasi nasional telah sesuai dengan ketentuan pada amandemen terkini ICAO	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan Prosedur Koordinasi, penanganan kondisi contingency dan emergency b. Prosedur pelayanan	2025 - 2029	

							Annex 11 Amandemen 52	lalu lintas penerbangan c. Prosedur pelayanan informasi penerbangan d. Persyaratan komunikasi pada unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Prosedur penanganan Pelanggaran wilayah udara f. Prosedur pelaporan dan investigasi		

52.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 174*) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009, 7.011 b. Regulasi nasional telah sesuai	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan Meteorologi penerbangan	2025 - 2029	

	(*Aeronautical Meteorological Information Services*)						dg ketentuan pd amendment terkini ICAO Annex 3 Amandemen 80	b. Pengamatan meteorologi dan laporan-laporan meteorologi c. Pengamatan di pesawat udara dan laporannya d. Informasi untuk unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Persyaratan penggunaan komunikasi		

53.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengajuan dan Persetujuan Rencana Investasi Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penguatan ketentuan terkait dengan mekanisme pengajuan Investasi Perum LPPNPI kepada Menteri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kriteria investasi Perum LPPNPI yang memerlukan	2025 - 2029	
								persetujuan Menteri Perhubunga n. b. persyaratan permohonan persetujuan rencana investasi (penambah an ketentuan adanya kajian kelayakan operasion		

								al dan kelayakan keuangan)		
54.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (*Search And Rescue*) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	

55.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur	Dalam Rancangan Keputusan	2025 - 2029	

	AC 171-12 tentang Prosedur Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 35 Th 2019)						Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan BPK terkait penetapan tata cara dan prosedur pengelolaan sarana dan prasarana navigasi yang meliputi pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan. b. Akan dicabut dan diubah menjadi MOS 172	Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Persyaratan Kinerja Fasilitas telekomunikasi penerbangan b. Pemeliharaan dan Evaluasi Fasilitas telekomunikasi Penerbangan; c. Buku Catatan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan d. Pelaporan hasil EValuasi Kinerja dan pemeliharaan		

								Fasilitas telekomunikasi Penerbanga n		

56.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175 b. Tindak lanjut pemenuan ICAO USOAP c. Akan mencabut MOS 175 - 02 Notam, Mos 175 - 02 Standar publikasi,	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan *Aeronautica l Information Circular;* c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator	2025 - 2029	

57.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 276 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan (s*taff Instruction* Casr Part	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

	173-02) Tentang Pemberian Persetujuan Penyelenggaraan Perancangan Prosedur Penerbangan						a. Penyelenggara Perancang Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualificati on 2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality 3) PQ 7.249 ttg publikasi	a. Persyaratan dan Prosedur Penerbitan Sertifikat Penyelenggara Perancanga n b. Ketentuan Perubahan Sertifikat Penyelenggara Perancanga n c. Ketentuan Evaluasi Sertifikat penyelenggara Perancanga n		

							OCA/Holeh penyelenggara			

58.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (*Ground Inspection*) Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (Ground Inspection) Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara *Ground Inspection* pada Fasilitas Navigasi penerbnagan b. Form *Ground Inspection*	2025 - 2029	

59.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi	2025 - 2029	

								penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan		

60.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan dan Penutupan Pelayanan ATS	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut PM 9 Tahun 2022 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan tata Cara Pembentuka n unit Pelayanan lalu lintas penerbangan; dan b. Prosedur dan tata cara penetapan unit pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur dan tata	2025 - 2029	

								cara perubahan unit pelayanan lalu lintas penerbangan		
61.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelengg	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa	2025 - 2029	

							a raan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbang a n b. Tindak lanjut CASR 171	berlaku/per iodesasi kegiatan kalibrasi;		

							mengenai kalibrasi			
62.	*Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada ruang udara yang tidak dikendalikan (uncontrolled Airspace) (AFIS, FIC & CTAF) Mencabut KP 220 Tahun 2016* *- MOS AFIS*	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Pelayanan Manajemen Lalu Lintas dan Telekomunikasi Penerbangan. b. Tindak lanjut Rekomendasi BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan LLP Pada Unit AFIS, FIC, dan Bandara Prosedur CTAF. b. Prosedur Penggunaan Flight Progress Strip; c. Prosedur Pemberian	2025 - 2029	

