



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KELAS III BILORAI

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
TAHUN 2025 - 2029



BAB I

PENDAHULUAN

A. Kondisi Umum

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 saat ini telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan juga telah menyusun Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang ditetapkan dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, diharapkan Renstra ini dapat menjadi referensi dalam penyusunan Renstra bagi unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara khususnya Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Sesuai dengan PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah diuraikan bahwa Renstra Kementerian /Lembaga (K/L) adalah dokumen perencanaan K/L untuk periode 5 (lima) tahunan, memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, kegiatan pembangunan, kerangka regulasi dan kerangka kelembagaan sesuai dengan tugas dan fungsi K/L yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional. Rencana Strategis merupakan dokumen perencanaan periode 5 (lima) tahunan dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang disusun oleh Kementerian, Unit Kerja Eselon I, Unit Kerja Setingkat Eselon II dan Satuan Kerja (Unit Kerja Mandiri/ Unit Pelaksana Teknis). Oleh karena itu, Kantor UPBU sebagai unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara wajib menyusun dokumen Rencana Strategis sebagai landasan dalam penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) yang dituangkan dalam laporan kinerja setiap tahunnya.

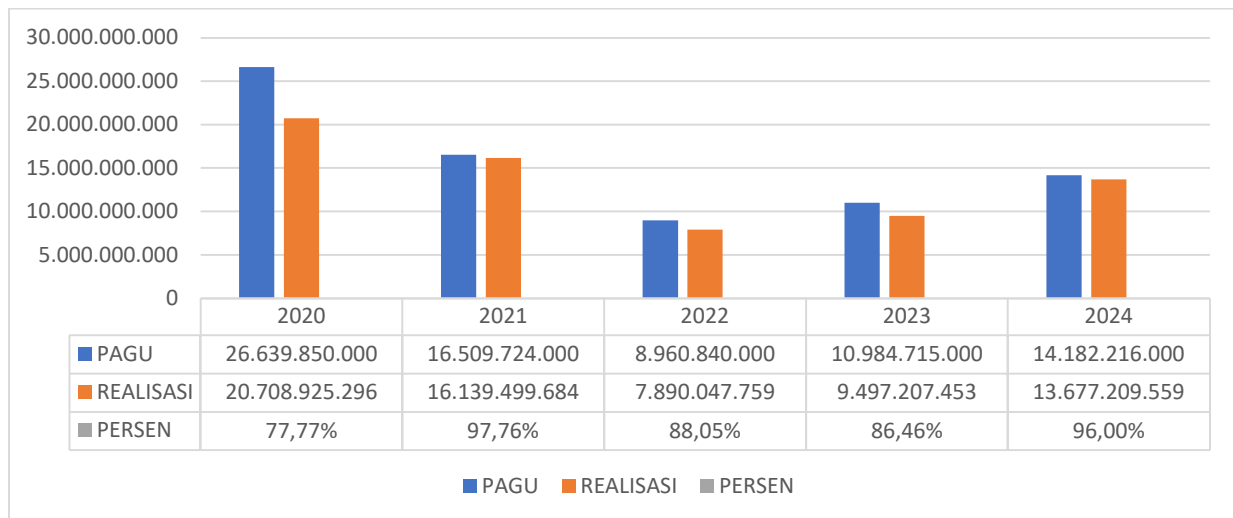
A.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

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

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 di UPBU Bilorai dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1.1
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	21.270.881.000	21.337.885.000	21.016.313.670	98,49 %	100,32
2021	48.881.929.000	47.996.196.000	46.981.711.573	97,89 %	98,19
2022	81.078.927.444	13.616.131.000	12.811.576.311	94,09 %	16,79
2023	23.372.704.497	7.199.466.000	6.940.959.273	96,41 %	3,22
2024	24.155.025.000	11.681.373.000	9.953.187.630	85,21 %	48,36



Gambar 1.1
Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran
Di UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 94,42% 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 dana blokir dan pemangkasan anggaran yang disebabkan efek dari COVID 19.

2. Capaian nilai aset Tahun 2020-2024

Nilai aset di UPBU Bilorai Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2
Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Bilorai
Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	66,406,662,171	91,614,508,070	79,974,396,285	58,768,156,535	49,792,468,511

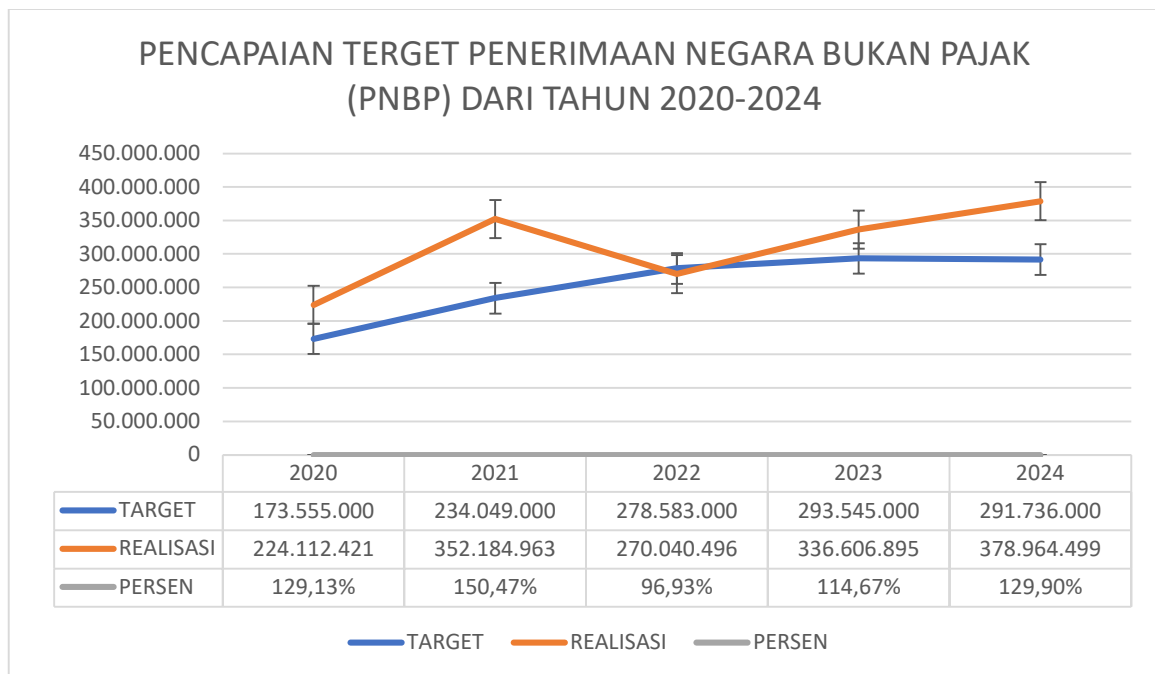
Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami penurunan dengan capaian nilai aset rata-rata 45% pertahun. Aset yang dimaksud terdiri dari Gedung dan bangunan, jalan, irigasi dan jaringan, peralatan dan mesin.

3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Bilorai tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 adalah sebagai berikut :

Tabel 1.3
Penerimaan Negara Bukan Pajak
Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	234,049,000	352,184,963	129.13 %
2021	234,049,000	352,184,963	150.47 %
2022	278,583,000	270,040,496	96.93 %
2023	293,545,000	336,606,895	114.67 %
2024	291,736,000	378,964,499	129.90 %



Gambar 1.2
Grafik Pencapaian Target PNBP
Di UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Bilorai selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBP rata-rata sebesar 124,22% pertahun. Dalam pelaksanaannya, tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi antara lain disebabkan karena belum optimalnya pembangunan dan kegiatan pemerintah daerah yang berimbas kurangnya penerbangan cargo, faktor keamanan yang belum kondusif di wilayah kabupaten Intan Jaya dan masih pembatasan dalam pergerakan orang yang diakibatkan dampak dari COVID 19.

A.2. Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Bilorai dari tahun 2020-2024 sebagai berikut :

Tabel 1.4
Komposisi SDM UPBU Bilorai Berdasarkan Pendidikan
Tahun 2020-2024

Rekap Data Pegawai UPBU Bilorai Intan Jaya Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024						
No	Pendidikan	Jumlah SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1	Sarjana (S1)	5	6	6	7	8
2	Diploma IV (DIV)					
3	Diploma III (DIII)		2	5	5	7
4	Diploma II (DII)					
5	Diploma I (DI)					
6	SMU/Sederajat	15	15	19	18	17
Data Pegawai Honorer						
1	Sarjana (S1)					
2	Diploma IV (DIV)					
3	Diploma III (DIII)					
4	Diploma II (DII)					
5	Diploma I (DI)					
6	SMU/Sederajat	12	12	12	11	9
Jumlah Pegawai		32	35	42	41	41

Tabel 1.5
Komposisi SDM UPBU Bilorai Berdasarkan Jabatan
Tahun 2020-2024

Rekap Data Pegawai UPBU Bilorai Intan Jaya Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024						
No	Jabatan	Jumlah SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi/Pendukung						
1	Analisis SDM	1	1	1	1	
2	Pengelola Kepegawaian	1	1	1	1	1
3	Pengelola Keuangan dan BMN		2	2	2	1
4	Bendahara	2	2	2	2	2
5	Penyusun Rencana dan Program					1
6	Ahli Perencana	1	1	1	1	
7	Pengadministrasi Umum	12	12	12	11	9
8	Pengelola Rumah Tangga dan Tata Usaha					1
Jabatan Teknis/Operasional						
1	Petugas PKP-PK Bandara			3	3	2
2	Petugas Basic PKP-PK Bandara	2	2	2	2	3
3	Petugas Junior PKP-PK Bandara	3	3	3	3	3
4	Petugas Senior PKP-PK Bandara					1
5	Petugas AVSEC Bandara	1	1	1	1	
6	Petugas Basic AVSEC Bandara	2	2	2	2	3
7	Petugas Junior AVSEC Bandara	4	5	5	5	4
8	Petugas Senior AVSEC Bandara					1
9	Teknisi Penerbangan Terampil			2	2	2
10	Petugas Tata Terminal				1	1
11	Pemelihara Bangunan dan Landasan	2	2	2	1	1
12	Petugas Elektro Bandara			1	1	1
13	Teknisi Listrik dan Jaringan			1	1	1
14	Pengawas Operasional Bandar Udara					2
Jumlah		32	35	42	41	41

Ket : Data PNS dan Honorer UPBU Bilorai

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Bilorai. untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2020 berjumlah 32 orang dan 41 orang di tahun 2024. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di bidang administrasi dan PKP-PK, masih banyaknya pegawai yang merangkap jabatan.

