



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) TAHUN 2025 – 2029

KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA BUDIARTO

2025
2029



BUDIARTO
Airport

KATA PENGANTAR

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

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

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

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

**KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA BUDIARTO**



IMRON JAZULI
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19710711 199703 1 007

DAFTAR ISI

Halaman

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
BAB I. PENDAHULUAN	I-1
1.1 Kondisi Umum	I-1
1.2 Potensi dan Permasalahan	I-13
BAB II. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU BUDIARTO ..	II-29
2.1 Visi dan Misi Pembangunan Nasional RJPJN Tahun 2025-2045.	II-29
2.2 Visi dan Misi Pembangunan Nasional RJPMN Tahun 2025-2029	II-34
2.3 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Kemenhub Tahun 2025-2029	II-41
2.4 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran DJPU Tahun 2025-2029	II-49
2.5 Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran UPBU Budiarto 2025-2029	II-53
BAB III. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU BUDIARTO...	III-57
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kantor UPBU Budiarto	III-57
3.2 Manajemen Risiko	III-60
BAB IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU BUDIARTO	IV-66
4.1 Sasaran dan Target Pembangunan Nasional	IV-66
4.2 Indikasi Kegiatan Strategis	IV-76
4.3 Target Kinerja Kemenhub Tahun 2025-2029	IV-78
4.4 Target Kinerja DJPU Tahun 2025-2029	IV-79
4.5 Target Kinerja Kantor UPBU Budiarto Tahun 2025-2029	IV-82
BAB V. PENUTUP	V-85
5.1 Arah Pelaksanaan	V-85
5.2 Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi	V-86
LAMPIRAN - LAMPIRAN	
I. Matriks Kinerja dan Pendanaan Kantor UPBU Budiarto Tahun 2025-2029	
II. Matriks Pendanaan DJPU Tahun 2025-2029 Terhadap Kegiatan Prioritas	
III. Matriks Rincian Kerangka Kinerja dan Pendanaan Kantor UPBU Budiarto Tahun 2025-2029	
IV. Manual IKK Kantor UPBU Budiarto Tahun 2025 - 2029	

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1.1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran UPBU Budiarto.....	I-2
Gambar 1.2 Grafik Pencapaian Target PNBPN 2020-2024	I-4
Gambar 1.3 Grafik Pergerakan Pesawat di UPBU Budiarto 2020-2024	I-10
Gambar 2.1 Keterkaitan RPJMN 2025-2029 dengan RJPJN 2025-2045	II-38
Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	II-39
Gambar 2.3 <i>Strategy Map</i> Kemenhub 2025-2029.....	II-47
Gambar 2.4 <i>Strategy Map</i> DJPU 2025-2029.....	II-53
Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	IV-67
Gambar 4.2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub.....	IV-68
Gambar 4.3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kemenhub 2025-2029...	IV-78

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	I-2
Tabel 1.2 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Budiarto 2020-2024	I-3
Tabel 1.3 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024.....	I-3
Tabel 1.4 Komposisi SDM UPBU Budiarto Berdasarkan Pendidikan	I-5
Tabel 1.5 Komposisi SDM UPBU Budiarto Berdasarkan Jabatan	I-5
Tabel 1.6 Data Arus Lalu Lintas UPBU Budiarto Tahun 2020-2024	I-9
Tabel 2.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kemenhub	II-33
Tabel 2.2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025- 2029 terkait Tugas dan Fungsi Kemenhub	II-40
Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kemenhub 2025-2029.....	II-44
Tabel 2.4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kemenhub (Sektor Transportasi Udara).....	II-45
Tabel 2.5 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Budiarto.....	II-55
Tabel 3.1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana	III-65
Tabel 4.1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	IV-68
Tabel 4.2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	IV-69
Tabel 4.3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	IV-69
Tabel 4.4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	IV-70
Tabel 4.5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan DJPU)	IV-71
Tabel 4.6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara.....	IV-76
Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kemenhub 2025-2029	IV-79
Tabel 4.8 Sasaran dan Indikator Kinerja DJPU Tahun 2025-2029	IV-80
Tabel 4.9 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Budiarto Tahun 2025-2029.....	IV-84

BAB I PENDAHULUAN

1.1 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.