								Traffic Information; d. Prosedur Koordinasi antara Unit FIC dengan Unit terkait lainnya;		

								e. Prosedur Penyampaian Kembali (Relay) ATC Clearance. f. Phraseology; g. Prosedur Pelaporan Air Traffic Incident; h. Prosedur Penyimpanan Dokumen dan Rekaman i. ATS Logbook j. Pelayanan Kesiagaan (Alerting Service) pada Unit FIC. k. Plotting Pesawat yang berada dalam kondisi emergency;		

								l. Informasi Untuk Pesawat Udara yang beroperasi di sekitar pesawat udara yang dalam		

								keadaan darurat; m. Prosedur Emergency dan/atau Kegagalan Komunikasi Air-Ground serta kontingensi nya. n. pengaturan implementasi prosedur CTAF o. Penetapan Standar Phraseology Broadcast untuk Prosedur CTAF.		

63.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika (MOS 175)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP P Q 7.288	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika b. Fasilitas Pelayanan	2025 - 2029	

								Informasi Aeronautika c. Ketentuan penyelenggaraan pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika		
64.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Petunjuk Teknis Penerapan ATFM dan CDM	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut BPK terkait tata cara pelaksanaan ATFM	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Tata cara dan standardisasi sharing data ATFM/A-CDM. b. Peran masing-masing Stakeholders	2025 - 2029	

								dalam sharing data. c. Pengelol aan Kapasitas Airspace dan Runway.		

								d. Evaluasi Kinerja dan Penyesuaian.		
65.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel	2025 - 2029	

								teknik telekomun ikasi penerban g an kelompok		

								kalibrasi fasilitas penerbang an		
66.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Objek Vital Nasional Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 72 Tahun 2004 tentang Objek Vital Transportasi, Pos dan Telekomunikasi	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai Objek Vital di Bidang navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

67.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 103 Tahun 2015)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut ICAO	Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur mengenai spesifikasi fasilitas telekomunikasi penerbangan meliputi: a. Fasilitas Bantu	2025 - 2029	

							b. USOAP 7.009 Adoption Annex 10 Vo. I	b. Navigasi Penerbangan b. Fasilitas Komunikasi Penerbangan c. Fasilitas Pengamatan Penerbangan		
	Bagian Hukum									

68.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	

	Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum									
69.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbanga	2025 - 2029	

								n		
70.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur	2025 - 2029	

							disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional		

71.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 *List Classifying occurence in sipil aviation to be mandatorily reported*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian		
72.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisa data MOR	2025 - 2029	

73.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19- 01 (*Advisory Circular 19-01*) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

							b. Revisi CAS R 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan		
74.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19- 02 (*Advisory Circular 19-02*) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CAS R 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	

75.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) Sistem	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

	Pelaporan Sukarela (*Voluntary Reporting System*)						b. Revisi CASR 19	b. Prosedur analis data VRS		
76.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction 19-05*) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	

77.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	

78.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendalan dalam penangan ICAO *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih. b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung kepada ICAO untuk *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	2025 - 2029	

							tanggapan terhadap ICAO			

							d. *State Letter* yang melewati batas waktu Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO *State Letter* dimaksud diperlukan revisi KP.			

79.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang PetunjukTeknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara pendistribusian tawaran *secondment* (*State Letter*) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program *Secondment*.	2025 - 2029	

							Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamanatkan agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja	c. Persyaratan umum calon kandidat *secondment*. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban *secondment*. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.		

							pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri			

							maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomo dir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembang an SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program *secondment*. d. Perlu penyederhan aan aan proses			

							birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran *secondment* dan pembentukan prosedur			

							baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses *secondment*.			
80.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (*Working Group*) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme *State Letter* ataupun permintaan/ kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian	2025 - 2029	

							Indonesia di dalam *working group* ICAO. b. Permohonan dari	nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO		