A.3. Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

1. Data Umum Bandar Udara Bandar Udara

- Data umum

Nama Bandara	: Bandar Udara Bilorai
Status Penggunaan	: Bandar Udara Umum
Koordinat ARP	: 03° 44' 23.2'' S; 137° 01' 51.3'' E
Kode ICAO	: WAYB
IATA	: UGU
Kode referensi Bandar Udara	: 1 B
Jarak Bandara ke Kota	: ±3 Km
Elevasi/Referensi Temperatur	: 7000ft / -° C
Pesawat terkritis	: DHC-6 TWIN OTTER
Kategori PKP-PK	: 3
Designation Runway	: 09-27
Pelayanan DPPU	: Tidak Tersedia
Pelayanan BMKG	: Tidak Ada
Penyelenggara	: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Alamat Lokasi	: Jl. Bandara No 1 ,Kel Bilogai, Distrik Sugapa, Kab. Intan Jaya
Alamat Email	: bandara.bilorai@yahoo.com upbu.bilorai@gmail.com
Jam operasional	: Pelayanan Pesawat Udara 07.00 - 15.00 LT (Senin - Sabtu)

	22.00 - 06.00 UTC
	Administrasi Bandar Udara
	08.00 - 16.00 LT (Senin - Jumat)
	23.00 - 07.00 UTC
Luas Lahan	: 49,83 Ha (milik Masyarakat Adat/ Hak Ulayat)
Nomor SBU/RBU	: 029/RBU/XI/2023
- Data fas sisi udara	
a. Landasan	
• Panjang x lebar	: 750 x 18 m
• Konstruksi	: Aspal Kolakan 2012
• Kemampuan	: twin other (DHC-6)
• Arah / designation	: 27-09
• Kondisi saat ini	: Baik
• Pelapisan terakhir / tahun	: 2025 (400 M thn 2025)
• Rekonstruksi	: 2019
b. SHOULDER SISI I	: 750 x 15 m2
c. SHOULDER SISI II	: 750 x 30 m2
d. OVER RUN	: -
e. TAXI WAY	: 28 x 15 M
f. APRON :	
Panjang x Lebar	: 25 x 100 M
Konstruksi	: Kolakan
Kemampuan	: Twin Otter (DHC-6)
Arah/Designation	: -
Kondisi saat ini	: Baik
Pelapisan terakhir/tahun	: 2021 tahap 1 & 2025 lanjutan (akhir)
g. TURNING AREA	: -
h. PAVED SHOULDER	: -
i. DRAINAGE	: -
• Drainage terbuka	: 1.000 M
• Drainage tertutup	: 200 M
• Peresapan/buis beton	: -
j. PAGAR BATAS BANDARA WIREMESH	: 650 M
k. PAGAR PENGAMAN LINGKUNGAN WIREMESH	: 100 M
l. MARKING	: 750 X 18 M2

2. Data Fasilitas Sisi Darat

a. Bangunan Operasi	
• Gedung Kantor	
- Dimensi	: 170 m ²
- Kondisi saat ini	: Baik

- Gedung Genset
 - Dimensi : 36m²
 - Kondisi saat ini : Sedang
- Gedung PKP-PK dan Workshop
 - Dimensi : 250 m²
 - Kondisi saat ini : Baik
- Gedung Fire Station
 - Dimensi : 36 m²
 - Kondisi saat ini : Rusak Berat
- b. Bangunan Terminal Domestik
 - Ruang tunggu keberangkatan : 200 m²
 - Ruang tunggu kedatangan : 100 m²
 - Kondisi : Rusak
 - Ruang cek-in : -
 - Ruang VIP : -
 - Jumlah kursi : 10 Set
- c. Bangunan Perumahan
 - Rumah Type 36
 - Jumlah : 4 unit
 - Kondisi : Baik
- **Data fas/peralatan lainnya**
- 1. FASILITAS SISI UDARA
 - a. UHF - HT
 - Jumlah : 10
 - Kondisi : Baik
- 2. FASILITAS NAVIGASI
 - a. WINSHOCK
 - Jumlah : 2 Buah
 - Kondisi : Baik
- 3. PERALATAN KESELAMATAN PENERBANGAN
 - a. Kendaraan PKP-PK RIV
 - Jumlah : 1 Unit
 - Kondisi : Baik
 - b. Mobil Ambulance
 - Jumlah : -
 - Kondisi : -
 - c. Mobil Patroli
 - Jumlah : 1 Unit
 - Kondisi : Baik
 - d. Apar

- - Jumlah : 8 Unit
- - Kondisi : Baik
-
- 4. FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN
- a. X-Ray Cabin
- - Jumlah : -
- - Kondisi : -
- b. Walk Through Metal Detector
- - Jumlah : -
- - Kondisi : -
- c. Hand Held Metal Detector
- - Jumlah : 7 Unit
- - Kondisi : Baik

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.6
Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

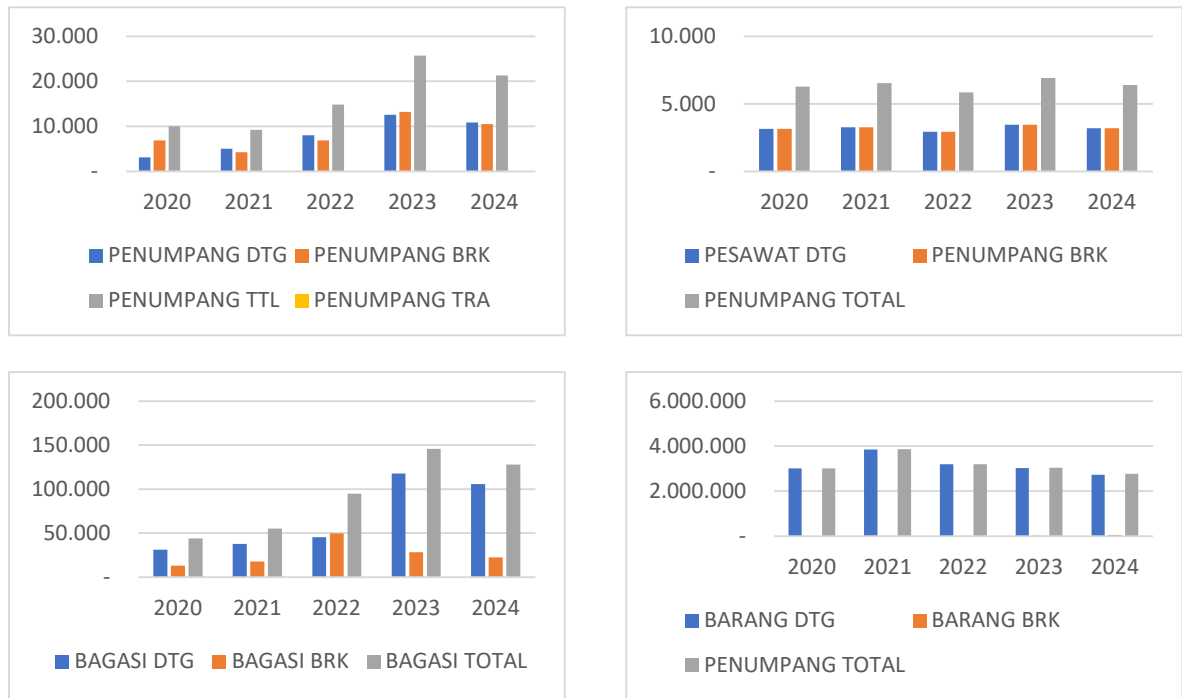
TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	Nabire-Bilorai PP / Timika-Bilorai PP, Nabire-Bilorai- Timika, Timika-Bilorai-Nabire	Asian One, Jhonlin Air Transport, Pujiastuti, MAF, AMA, Smart Aviation, Reven Global Air Transport, Dabi Air Nusantara, Tariku Aviation.
2021	Nabire-Bilorai PP / Timika-Bilorai PP, Nabire-Bilorai- Timika, Timika-Bilorai-Nabire	Asian One, MAF, AMA, Smart Aviation, Reven Global Air Transport, Dabi Air Nusantara, Tariku Aviation.
2022	Nabire-Bilorai PP / Timika-Bilorai PP, Nabire-Bilorai- Timika, Timika-Bilorai-Nabire	Asian One, MAF, AMA, Smart Aviation, Reven Global Air Transport, Dabi Air Nusantara, Tariku Aviation.
2023	Nabire-Bilorai PP / Timika-Bilorai PP, Nabire-Bilorai- Timika, Timika-Bilorai-Nabire	Asian One, MAF, AMA, Smart Aviation, Reven Global Air Transport, Dabi Air Nusantara, Tariku Aviation.
2024	Nabire-Bilorai PP / Timika-Bilorai PP, Nabire-Bilorai- Timika, Timika-Bilorai-Nabire	Asian One, MAF, AMA, Smart Aviation, Reven Global Air Transport, Dabi Air Nusantara, Tariku Aviation.

3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Arus lalu lintas di Kantor UPBU Bilorai selama kurun waktu 2020-2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.7
Data Arus Lalu Lintas UPBU Bilorai
Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG				BAGASI			BARANG (Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	TRA	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	3.136	3.136	6.272	3.107	6.838	9.945	-	30.870	12.739	43.609	3.008.030	-	3.008.030
2021	3.267	3.267	6.534	4.982	4.246	9.228	-	37.471	17.624	55.095	3.854.587	473	3.855.060
2022	2.922	2.922	7.040	8.006	6.821	14.827	-	45.267	49.490	94.757	3.187.813	2.252	3.190.065
2023	3.456	3.456	6.912	12.549	13.200	25.749	-	117.676	28.139	145.815	3.020.351	21.454	3.041.805
2024	3.190	3.190	6.380	10.808	10.513	21.321	-	105.536	22.370	127.906	2.720.223	41.881	2.762.104



Gambar 1.3
Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (Cargo)
Di UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas, rata-rata pertumbuhan pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Bilorai tahun 2020-2024 sebesar 3,14%, rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 36,97%, rata-rata pertumbuhan bagasi sebesar 30,87% rata-rata pertumbuhan kargo 3,14% dan rata-rata pertumbuhan pos - %

Terjadi kenaikan jumlah penumpang yang significant ditahun 2024 terjadi dikarenakan ekonomi di kabupaten Intan jaya sudah mulai pulih dan pembatasan penerbangan sudah longgar.