							Universitas Indonesia untuk bergabung pada *working group* ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di dalam *working group* ICAO	dengan membuat *credentials* (kualifikasi *nominee* dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada *working group.* e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut		

								kehadiran pihak eksternal pada pertemuan *working group.*		

								f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada *working group.*		
81.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanj uti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan *Focus group Discussion*, *public*		

							masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan	*hearing*, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi.		

							perjanjian internasional.	c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara		
	Bagian SDMO									
82.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Pemetaan tugas fungsi antara kantor OBU dan kantor Pusat. b. Penguatan tugas kantor OBU sebagai regional office berdasarkan dokumen	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan eselon b. Perubahan nomenklatur c. Perubahan pembagian wilayah d. Perubahan tugas dan fungsi e. Kewenangan pemberian sanksi oleh	2025 - 2029	

							ICAO/Audit ICAO USOAP c. Adanya penataan ortaker kantor pusat yang baru (yang saat ini	Kantor OBU		

							sedang dalam proses penetapan oleh Kementerian Hukum) yang berdampak pada pengelompoka ntugas dan fungsi.	f. Penyesuaia n tugas dan fungsi		
83.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate / disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan	2025 - 2029	

								dan Penilaian Kriteria Klasifikasi		
84.	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	2025 - 2029	

							Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi		

85.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Tindak lanjut PQ USOAP 1) PQ:2053	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan Analisa Beban Kerja dan Kebutuhan	2025 - 2029	

							2) Analisa Beban Kerja; PQ:2101 Recruitment dalam pemenuhan JF Inspektur b. Akan mencabut Keputusan Direktur Jenderal Nomor KP 182 Tahun 2020 tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbanga n	Formasi Inspektur Penerbanga n setiap jenjang pada tiap unit kerja; dan b. Perencanaan SDM Inspektur Penerbanga n dalam jangka waktu 5 (lima) tahun		

86.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan	2025 - 2029	

							simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah		

87.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 200 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Pusat	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di	2025 - 2029	

							Instansi Pemerintah	Lingkungan Instansi Pemerintah		
88.	Rancangan Keputusan DirekturJenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP 224 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi	2025 - 2029	

								Pemerintah		
89.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang	2025 - 2029	

	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Disusun dengan latar belakang: a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian /Lembaga Mengamanat kan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbanga ndalam pembentuka n/penguba h an organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusuna n peta proses bisnis instansi	terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (*Cross Function Map*)		

							pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di			

							lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risikdi lingkungan Kementerian Perhubungan,Dimana penyusunan manajemen risiko			

							menggunaka n proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah			

							Berbasis Elektronik) yang penyusunan nya menggunaka proses bisnis sebagai dasar.			
	Bagian Perencanaan									
90.	Rancangan Keputusan DirekturJenderal Perhubungan Udara tentang tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di LingkunganDirektorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubunga	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029	2025 - 2029	

							n Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK Yang sudah			

							masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini			
91.	RancanganKeputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalm rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja dilingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, t sasaran Perhubunga n Tahun 2025 - b. Arah kebija strategi Perhubunga n Tahun 2025 - c. Target Kin Kerangka Pendanaan ta 2029	2025 - 2029	

92.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jende Perhubungan Udara ini disus dengan la belakang ya perlu ditetap Indikator Kine Kegiatan lingkungan Kan Pusat, OBU, UP untuk acu ukuran kine untuk menyu s dokumen renc kinerja tahun rencana kerja anggaran, perjanjian kine pengukuran kinerja, lapo kinerja evaluasi	Dalam Ranc a Keputusan Dire Jenderal Perhubungan U ini akan diatur hal sebagai berik a. Indikator Ki Kegiatan b. Indikator Ki Penunjang c. Petunju k manual indikato r kinerja Kegiata n	2025 - 2029	

							pencapaian kine			
93.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan	2025 - 2029	

							Latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 Tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporandan evaluasi	diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU,yang memuat : a. Perancang desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaa n evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomun ikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU		

94.	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Resiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Resiko h. Pemantauan dan Tinjauan		