A.4 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Bilorai Tahun 2020-2024

Sebagaimana telah ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja UPBU di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, maka sasaran dan indikator kinerja utama Ditjen Perhubungan Udara meliputi:

1. Sasaran Pertama: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu, Jumlah Penumpang yang dilayani, Jumlah Kargo yang dilayani, Jumlah Pergerakan Pesawat yang dilayani, Jumlah Pengguna jasa Layanan Bandar Udara.
2. Sasaran kedua: Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu, Persentase Pemenuhan Standart Keselamatan Bandar Udara, Persentase Pemenuhan Standart Keamanan Bandar Udara.
3. Sasaran ketiga: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, terdiri dari Jumlah Dokumen Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Jumlah Dokumen SPIP, Persentase realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara, Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisir, Persentase Pencapaian Target Penerimaan Nrgara Bukan Pajak (PNBP)

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Jumlah Penumpang yang dilayani”selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 166,91% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah Penumpang yang dilayani mencapai 100,28%, dengan nilai realisasi 24.068 Orang dari target yang ditetapkan 24.000 Orang. Hal ini menunjukkan bahwa tren mengalami penurunan dibandingkan tahun 2023 yang mencapai 25.749 orang, walaupun demikian masih menunjukkan tren yang positif dibandingkan dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan adanya perkembangan ekonomi pasca wabah covid.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Jumlah Kargo yang dilayani”selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 65,48% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun

2024, capaian indikator Jumlah Kargo yang dilayani mencapai 101,38%, dengan nilai realisasi 3.097.072 Kg dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tren kenaikan dari tahun ke tahun dan mulainya meningkatnya perekonomian di Kabupaten Intan Jaya walaupun situasi di Kabupaten Intan Jaya belum bisa dikatakan aman dr vtahun 2020-2024 tetapnya rawan terkendali.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Jumlah Pergerakan yang dilayani” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 104,73% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah Kargo yang dilayani mencapai 101,40%, dengan nilai realisasi 7.098 Angka dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tren kenaikan dari tahun ke tahun dan mulainya meningkatnya perekonomian di Kabupaten Intan Jaya walaupun situasi di Kabupaten Intan Jaya belum bisa dikatakan aman dr tahun 2020-2024 tetapnya rawan terkendali.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Indeks Kepuasan Penggunaan Jasa Layanan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 55,81% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian Indeks Kepuasan Penggunaan Jasa Layanan Bandar Udara mencapai 105,38%, dengan nilai realisasi 90,63 persen dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tren kenaikan dari tahun ke tahun Walupun pada dasarnya masih kurangnya pemenuhan fasilitas pada Bandar Udara Bilorai, yang mana masih adanya ketidakpuasan dari pengguna bandar udara.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 100% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100%, dengan nilai realisasi 100 persen dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tren kenaikan dari tahun ke tahun Walupun pada dasarnya masih kurangnya pemenuhan fasilitas Keselamatan pada Bandar Udara Bilorai, yang mana masih dapat dipenuhi dan diperbaiki.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” “Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 100% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam

pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100%, dengan nilai realisasi 100 persen dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tren kenaikan dari tahun ke tahun. Walaupun pada dasarnya masih kurangnya pemenuhan fasilitas Keselamatan pada Bandar Udara Bilorai, yang mana masih dapat dipenuhi dan diperbaiki.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan ketiga** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 100% sesuai dengan, capaian Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100%, dengan nilai realisasi 100 persen dari target yang ditetapkan.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan ketiga** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik “Jumlah Dokumen SPIP” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 100% sesuai dengan, capaian Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100%, dengan nilai realisasi 100 persen dari target yang ditetapkan.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan ketiga** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik “Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 97,7% sesuai dengan, capaian Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara mencapai 85,21%, dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan adanya penurunan dari target yang telah ditetapkan hal ini diakibatkan, masih adanya anggaran yang di blokir dan anggaran itu masih ada pada DIPA. Sehingga mempengaruhi terhadap persentase penyerapan anggaran.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil diinventarisir” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 38,49% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil diinventarisir mencapai 100%, dengan nilai realisasi 100 persen dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan ketepatan dalam melakukan perencanaan.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Bilorai pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator 102,88% menunjukkan fluktuasi yang meningkat dalam pencapaian, dengan tren yang meningkat namun

menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2024, capaian Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) mencapai 100%, dengan nilai realisasi 129,90 persen dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan tren yang positif dari penerimaan negara bukan pajak. Penerimaan dari pendapatan PJP2U dan Rumah Dinas, belum adanya sumber lain dari PNBP dikarenakan belum adanya Gudang Kargo.

B. POTENSI DAN PERMASALAHAN

B.1 Lingkungan Internal

Sesuai dengan PM Perhubungan No. 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, bahwa Kantor UPBU Kelas III Bilorai terdiri atas :

- a. Kelompok Jabatan Fungsional
 - b. Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat; dan
 - c. Kelompok Jabatan Fungsional.
-
- 1) Urusan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.
 - 2) Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC), penyusunan jadwal penerbangan (slottime), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Program/ ASP), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (Airport Emergency Plan/ AEP), dan contingency plan, pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan

pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sarna dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

- 3) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan.

B.2. Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

Gambaran menyeluruh tentang perekonomian Kabupaten Intan Jaya dapat dilihat melalui neraca ekonomi yang tergambarkan dalam Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Intan Jaya sebagai berikut :

a) PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)

Melalui penghitungan PDRB ADHB, akan didapat gambaran nilai nominal seluruh barang dan jasa yang dihasilkan daerah ini. PDRB Kab. Intan Jaya pada tahun 2024 mencapai 1.248,658 miliar rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, pada tahun 2024 sektor Kontruksi merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai 455,686 miliar rupiah, atau sekitar 36,49 % dari total PDRB. Sementara sektor dengan share terkecil dalam PDRB adalah sektor Informasi dan Komunikasi yang hanya menyumbang 0,11 miliar rupiah (0,01%) dari total PDRB Kabupaten Intan Jaya pada 2024. Sektor transportasi dan perdagangan berkontribusi sebesar 12,059 miliar rupiah atau 0,97 % dari total PDRB ADHB.

b) PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)

Di sisi lain, untuk melihat perkembangan dan membandingkan perekonomian antar daerah, yang digunakan adalah PDRB ADHK. Dalam menghitung PDRB ADHK, BPS menggunakan tahun 2010 sebagai tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kab. Intan Jaya pada tahun 2024 mencapai 761,705 miliar rupiah atau naik 0,02% dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar 741,540 miliar rupiah. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2020-2024 rata-rata sebesar 3,19% per tahun. Sektor transportasi dan perdagangan berkontribusi sebesar 7,222 miliar rupiah atau 5,05 % dari total PDRB ADHK.

2) Sosial dan Budaya

Persoalan sosial tidak bisa terhindarkan dari kehidupan bermasyarakat. Begitu pula kondisi sosial di Kabupaten Intan Jaya. Masalah sosial yang terjadi antara lain perkelahian, perjudian, palang-memalang dan kecanduan minuman beralkohol. Persoalan sosial tersebut secara langsung berimplikasi terhadap ketertiban masyarakat. Apalagi saat ini dinas-dinas terkait belum optimal melaksanakan program penanganan penyakit sosial. Beberapa masalah sosial yang berakhir dengan sengketa atau konflik sering diselesaikan dengan penyelesaian secara adat. Dalam hal ini, pemerintah daerah belum berperan maksimal dalam pencegahan dan penanganan masalah sosial. Selain persoalan sosial, pemberdayaan masyarakat juga masih menjadi pekerjaan rumah bagi dinas terkait. Kondisi sosial budaya pada hakekatnya merupakan aspek yang turut mempengaruhi pemanfaatan dan pengelolaan lingkungan yang terpadu. Eksploitasi bentang alam yang tidak memperhatikan kearifan lokal diduga akan menyebabkan krisis lingkungan. Budaya bermukim masyarakat dengan latar belakang sosial-budayanya telah menghasilkan produk lingkungan binaan sebagai wujud kearifan masyarakat dalam pengelolaan dan pemanfaatan lingkungan alam. Pemanfaatan dan pengelolaan lingkungan melalui proses perencanaan dan perancangan memerlukan pendekatan yang komprehensif dan terpadu. Penerapan kearifan lokal (local wisdom) merupakan suatu upaya dalam rangka mewujudkan lingkungan binaan yang harmonis dan sustainable melalui pemanfaatan pengetahuan local, pendekatan kontekstual serta pendekatan partisipatif.

Secara umum Suku Moni merupakan suku mayoritas yang tersebar di seluruh wilayah Kabupaten Intan Jaya. Selain itu, terdapat juga masyarakat Suku Wolani, Suku Nduga, Suku Suku Dani, Suku Damal dan etnis pendatang lainnya. [Hal inilah yang membuat Kawasan Intan Jaya mempunyai beragam kebudayaan khas daerah. Di sini terdapat berbagai macam kebudayaan seperti tari-tarian, musik, kerajinan lokal dll.](#) Beberapa tradisi adat istiadat masyarakat suku di Kabupaten Intan Jaya masih dipertahankan dengan baik sampai dengan sekarang. Di wilayah ini kegiatan sosial dan budaya masyarakat setempat tidak berpengaruh negatif atau tidak menjadi kendala dalam penyelenggaraan pelayanan bandar udara namun keberadaan bandar udara di wilayah ini memberikan kemudahan bagi wisatawan baik domestic maupun mancanegara untuk berkunjung dengan mudah, cepat dan aman untuk menyaksikan keaneka ragaman seni budaya dari beberapa ethnic suku di daerah ini.

3) Politik

Dukungan Pemerintah Daerah Kabupaten Intan Jaya terhadap perkembangan transportasi udara di wilayah ini diwujudkan dalam penetapan beberapa regulasi di tingkat pemerintah daerah yang bertujuan untuk memberikan arah kebijakan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di wilayah Kabupaten Intan Jaya. Adapun beberapa kebijakan pemerintah daerah terkait peningkatan sarana dan prasarana transportasi di wilayah ini antara lain diuraikan sebagai berikut :

PERATURAN DAERAH KABUPATEN INTAN JAYA TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN INTAN JAYA TAHUN 2020 – 2035

Pragraf 2

Sistem Jaringan Transportasi Udara

Pasal 11

- (1) Sistem jaringan transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, terdiri atas :
 - a. tatanan **kebandarudaraan**; dan
 - b. ruang udara untuk penerbangan.
- (2) Tatanan **kebandarudaraan** sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, terdiri atas:
 - a. **bandar** udara pengumpan; dan
 - b. Bandar udara perintis.
- (3) **Bandara** udara pengumpan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a yaitu **Bandar Udara Bilogai** di Distrik Sugapa;
- (4) **Bandara** udara perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b yaitu terdiri dari;
 - a. Lapangan Terbang Bilai di Distrik Homeyo;
 - b. Lapangan Terbang Ugamba di Distrik Sugapa;
 - c. Lapangan Terbang Pogapa di Distrik Homeyo;
 - d. Lapangan Terbang Selemama di Distrik Homeyo
 - e. Lapangan Terbang Mbugulo di Distrik Wandai;
 - f. Lapangan Terbang Bugalaga di Distrik Mbiandoga; dan
 - g. Lapangan Terbang Agisiga di Distrik Agisiga
- (5) Ruang udara untuk penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri atas:
 - a. ruang udara di sekitar bandara yang dipergunakan untuk operasi penerbangan yang berada di wilayah udara Kabupaten; dan
 - b. Ruang udara yang ditetapkan sebagai jalur penerbangan diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku

4) Pertahanan dan Keamanan

Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Papua memiliki batas-batas: Utara: Samudra Pasifik; Selatan: Laut Arafura dan Laut Coral; Barat: Laut Solomon dan Laut Bismarck; Timur: Laut Seram dan Laut Halmahera Bandar Udara Bilorai di Kabupaten Intan Jaya Provinsi Papua merupakan bandar udara yang berada di daerah kabupaten wilayah pegunungan dimana memiliki tingkat resiko terhadap gangguan keamanan sehingga bandar udara bilorai, Pengamanan bandara dibantu oleh TNI/POLRI, karena termasuk daerah rawan konflik bersenjata.

5) Kondisi Geografis Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Papua terletak antara garis koordinat $2^{\circ}25'$ LU – $9^{\circ}10'$ Lintang Selatan dan antara $130^{\circ}00'$ BT – $141^{\circ}00'$ Bujur Timur. Disebelah utara, Provinsi Papua berbatasan dengan Samudera Pasifik, di sebelah selatan berbatasan dengan Laut Arafuru, di sebelah barat berbatasan dengan Provinsi Papua Barat, dan di sebelah timur berbatasan dengan Negara Papua Nugini. Luas wilayah Papua mencapai $315.091,62 \text{ km}^2$ yang terbagi menjadi 28 kabupaten dan 1 kota.

Bentang alam daratan Provinsi Papua sangat ekstrem dan menakjubkan. Dataran rendah rawa-rawa, hutan bakau, dan aliran sungai terbentang di bagian selatan hingga pesisir pantai. Rangkaian pegunungan tinggi Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya dengan lereng-lerengnya yang curam di beberapa bagian terbentang dari barat ke timur di bagian tengah. Di sebelah selatan searah dengan pegunungan tinggi pegunungan tinggi terbentang rangkaian pegunungan yang lebih pendek dan dipotong oleh lembah Sungai Memberamo di bagian tengahnya. Lahan di antara daerah pegunungan ini berupa lembah-lembah yang dalam.

Secara topografi, wilayah Provinsi Papua terdiri dari wilayah dataran rendah, pesisir, dan pegunungan yang terdiri atas tiga deretan pegunungan yaitu Pegunungan Utara di lingkaran luar, deretan Pegunungan Selatan di lingkaran dalam, serta deretan Pegunungan Tengah yang merupakan tepi dari The Australian Continent. Daerah pegunungan berada pada ketinggian di antara 3000-4000 dan lebih dari 4000 meter dari permukaan laut (mdpl). Wilayah tertinggi terdapat di Kabupaten Puncak Jaya dengan ketinggian 2.980 mdpl sedangkan yang paling rendah adalah Kota Jayapura dengan ketinggian rata-rata 4 mdpl. Papua

memiliki hutan seluas 32,75 juta hektar. Sekitar 81,14 persen dari luas lahan di Papua berupa tutupan hutan yang mengandung kekayaan keanekaragaman hayati begitu tinggi. Sebagai wilayah yang dikelilingi laut dan berada di perairan bebas samudera pasifik, Provinsi Papua juga memiliki beberapa pulau yang berbatasan dengan negara lain. Terdapat dua daerah terluar di Papua yang wilayahnya berbatasan dengan perairan negara Palau dan Australia, yaitu di Kabupaten Supiori dan Merauke. Perbatasan darat Indonesia dan Papua Nugini di Provinsi Papua terdapat di beberapa kabupaten yaitu di Kabupaten Keerom, Kabupaten Pegunungan Bintang, Kabupaten Merauke, Kabupaten Boven Digul dan Kota Jayapura yang panjangnya dari utara ke selatan sepanjang 820 km². Provinsi ini rawan bencana alam seperti gempa bumi, longsor dan banjir. Hal tersebut diakibatkan oleh aktivitas lempeng Indo-Australia di bagian selatan dan lempeng pasifik di bagian utara-timur laut menyebabkan Pulau Papua secara umum akan selalu rentan mengalami pergeseran-pergeseran secara tektonik.

B.3 Potensi

1) Sumber Daya Alam

Pertambangan

Wilayah Kabupaten Intan Jaya juga sangat potensial untuk pengembangan kawasan pertambangan. Saat ini sudah teraktivasi beberapa tambang tradisional yang dioperasikan oleh masyarakat setempat. Adapun beberapa Ijin Usaha Pertambangan (IUP) atau non pertambangan rakyat yang sudah disahkan dan akan beroperasi di Intan Jaya pada tabel dibawah ini.

Izin Perusahaan Tambang	Luas (Ha)
FREEPORT INDONESIA	129,859.6
IRJA EASTERN MINERALS	80,348.4
IRJA EASTERN MINERALS RL2	34,948.6
PT. IRIANA MUTIARA MINING RL2	283,277.5
PT. NABIRE BAKTI MINING	19,387.3
Total Luas (Ha)	547,821.2

Secara keseluruhan hanya sebesar 280,210.4 Ha atau sekitar 35% dari wilayah Kabupaten Intan Jaya potensial untuk pengembangan kawasan pertambangan, namun dilihat dari tabel di atas, luas kawasan izin perusahaan tambang mencapai 547,821.2 Ha atau 69% dari total wilayah keseluruhan. Perbedaan tersebut terjadi karena kegiatan pertambangan membutuhkan fasilitas

pendukung lain seperti kantor, gudang penyimpanan, lahan parkir alat berat dan lainnya yang juga membutuhkan wilayah cukup luas.

Pertanian dan Perkebunan

Pengembangan Kawasan Budidaya Pertanian dan Perkebunan Saat ini Kabupaten Intan Jaya merupakan pemasok komoditas pertanian dan perkebunan seperti sayuran dan buah-buahan ke luar daerah. Perminggunya, diangkut sekitar 10 ton sayuran dan buah-buahan dari beberapa distrik di Kabupaten Intan Jaya ke luar daerah terutama Tembaga Pura (wilayah kerja PT. Freeport Indonesia). Capaian tersebut dapat ditingkatkan di tahun-tahun mendatang dengan memaksimalkan kawasan yang potensial untuk pengembangan kawasan pertanian dan perkebunan. Adapun kawasan-kawasan yang potensial untuk pengembangan sector pertanian dan perkebunan dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Rencana Kawasan Budidaya	Luas (Ha)
Kawasan Potensi Perkebunan	6,850.9
Kawasan Potensi Tanaman Pangan Lahan Basah	13,952.7
Kawasan Potensi Tanaman Pangan Lahan Kering	12,564.4
Kawasan Potensi Tanaman Pangan Lahan Basah	4,733.9

Wilayah Kabupaten Intan Jaya sangat potensial untuk pengembangan kawasan tanaman pangan lahan basah dan kering. Hasil analisis menunjukkan bahwa sekitar 13.952,7 Ha dapat dimanfaatkan untuk pengembangan kawasan tanaman pangan lahan basah atau sebesar 1,76% dari total luas wilayah Intan Jaya. Luas yang tidak jauh berbeda pada kawasan potensi tanaman pangan lahan kering sebesar 12.564,4 Ha atau sebesar 1,59% dari total luas wilayah Intan Jaya. Akan tetapi, luas kawasan potensi perkebunan jauh lebih kecil yakni hanya sekitar 6.850,9 Ha. Angka tersebut bahkan hanya sebesar 49% dari total luas kawasan potensi tanaman pangan lahan basah. Begitu juga dengan luas kawasan potensi tanaman lahan basah yang hanya sekitar 4.733,9 Ha atau sebesar 0,60% dari total luas wilayah keseluruhan.

2) Pariwisata

Papua memang tidak hanya kaya akan adat istiadat nenek moyang yang masih dijalankan oleh warganya. Bahkan di daerah inilah yang masih belum banyak tersentuh teknologi. Meski begitu, Papua memiliki berbagai daerah dengan destinasi wisata alam yang memukau, salah satunya adalah Intan Jaya. Intan Jaya merupakan sebuah kabupaten di Papua yang dikelilingi oleh pegunungan. Penuh dengan aneka kekayaan alam, Kabupaten Intan Jaya seringkali menjadi tempat berburu destinasi yang indah bagi wisatawan. Mulai dari puncak, desa wisata, keunikan adat istiadat, dan masih banyak lagi. Bahkan yang lebih unik lagi, Intan Jaya dihuni lebih dari 5 suku sekaligus. Hal ini membuat pengunjung dapat belajar bagaimana Indonesia memiliki keanekaragaman. Adapun potensi wisata yang berada di Kabupaten Intan Jaya sebagai berikut:

1. Puncak Carstenz

Puncak Carstenz, puncak tertinggi di Indonesia. Bahkan puncak Carstenz masuk dalam 7 puncak tertinggi di Dunia yang mencapai ketinggian 4.884 meter di atas permukaan laut. Serta yang tertinggi diantara lempeng benua Australia-Oceania. Di sekitar puncaknya terdapat salju yang menyelimuti daerah pegunungan. Konon, salju tersebut merupakan salju abadi yang tak akan pernah meleleh biarpun terjadi perubahan musim. Saljunya pun sudah ada sejak zaman purba. Masyarakat Indonesia sendiri lebih mengenal nama puncak ini dengan sebutan Puncak Jaya. Kalau nama Carstenz memang berasal dari seorang penjelajah asal Belanda yaitu Jan Carstenzoon, ia menemukan gletser pada tahun 1623 di puncak Jaya.