							Manajemen			

							risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	i. Pencatatan/ Dokumentasi dan Pelaporan		
95.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas	2025 - 2029	

							Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/ Eselon I/Unit Kerja Mandiri		
96.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBP secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Persetujuan Mekanisme Pengalokasian dan Pencairan Dana PNBP	2025 - 2029	

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT									Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI										
											PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	SBSN 2025	PHLN 2025	BLU 2025	Total PNBP 2025-2030	Total APBN
KANTOR UPBU KELAS III BETOAMBARI																												
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)																												
		Keg.	Penunjang Teknis Transportasi Udara										54	54	54	54	54	13.582.726.000,00	20.463.934.300,00	55.517.133.929,00	101.201.550.966,00	36.034.811.061,30	226.800.156.256,30	0,00	0,00	0,00	22.528.874.380,80	249.329.030.637,10
			SK	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									22	22	22	22	22	1.743.750.000,00	6.566.384.700,00	40.556.529.369,00	84.095.333.427,00	12.480.483.258,70	145.442.480.754,70	0,00	0,00	0,00	3.025.812.000,00	148.468.292.754,70
				IKK	Jumlah penumpang yang dilayani				Nilai				20	20	20	20	20	1.743.750.000,00	6.566.384.700,00	32.556.529.369,00	43.131.333.427,00	12.480.483.258,70	96.478.480.754,70	0,00	0,00	0,00	3.025.812.000,00	99.504.292.754,70
					KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara							14	14	14	14	14	173.750.000,00	5.746.384.700,00	4.544.889.470,00	11.277.518.417,00	11.206.716.258,70	32.949.258.845,70	0,00	0,00	0,00	3.025.812.000,00	35.975.070.845,70
						RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara						6	6	6	6	6	0,00	5.555.259.700,00	4.334.651.970,00	4.768.117.167,00	5.244.928.883,70	19.902.957.720,70	0,00	0,00	0,00	669.169.000,00	20.572.126.720,70
							IO	jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	6	6	6	6	6	0,00	5.555.259.700,00	4.334.651.970,00	4.768.117.167,00	5.244.928.883,70	19.902.957.720,70	0,00	0,00	0,00	669.169.000,00	20.572.126.720,70
						RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)						1	1	1	1	1	138.750.000,00	152.625.000,00	167.887.500,00	184.676.250,00	203.143.875,00	847.082.625,00	0,00	0,00	0,00	0,00	847.082.625,00
							IO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN) Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	1	1	1	1	1	138.750.000,00	152.625.000,00	167.887.500,00	184.676.250,00	203.143.875,00	847.082.625,00	0,00	0,00	0,00	0,00	847.082.625,00
						RO	Perbaikan Prasarana Bandar Udara						7	7	7	7	7	35.000.000,00	38.500.000,00	42.350.000,00	6.324.725.000,00	5.758.643.500,00	12.199.218.500,00	0,00	0,00	0,00	2.356.643.000,00	14.555.861.500,00
							IO	jumlah Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	7	7	7	7	7	35.000.000,00	38.500.000,00	42.350.000,00	6.324.725.000,00	5.758.643.500,00	12.199.218.500,00	0,00	0,00	0,00	2.356.643.000,00	14.555.861.500,00
					KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							6	6	6	6	6	1.570.000.000,00	820.000.000,00	28.011.639.899,00	31.853.815.010,00	1.273.767.000,00	63.529.221.909,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63.529.221.909,00
						RO	Bandar Udara						1	1	1	1	1	1.500.000.000,00	0,00	0,00	1.650.000.000,00	0,00	3.150.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.150.000.000,00
							IO	Jumlah Prasarana dan Pengembangan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	1	1	1	1	1	1.500.000.000,00	0,00	0,00	1.650.000.000,00	0,00	3.150.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.150.000.000,00
						RO	Dokumen Pendukung Bandar Udara						4	4	4	4	4	70.000.000,00	820.000.000,00	5.511.639.899,00	7.703.815.010,00	1.273.767.000,00	15.379.221.909,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.379.221.909,00
							IO	Jumlah Dokumen Pendukung Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	4	4	4	4	4	70.000.000,00	820.000.000,00	5.511.639.899,00	7.703.815.010,00	1.273.767.000,00	15.379.221.909,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.379.221.909,00
						RO	Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau,						1	1	1	1	1	0,00	0,00	22.500.000.000,00	22.500.000.000,00	0,00	45.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45.000.000.000,00
							IO	Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau, Sulawesi Tenggara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	1	1	1	1	1	0,00	0,00	22.500.000.000,00	22.500.000.000,00	0,00	45.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45.000.000.000,00
				IKK	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani				Nilai				2	2	2	2	2	0,00	0,00	8.000.000.000,00	40.964.000.000,00	0,00	48.964.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.964.000.000,00
					KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							2	2	2	2	2	0,00	0,00	8.000.000.000,00	40.964.000.000,00	0,00	48.964.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.964.000.000,00
						RO	Bandar Udara						2	2	2	2	2	0,00	0,00	8.000.000.000,00	40.964.000.000,00	0,00	48.964.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.964.000.000,00
							IO	Jumlah Prasarana dan Pengembangan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	2	2	2	2	2	0,00	0,00	8.000.000.000,00	40.964.000.000,00	0,00	48.964.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.964.000.000,00

			SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara										11	11	11	11	11	110.000.000,00	418.000.000,00	133.100.000,00	795.962.523,00	5.613.047.285,00	7.070.109.808,00	0,00	0,00	0,00	5.642.707.500,00	12.712.817.308,00
				IKK	Presentase Safety Performance Indicator (SPI) Bandar Udara				Nilai					11	11	11	11	11	110.000.000,00	418.000.000,00	133.100.000,00	795.962.523,00	5.613.047.285,00	7.070.109.808,00	0,00	0,00	0,00	5.642.707.500,00	12.712.817.308,00
					KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara								1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200.000.000,00	200.000.000,00
						RO	Perbaikan Sarana keselamatan bandar udara							1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200.000.000,00	200.000.000,00
								IO	Perbaikan Sarana keselamatan bandar udara Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200.000.000,00	200.000.000,00
					KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara								7	7	7	7	7	110.000.000,00	269.500.000,00	133.100.000,00	465.962.523,00	5.313.047.285,00	6.291.609.808,00	0,00	0,00	0,00	3.611.177.500,00	9.902.787.308,00
						RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan							5	5	5	5	5	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	3.611.177.500,00	3.759.677.500,00
								IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	5	5	5	5	5	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	3.611.177.500,00	3.759.677.500,00
						RO	Prasarana keselamatan bandar udara							2	2	2	2	2	110.000.000,00	121.000.000,00	133.100.000,00	465.962.523,00	5.313.047.285,00	6.143.109.808,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.143.109.808,00
								IO	Jumlah Prasarana Keselamatan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	2	2	2	2	2	110.000.000,00	121.000.000,00	133.100.000,00	465.962.523,00	5.313.047.285,00	6.143.109.808,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.143.109.808,00
					KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara								2	2	2	2	2	0,00	0,00	0,00	330.000.000,00	300.000.000,00	630.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	630.000.000,00
						RO	Bandar Udara							2	2	2	2	2	0,00	0,00	0,00	330.000.000,00	300.000.000,00	630.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	630.000.000,00
								IO	Jumlah Prasarana dan Pengembangan Bandar Udara penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	2	2	2	2	2	0,00	0,00	0,00	330.000.000,00	300.000.000,00	630.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	630.000.000,00
					KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara								1	1	1	1	1	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	1.831.530.000,00	1.980.030.000,00
						RO	Sarana Keselamatan Bandar Udara							1	1	1	1	1	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	1.831.530.000,00	1.980.030.000,00
								IO	Jumlah Peralatan Penunjang Bidang Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau	1	1	1	1	1	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	148.500.000,00	0,00	0,00	0,00	1.831.530.000,00	1.980.030.000,00

			SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik													21	21	21	21	21	11.728.976.000,00	13.479.549.600,00	14.827.504.560,00	16.310.255.016,00	17.941.280.517,60	74.287.565.693,60	0,00	0,00	0,00	13.860.354.880,80	88.147.920.574,40
				IKK	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara					Nilai							1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	977.548.612,00	977.548.612,00
						KRO	Layanan Dukungan Manajemen Internal										1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	977.548.612,00	977.548.612,00
							RO	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal									1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	977.548.612,00	977.548.612,00
								IO	Jumlah Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	977.548.612,00	977.548.612,00
				IKK	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara					Nilai							16	16	16	16	16	11.247.908.000,00	11.796.439.600,00	12.976.083.560,00	14.273.691.916,00	15.701.061.107,60	65.995.184.183,60	0,00	0,00	0,00	0,00	65.995.184.183,60
						KRO	Layanan Dukungan Manajemen Internal										15	15	15	15	15	11.150.848.000,00	11.689.673.600,00	12.858.640.960,00	14.144.505.056,00	15.558.955.561,60	65.402.623.177,60	0,00	0,00	0,00	0,00	65.402.623.177,60
							RO	Layanan Perkanto									14	14	14	14	14	10.955.742.000,00	11.475.057.000,00	12.622.562.700,00	13.884.818.970,00	15.273.300.867,00	64.211.481.537,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64.211.481.537,00
								IO	Jumlah Layanan Perkantoran	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				14	14	14	14	14	10.955.742.000,00	11.475.057.000,00	12.622.562.700,00	13.884.818.970,00	15.273.300.867,00	64.211.481.537,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64.211.481.537,00
							RO	Layanan Umum									1	1	1	1	1	195.106.000,00	214.616.600,00	236.078.260,00	259.686.086,00	285.654.694,60	1.191.141.640,60	0,00	0,00	0,00	0,00	1.191.141.640,60
								IO	Jumlah Layanan Umum	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				1	1	1	1	1	195.106.000,00	214.616.600,00	236.078.260,00	259.686.086,00	285.654.694,60	1.191.141.640,60	0,00	0,00	0,00	0,00	1.191.141.640,60
						KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal										1	1	1	1	1	97.060.000,00	106.766.000,00	117.442.600,00	129.186.860,00	142.105.546,00	592.561.006,00	0,00	0,00	0,00	0,00	592.561.006,00
							RO	Layanan Manajem									1	1	1	1	1	97.060.000,00	106.766.000,00	117.442.600,00	129.186.860,00	142.105.546,00	592.561.006,00	0,00	0,00	0,00	0,00	592.561.006,00
								IO	Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				1	1	1	1	1	97.060.000,00	106.766.000,00	117.442.600,00	129.186.860,00	142.105.546,00	592.561.006,00	0,00	0,00	0,00	0,00	592.561.006,00
				IKK	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi					Nilai							1	1	1	1	1	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00
						KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal										1	1	1	1	1	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00
							RO	Layanan Manajemen Keuangan									1	1	1	1	1	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00
								IO	Jumlah layanan manajemen keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				1	1	1	1	1	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80.768.000,00
				IKK	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak					Nilai							3	3	3	3	3	400.300.000,00	1.683.110.000,00	1.851.421.000,00	2.036.563.100,00	2.240.219.410,00	8.211.613.510,00	0,00	0,00	0,00	12.882.806.268,80	21.094.419.778,80
						KRO	Layanan Dukungan Manajemen Internal										3	3	3	3	3	400.300.000,00	1.683.110.000,00	1.851.421.000,00	2.036.563.100,00	2.240.219.410,00	8.211.613.510,00	0,00	0,00	0,00	12.882.806.268,80	21.094.419.778,80
							RO	Layanan Umum									3	3	3	3	3	400.300.000,00	1.683.110.000,00	1.851.421.000,00	2.036.563.100,00	2.240.219.410,00	8.211.613.510,00	0,00	0,00	0,00	12.882.806.268,80	21.094.419.778,80
								IO	Jumlah Layanan Umum	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari	Sulawesi Tenggara	Kota Baubau				3	3	3	3	3	400.300.000,00	1.683.110.000,00	1.851.421.000,00	2.036.563.100,00	2.240.219.410,00	8.211.613.510,00	0,00	0,00	0,00	12.882.806.268,80	21.094.419.778,80