2. Desa Menuju Puncak Carstenz

Sebelum mendaki, pastinya akan melewati beberapa jalur pembukaan. Meski ada banyak jalur mencapai puncak tersebut, namun pendaki seringkali melewati Kecamatan Sugapa. Di mana kecamatan yang satu ini merupakan gerbang utama. Bahkan jalur Sugapa dinilai yang paling alami dibandingkan dengan jalur pendakian lainnya. Meski begitu untuk memulai pendakian harus melalui jalur yang cukup sulit. Kondisi tracking yang masih berbatu juga tanjakan yang licin akan menghiasi perjalanan pendaki. Sedangkan untuk pendaki yang lebih menginginkan jalur yang cukup mudah, bisa melalui PT Freeport. Di mana kondisi jalan di daerah tersebut cukup modern karena dekat dengan pembangunan.

3. Wisata Budaya Intan Jaya Papua / Festival Kebudayaan Intan Jaya

Intan Jaya Papua memang memiliki banyak sekali keunikan. Selain dari wisata alamnya, juga dari kebudayaannya. Intan Jaya sendiri mempunyai kurang lebih 5 suku yang menetap. Hal inilah yang

membuat Kawasan Intan Jaya mempunyai beragam kebudayaan khas daerah. Di sini terdapat berbagai macam kebudayaan seperti tari-tarian, musik, kerajinan lokal dan banyak lagi.

Di Intan Jaya sendiri hampir setiap tahun selalu diadakan festival kebudayaan. Biasanya dilakukan di bulan September. Setidaknya terdapat 20 sanggar seni yang berasal dari 6 distrik dan menampilkan tarian khas daerah serta kebudayaan lain. Perlombaan juga kerap dilakukan dengan tujuan agar warisan budaya tak hilang dimakan waktu. Wisatawan pun bisa menikmati pameran seni kebudayaan yang dibuat oleh para pengrajin lokal. Hasil karyanya dapat kamu lihat saat festival digelar.

4. Kolam Garam Intan Jaya

Di Distrik Wandai, Kabupaten Intan Jaya terdapat sebuah kolam yang banyak dimanfaatkan oleh penduduk sekitar untuk memproduksi garam. Jadi, di daerah tersebut memang ada sebuah kolam yang berbentuk elips 5 x 2 meter. Air dalam kolam tersebut bersumber dari bawah batu besar yang ada di sana. Warga biasa menyebut istilah kolam Garam dengan Moe Kumu. Di mana Kumu sendiri dalam bahasa daerah berarti garam. Katanya air yang ada di sungai ini tidak pernah surut, bahkan ketika tidak turun hujan sekalipun.

Kolam Garam ini ada di beberapa tempat di Intan Jaya yaitu Desa Ugimda, Kampung Sabisa, dan kampung Homeyo. Uniknya kolam garam ini juga diproduksi langsung bersumber dari tanah. Untuk mengolah garam yang ada di Kolam Garam, setiap orang harus menyiapkan drum untuk penampungan air. Selanjutnya, air dalam drum tersebut akan diolah dengan cara dibakar. Proses pemanasan ini dilakukan untuk membuat kandungan air menyusut sehingga yang tersisa hanya gumpalan garam. Garam basah hasil proses tersebut akan dikeringkan dengan cara diletakkan di atas api. Namun, sebelumnya garam tersebut dibungkus dengan daun pandan yang sudah dibentuk sedemikian rupa terlebih dahulu.

5. Air terjun Intan Jaya

Keindahan alam di Intan Jaya memang sangat luar biasa membuat siapapun terpesona. Bahkan sungai-sungainya pun memiliki ukuran yang luas. Kawasan sungai biasanya dijadikan sebagai lokasi untuk menggelar festival kebudayaan. Selain itu, masih terdapat beberapa air terjun yang masih terjaga keasliannya. Tak tanggung-tanggung ada 8 (delapan) air terjun yang berada di Intan Jaya. Diantaranya adalah Air Terjun Munilologo, Air Terjun Penderasan Dahu Wu, Air Terjun

Teladas Pini Wu, Air Terjun Ugi Wu, Air Terjun Penderasan Jele Wu, Air Terjun Teladas Kumbalu Wu, Air Terjun Wagapipu Wu dan juga Air Terjun Bagungela Wu.

6. Desa Wisata Ugimba

Papua yang memang kaya akan budaya dan adat istiadat warga desanya memiliki sebuah desa wisata bernama Desa Ugimba. Desa yang satu ini terletak di Kabupaten Intan Jaya yang dinyatakan memiliki udara bersih dan sehat. Di balik itu, Desa Ugimba menyimpan pesona yang luar biasa. Prestasinya sebagai desa wisata memang tidak bisa dianggap remeh. Pasalnya di sinilah wisatawan bisa mendapatkan pemandangan alam yang masih alami. Bahkan secara tidak langsung Desa Ugimba ini menjadi tempat peristirahatan para pendaki Puncak Carstenz. Peresmian Desa Ugimba sebagai desa wisata telah dilakukan sejak 2014 lalu, di mana desa tersebut dikenal memiliki segudang panorama alam. Beberapa diantaranya adalah deretan gunung yang nampak sejauh mata memandang. Tidak lupa perbukitan hijau yang membuat siapaapaun betah berlama-lama di sana.

3) Letak Geografis Wilayah

Secara astronomis, Kabupaten Intan Jaya terletak pada 2057'19" – 3054'04" LS dan 136010'21" – 137021'34 BT (letak indikatif tahun 2013). Letak geografis Kabupaten Intan Jaya berada di pegunungan tengah Papua. Letak tersebut membuat karakteristik wilayah Kabupaten Intan Jaya didominasi oleh wilayah dataran tinggi. Wilayah dataran tinggi dapat dijumpai di seluruh distrik di Kabupaten Intan Jaya, sementara wilayah dataran rendah terdapat di Distrik Tomosiga, dan sebagian kecil di Distrik Mbiandoga dan Agisiga. Kabupaten Intan Jaya merupakan Daerah Otonomi Baru (DOB) yang resmi terbentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 54 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kabupaten Intan Jaya. Kabupaten Intan Jaya memiliki luas wilayah ±790.996,8 ha (luas indikatif tahun 2020), dengan ibukota Kabupaten berada di Distrik Sugapa. Secara administratif, Kabupaten Intan Jaya diapit oleh beberapa kabupaten tetangga, antara lain:

Sebelah Utara	: berbatasan dengan Kabupaten Waropen
Sebelah Timur Laut	: berbatasan dengan Kabupaten Memberamo Raya
Sebelah Timur	: berbatasan dengan Kabupaten Puncak
Sebelah Tenggara	: berbatasan dengan Kabupaten Puncak

Sebelah Selatan : berbatasan dengan Kabupaten Mimika

Sebelah Barat Daya : berbatasan dengan Kabupaten Paniai

Sebelah Barat : berbatasan dengan Kabupaten Nabire

Sebelah Barat Laut : berbatasan dengan Kabupaten Nabire

Kabupaten Intan Jaya memiliki 8 distrik yang terdiri dari 97 kampung. Dua distrik di antaranya, yaitu Distrik Ugimba dan Distrik Tomosiga masing-masing merupakan hasil pemekaran dari Distrik Sugapa dan Distrik Agisiga pada tahun 2013.

Ditinjau dari topografinya, seluruh wilayah di Kabupaten Intan Jaya merupakan dataran tinggi yang terletak pada ketinggian antara 500 – 3500 meter dari permukaan laut.

Beberapa wilayah di Provinsi Papua masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Salah satunya adalah Kabupaten Intan Jaya yang kondisi geografisnya memiliki hutan lebat serta tidak memiliki infrastruktur jalan yang memadai kemudian berdampak terhadap sulitnya akses distribusi barang dan orang. Hal tersebut menyebabkan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara sampai saat ini merupakan satu-satunya alat angkut yang paling efektif dan paling banyak dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah tersebut. Pembangunan dan pengembangan bandar udara pun dilakukan di Papua agar konektivitas dan suplai logistik berjalan dengan baik. Fakta tersebut menjadikan Papua menjadi lokasi dengan jumlah bandar udara paling banyak di antara provinsi lainnya di Indonesia

B.4 Permasalahan

1) SDM

Saat ini masih banyaknya SDM yang Lisensi kadaluarsa dan Sebagian pegawai belum mendapatkan panggilan Diklat.

2) Anggaran

Adanya penghematan anggaran dengan fokus pada penggunaan dana yang lebih efektif dan efisien untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik yang telah ditetapkan, hal ini juga berpengaruh terhadap target prioritas pengembangan bandara khususnya yang menjadi tertunda dan secara langsung berdampak pada pencapaian kinerja bandar udara. Belum terpenuhinya Dokumen, fasilitas keselamatan dan keamanan contohnya Rencana Induk, RTT,

Pembangunan Drainase Sisi Udara, Pagar Sisi Udara, Apron, Pembangunan Mess Pegawai, Halaman Parkir, dan Jalan Akses.

3) Pelayanan sarana dan prasarana

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait pelayanan penumpang, pesawat dan kargo di Bandar Udara Kelas III Bilorai antara lain :

CONTOH :

- a) Aset tanah bandar udara masih dimiliki oleh masyarakat adat dan belum dapat terselesaikan sehingga kegiatan pengembangan bandar udara belum dapat berjalan secara optimal dan berkesinambungan.
- b) Rusaknya Gedung terminal yang terjadi pada kurun waktu tahun 2024-2025. Yang mengakibatkan belum bisa digunakannya Gedung terminal.

4) Keselamatan dan Keamanan Bandara

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait aspek keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Kelas III Bilorai antara lain :

CONTOH :

- a) Ditemukan genangan air setelah terjadi hujan Landasan Pacu (Runway), dan Apron yang dapat mengganggu pelayanan bandar udara.
- b) Pembangunan Pagar Sisi Udara (pagar DKT) pembatas antara jalan akses dan sisi udara.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III BILORAI

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045

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
Ekonomi

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, Kesenjangan Gender dan Masyarakat
Inklusif
- IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas
- IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan
- IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesenambungan 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:

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

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN TAHUN 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 berbasis 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.



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.



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

Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

Tabel 2.2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

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

Sumber:Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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

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

- 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

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.

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 dioperasikan 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 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> 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 ($CKLT_N$) $CKLT_N = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ 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
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKST_N$) $CKKST_N = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{RKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{RKT} = 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 Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$ $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

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

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

Tabel 2.4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara)

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

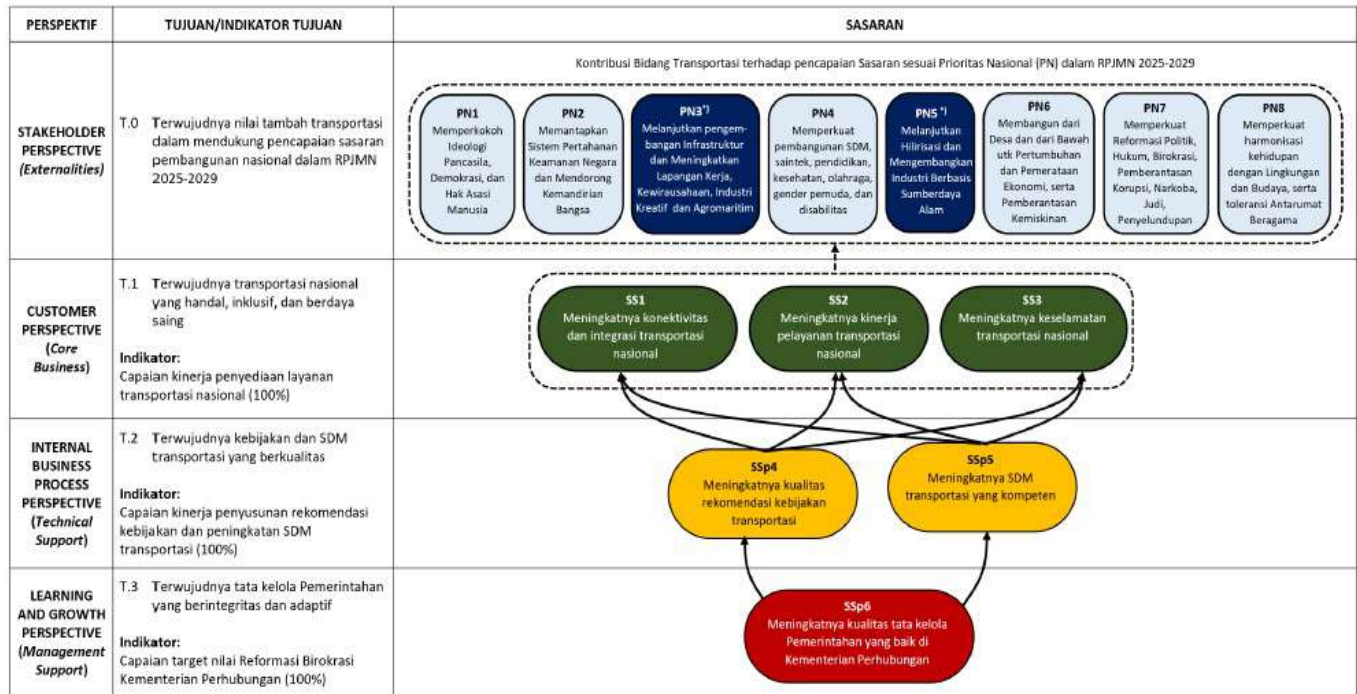
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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 Tabel 2.1 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.



*) 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.

Gambar 2.3 *Strategy Map* Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang 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.

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

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.

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.

TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

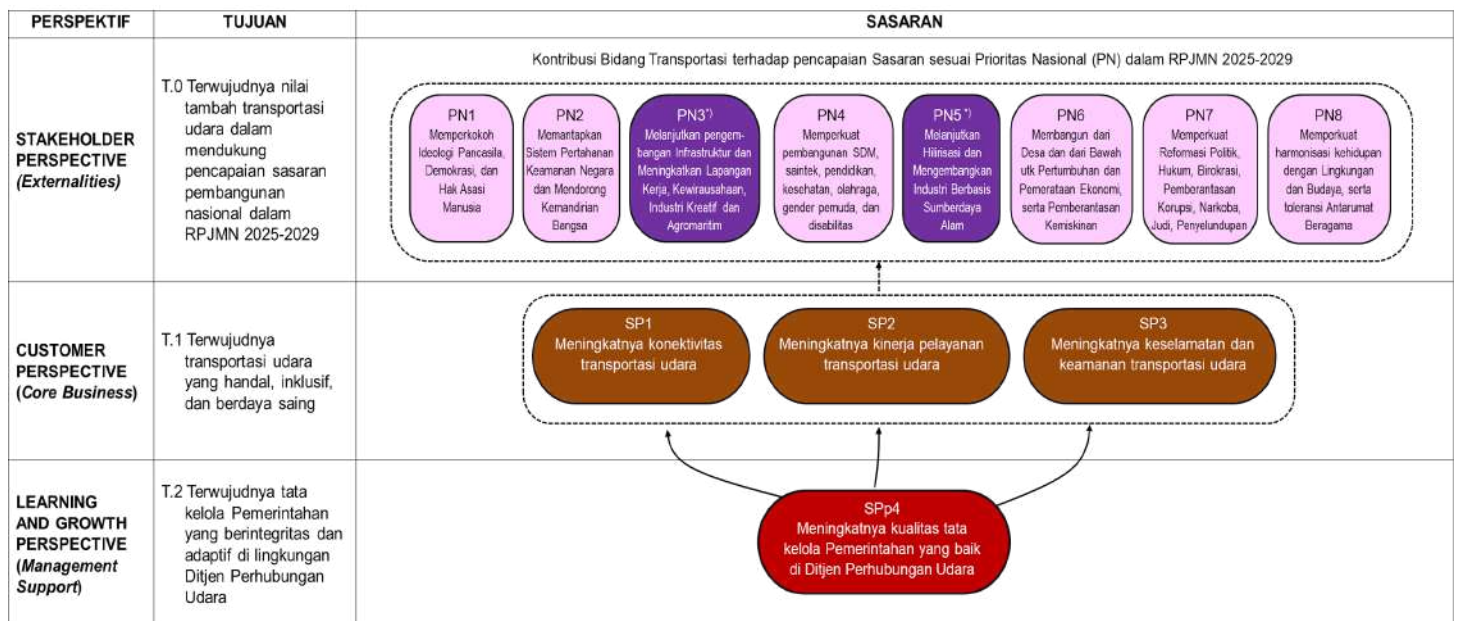
- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase *On 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)

Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN UPBU KELAS III BILORAI TAHUN 2025-2029

“Terwujudnya penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara dalam mewujudkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu konektivitas Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden”.

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut :

- Keselamatan Penerbangan : suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
- Keamanan Penerbangan : suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
- Pelayanan : Proses pemenuhan kebutuhan pengguna jasa di Bandar Udara

MISI

1. Mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara;
2. Meningkatkan sarana dan prasarana bandar udara yang andal dan optimal;
3. Mewujudkan pelayanan jasa kebandarudaraan yang berkualitas, dengan didukung oleh SDM yang profesional;
4. Meningkatkan kinerja administrasi dan keuangan yang terukur dan akuntabel.

TUJUAN

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
2. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa kebandarudaraan sesuai standar pelayanan jasa kebandarudaraan;
3. Meningkatkan produktivitas bandar udara melalui peningkatan kualitas SDM;

4. Menciptakan pengelolaan administrasi dan keuangan bandar udara yang efektif dan efisien.

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Kelas III Bilorai Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara.
2. Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara
3. Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN UPBU KELAS III BILORAI

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan UPBU Kelas III Bilorai, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) UPBU Kelas III Bilorai yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2.5 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan
UPBU Kelas III Bilorai

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis
		Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
		Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Kelas III Bilorai
		Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas III Bilorai

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III BILORAI

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III BILORAI

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Bilorai sebagai berikut :

1. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara sesuai peraturan perundang-undangan;
2. Pengembangan bandar udara dilakukan sesuai dengan dokumen Rencana Induk Bandar Udara;
3. Pengembangan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek kelestarian lingkungan;
4. Optimalisasi fasilitas bandar udara untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan;
5. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan melalui Perencanaan Terpadu antara Kantor UPBU Kelas III Bilorai dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Bilorai dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam perusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas III Bilorai dengan mengikuti training di dalam dan luar negeri;
10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
11. Mendukung kelancaran pelaksanaan Program Jembatan Udara di wilayah Kabupaten Intan Jaya, Papua Tengah;
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Kabupaten Intan Jaya, Papua tengah

Berdasarkan arah kebijakan tersebut di atas, disusun strategi sebagai berikut :

1. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara; dan kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keamanan penerbangan;
2. Peningkatan standar pelayanan penumpang di bandar udara antara lain melalui perbaikan pada fasilitas *check in* bandar udara, pelayanan bagasi, fasilitas toilet, tempat ibadah, *nursery room*, ruang

merokok, fasilitas kebersihan, fasilitas pencahayaan dan suhu ruangan, fasilitas informasi, fasilitas antarmoda, fasilitas penumpang berkebutuhan khusus, dll;

Dalam rangka peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara Kelas III Bilorai, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025 - 2029 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Kelas III Bilorai (KP 590 tentang Rencana Induk Bandar Udara) yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2025 - 2025 antara lain adalah :

- a. Pemotongan Bukit di Ujung Runway 27
 - b. Lanjutan Pelapisan Landasan Pacu dengan Kolakan Termasuk Marking
 - c. Lanjutan Kontruksi Apron
 - d. Pembuatan dan Pemasangan Pagar Pengamanan Pembatas Lahan Bandar Udara
 - e. Rehab Gedung PKP-PK dan Workshop
 - f. Pengadaan Foam Tender
 - g. Pengadaan dan Pengiriman Peralatan Penunjang PKP-PK
 - h. Pengadaan Tabung Pemadam
 - i. Pengadaan dan Pemasangan X-Ray Cabin dengan TIP
 - j. Pengadaan dan Pemasangan Walktrought MD
 - k. Pengadaan dan Pemasangan CCTV (10 Titik)
 - l. Dll
3. Pelaksanaan survei kepuasan pelanggan guna menjaring masukan dari pengguna jasa layanan bandar udara.
 4. Peningkatan pemanfaatan dan optimalisasi aset bandar udara;
 5. Peningkatan standar kompetensi dan profesionalisme SDM bandar udara melalui diklat-diklat penerbangan;
 6. Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;
 7. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara untuk mendukung pelaksanaan jembatan udara;
 8. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara guna mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam.

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Kelas III Bilorai antara lain:

- a. Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029
Uraikan kebijakannya jika bandara disebut dalam dokumen ini
- b. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029
Uraikan kebijakannya jika bandara disebut dalam dokumen ini
- c. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional
Uraikan peran, hierarki, dan klasifikasi bandara yg ada dalam RINBU
- d. PP 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional tahun 2010-2025
Uraikan kebijakannya jika Kota/Kabupaten disebut dalam dokumen ini
- e. Dukungan bandar udara terhadap KEK atau KI
Uraikan kebijakannya jika bandara disebut dalam dokumen ini

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Bilorai antara lain :

1. Berdasarkan KM 166 Tahun 2019 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU) :
 - Bandar Udara Bilorai merupakan bandar udara Domestik;
 - Bandar Udara Bilorai merupakan bandar udara di daerah terisolir;
 - Bandar Udara Bilorai merupakan bandar udara Pengumpan (P) dengan klasifikasi landas pacu 1B.

3.2 MANAJEMEN RISIKO

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.

Pada Tabel 2.6 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Kelas III Bilorai. Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 2.6 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana

Bisnis Proses		xx					Sistem Pengendalian yang ada		Level			Keputusan Mitigasi	Prioritas
No	Uraian	Kode	Peristiwa	Penyebab	Dampak	Kategori Risiko	Uraian	E/KE/TE	Kemungkinan	Dampak	Risiko	(Y/T)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Prasarana Bidang Konektivitas Udara	D.5.1.MR.1	Terganggunya kenyamanan pengguna jasa angkutan udara	Kurangnya fasilitas penunjang pelayanan terminal penumpang bandar udara	Menurunnya indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara	Risiko Operasional	Melengkapi fasilitas penunjang pelayanan terminal penumpang bandar udara	E	2	2	7	T	5
2	OM Prasarana Bidang Konektivitas Udara	D.5.2.MC.1	Masuknya hewan ternak milik masyarakat sekitar ke daerah keamanan terbatas	Belum adanya pagar di daerah kemanan terbatas dari jalan akses baru ke terminal baru bandar udara	Menurunnya presentase pemenuhan standar keselamatan dan keamanan bandar udara	Risiko Operasional	Melakukan pembuatan pagar di daerah kemanan terbatas	TE	3	4	17	Y	2
3	Prasarana Bidang Konektivitas Udara	D.5.3.MY.1	Dokumen perencanaan yang tidak lengkap	Data dukung terkait dokumen masih kurang	Ditolaknya usulan terkait perencanaan pengembangan bandar udara Bilorai dan dokumen-dokumen kelengkapannya	Risiko Operasional	Melakukan konsultasi dengan konsultan perencana	E	3	2	10	T	4
4	OM Prasarana Bidang Konektivitas Udara	D.5.4.MC.2	Pesawat mengalami kecelakaan dikarenakan ban pecah dan mengalami kejadian patah drag link nose gear sehingga pesawat bisa mengalami runway excursion	Landasan pacu (Runway) UPBU Bilorai memiliki perbedaan ketinggian (tidak rata) dan memiliki beberapa lubang	Menurunnya presentase pemenuhan standar keselamatan dan keamanan bandar udara	Risiko Operasional	Melakukan perawatan/pemeliharaan fasilitas sisi udara	TE	3	5	22	Y	1
5	OM Prasarana Bidang Konektivitas Udara	D.5.5.EX.1	Adanya genangan air di sekitar runway dan apron baru	Curah hujan yang cukup tinggi di Kabupaten Intan Jaya	Menurunnya presentase pemenuhan standar keselamatan dan keamanan bandar udara	Risiko Operasional	Melakukan pembuatan drainase tertutup di bagian utara sisi udara	TE	2	4	13	Y	3
6	Layanan BMN	D.5.6.MY.2	Ada beberapa aset negara di bandar udara yang belum selesai di inventarisasi	Kekurangan pelatihan atau pemahaman yang cukup tentang prosedur dan aturan pengelolaan aset dapat menyebabkan kesalahan atau kelalaian	Tidak tercapainya target nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Risiko Kepatuhan	Implementasi sistem kontrol internal, pelatihan karyawan, pengawasan ketat, sistem pelaporan pelanggaran, sanksi yang jelas, dan penguatan budaya kepatuhan	E	2	2	7	T	5
7	Layanan Perkantoran	D.5.7.MC.3	Mesin genset mati menyebabkan terhambatnya operasional	Kurangnya perawatan/pemeliharaan peralatan dan mesin	Menurunnya jumlah pesawat, penumpang dan kargo yang dilayani	Risiko Operasional	Melakukan pemeliharaan peralatan dan mesin dengan rutin	E	2	2	7	T	5
8	Layanan Perencanaan dan Penganggaran	D.5.8.MY.3	Berkurangnya kegiatan asistensi perencanaan ke direktorat terkait	Adanya kebijakan refocusing/penghematan anggaran	Pekerjaan belanja modal tidak sesuai dengan rencana strategis organisasi	Risiko Operasional	Melaksanakan perencanaan anggaran terkait dengan Layanan Perencanaan dan Penganggaran	E	1	1	1	T	8
9	Layanan Manajemen Keuangan	D.5.9.MY.4	Berkurangnya kegiatan asistensi perencanaan ke direktorat terkait	Adanya kebijakan refocusing/penghematan anggaran	Pekerjaan belanja modal tidak sesuai dengan rencana strategis organisasi	Risiko Operasional	Melaksanakan perencanaan anggaran terkait dengan Layanan Manajemen Keuangan	E	1	1	1	T	8

10		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	D.5.10.MY.5	Berkurangnya kegiatan asistensi perencanaan ke direktorat terkait	Adanya kebijakan refocusing/penghematan anggaran	Pekerjaan belanja modal tidak sesuai dengan rencana strategis organisasi	Risiko Operasional	Melaksanakan perencanaan anggaran terkait dengan Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	E	1	1	1	T	8
----	--	---	-------------	---	--	--	--------------------	--	---	---	---	---	---	---

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III BILORAI

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

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

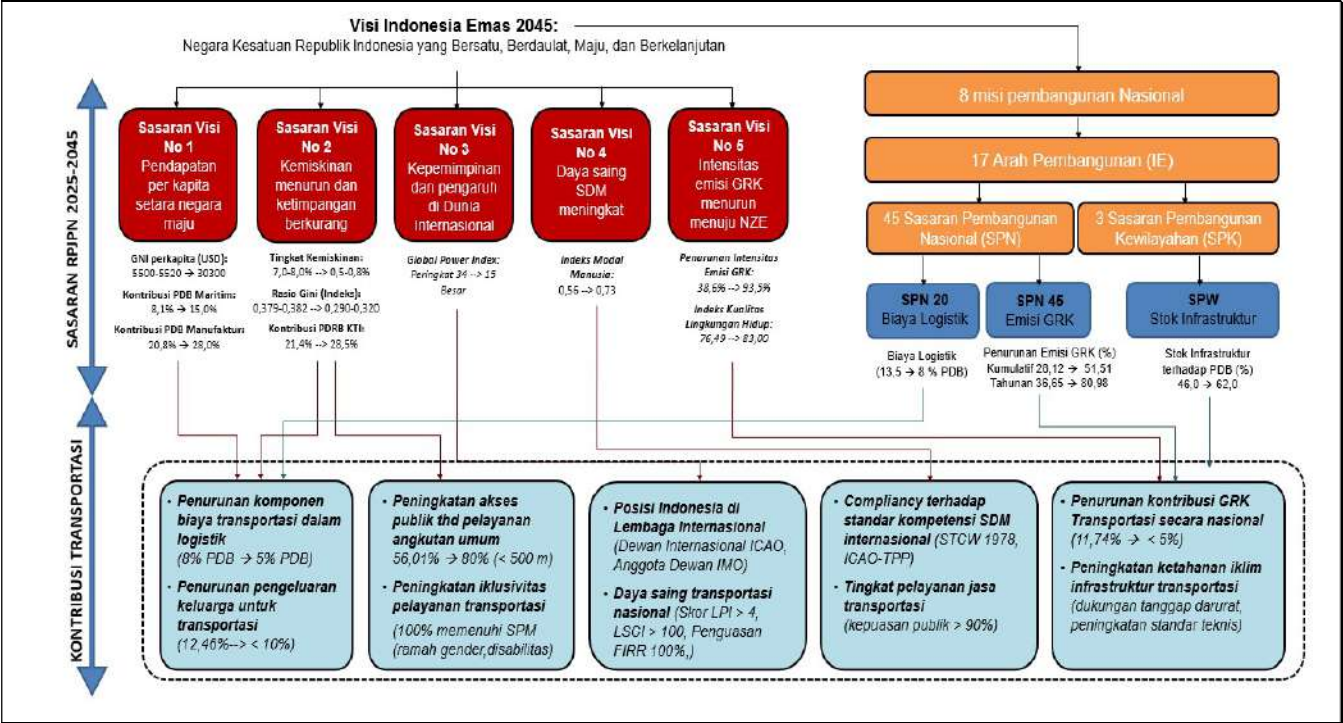
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan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

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

Sasaran keempat adalah meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan teknologi, inovasi dan kreativitas, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui

peningkatan Indeks Modal Manusia (*Human Capital Indeks*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

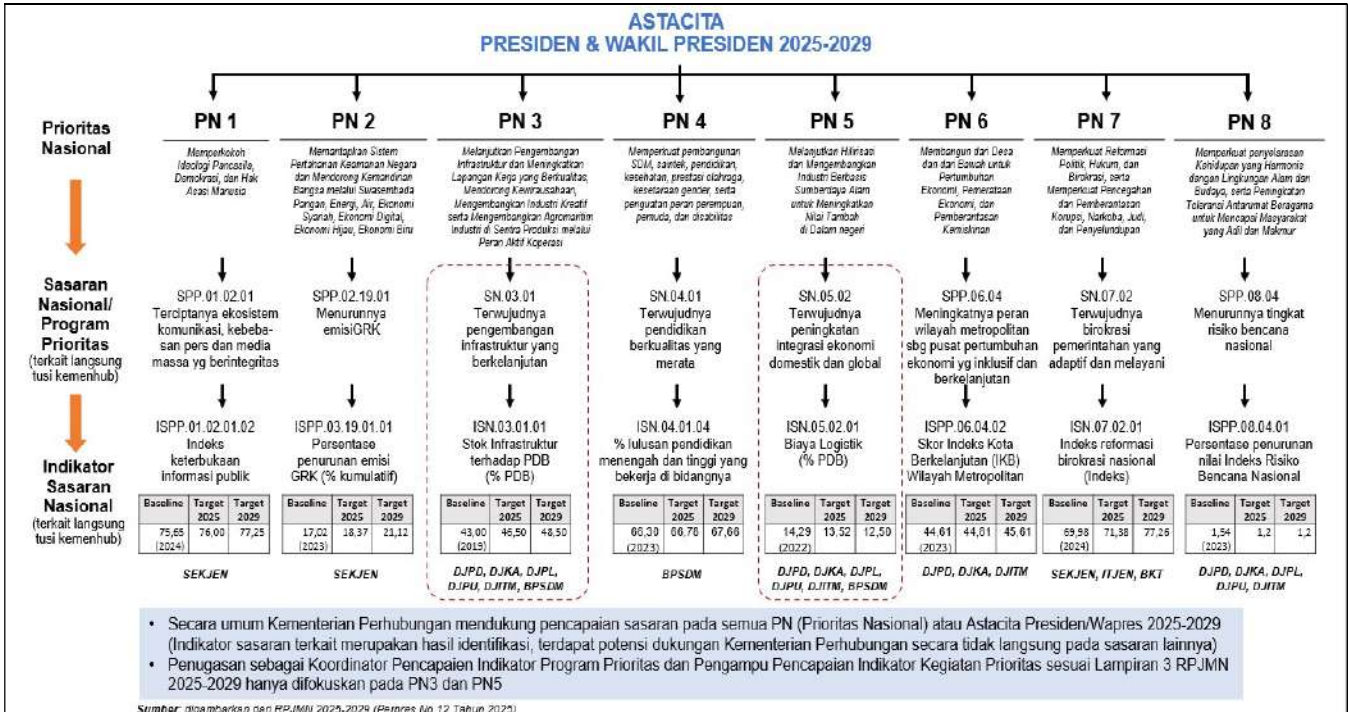
mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029.

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

Tabel 4.1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029
(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			
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Kumulatif (%)	17,02 (2023)	18,37	21,12
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Tahunan (%)	23,48 (2023)	26,67	30,11
Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	Sasaran : Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan			
	Stok Infrastruktur terhadap PDB (%)	43,0 (2019)	46,5	48,5
Prioritas Nasional 5: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri	Sasaran : Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global			
	Biaya Logistik (% PDB)	14,29 (2022)	13,52	12,50

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



Gambar 4.2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung
Tugas dan Fungsi Kemenhub

Tabel 4.2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029
(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 - <i>On Time Performance</i> 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 4.3 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 <i>backbone</i> , dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

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

Tabel 4.4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

INDIKATOR	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas				
PP.03.01 - <i>On Time Performance</i> 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 4.5 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

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 4.6 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

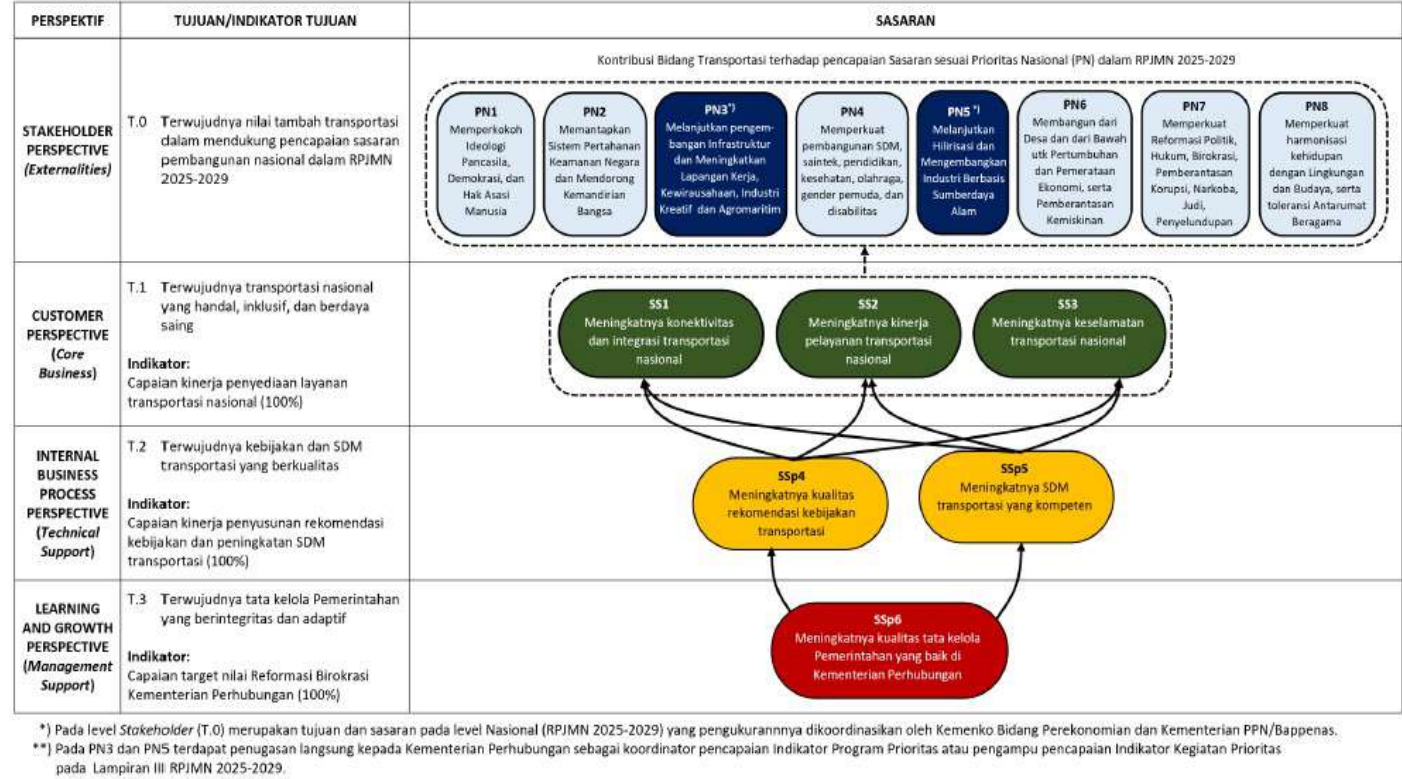
4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029 (JIKA UPBU TERKAIT DISEBUTKAN DALAM RPJMN)

4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 (JIKA UPBU TERKAIT DISEBUTKAN DALAM RPJMN)

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



Gambar 4.3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan		Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
								2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,633	0,707	0,713	0,723	0,728	0,748
				IKSS.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,117	16,491	17,369	23,513	32,237	42,432
		SS.2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
				SS.3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527
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

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.

Tabel 4.8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SP1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	%	-	90,80	91,10	91,41	91,72	92,47
SP2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase <i>On Time Performance</i> penerbangan*	%	73,78	74	75	77	79	80
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara	Indeks	94,87	95,00	95,05	95,10	95,15	95,20
SP3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	%	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99
		IKSP 3.2	Tingkat Keamanan Transportasi Udara	%	100	100	100	100	100	100
SPp4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	80,79	80,90	81,00	81,10	81,20	81,30
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,55	77,2	77,4	77,6	77,8	78
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	-	2,77	2,90	3,15	3,30	3,51
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	%	95	95,30	95,50	96	96,5	97
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	3,27	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	%	-	95,00	95, 50	96,00	96,50	97,00
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal	%	-	100	100	100	100	100

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
			media sosial Ditjen Perhubungan Udara							
		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 UPBU KELAS III BILORAI TAHUN 2025-2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor

UPBU Kelas III Bilorai 2025-2029 sebagai berikut :

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline	Target Kinerja				
					2024	2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	24.000	30.000	30.500	31.000	31.500	32.000
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	3.055.000	3.850.000	3.900.000	3.950.000	4.000.000	4.050.000
			Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	7.000	9.000	9.050	9.100	9.150	9.200
			Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	86	90	91	92	93	94
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	74,40	80,33	81,55	81,75	82,00	82,20
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

A. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Kelas III Bilorai 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 Bilorai tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 125.842.481.414 Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Bilorai per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

**Tabel 4.1 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Bilorai
Tahun 2025-2029**

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	KANTOR UPBU KELAS III BILORAI	13.102.721.000	22.177.903.100	22.571.963.110	33.495.583.621	34.494.310.583	125.842.481.414
	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	5.797.460.000	14.170.668.900	13.342.197.490	23.907.845.239	23.964.498.363	81.182.678.992
1960	Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	0
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	8.532.174.000	6.138.760.000	20.345.064.000	19.431.160.000	54.447.158.000
4645	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	4.150.000.000	3.225.000.000	5.110.000.000	1.270.000.000	1.520.000.000	15.275.000.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	1.647.369.000	2.413.494.900	2.093.437.490	2.292.781.239	3.013.338.363	11.460.520.992
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	7.305.252.000	8.007.234.200	9.229.765.620	9.587.738.382	10.529.812.220	44.659.802.422

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Bilorai 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 Bilorai disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Bilorai yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Bilorai 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 Bilorai , 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 Bilorai 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 kinerja 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).

Kepala Kantor UPBU Kelas III
Bilorai

SUNARSA, ST
NIP. 19680116 198903 1 004