1.1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

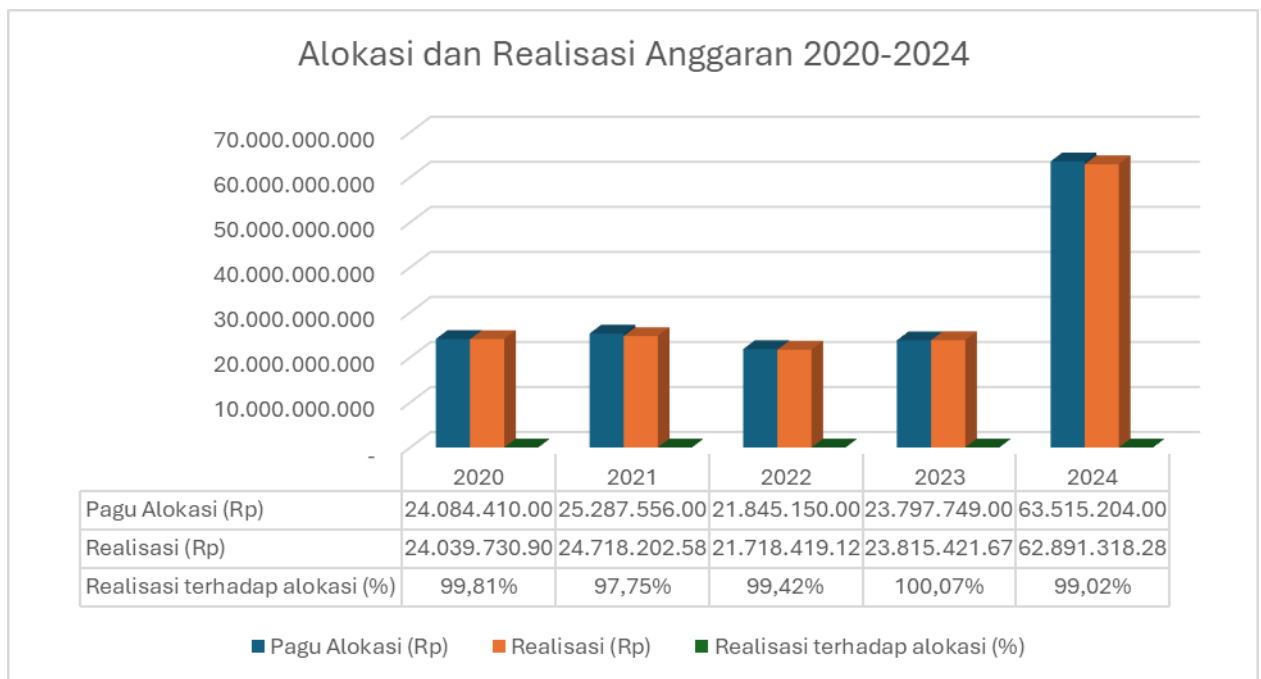
1. Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 (APBN Murni)

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 di Unit Penyelenggara Bandar

Udara Budiarto dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1.1
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA (Rp)	PAGU ALOKASI (Rp)	REALISASI (Rp)	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	24.084.410.000	24.084.410.000	24.039.730.905	99,81	100
2021	26.710.935.000	25.287.556.000	24.718.202.587	97,75	94,67
2022	25.562.018.000	21.845.150.000	21.718.419.123	99,42	85,45
2023	90.711.038.000	23.797.749.000	23.815.421.679	100,07	26,23
2024	98.190.591.000	63.515.204.000	62.891.318.283	99,02	64,68



Gambar 1.1
Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran
Di UPBU Budiarto 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 99,21% pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan, dan dana blokir.

2. Capaian nilai aset Tahun 2020-2024

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

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

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	15.521.293.512.737	11.592.475.804.324	11.519.501.562	11.557.149.750.042	12.031.826.766.346

Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami penurunan yang disebabkan oleh peralihan asset sesuai dengan Berita Acara Zonasi dan adanya penghapusan barang sehingga asset BMN yang diinventarisasi mengalami penurunan.

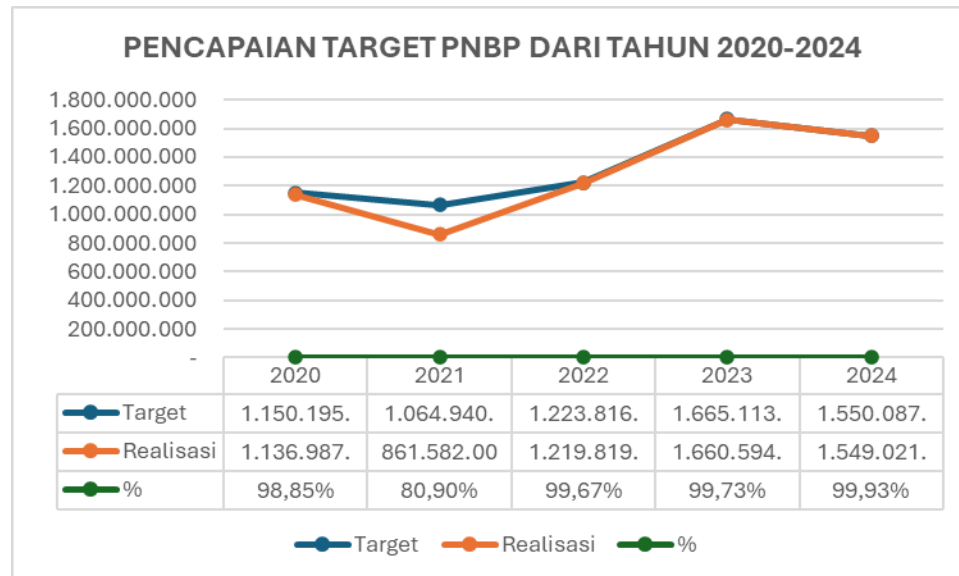
3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

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

Tabel 1.3
Penerimaan Negara Bukan Pajak
Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	1.150.195.000	1.136.987.000	98,85
2021	1.064.940.000	861.582.000	80,90
2022	1.223.816.000	1.219.819.650	99,67

2023	1.665.113.000	1.660.594.250	99,73
2024	1.550.087.000	1.549.021.750	99,93



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

Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Budiarto selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBP rata-rata sebesar 95,82% pertahun.

1.1.2. Capaian Pengembangan SDM

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

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

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1	Pasca Sarjana (S2)	3	3	4	9	8
2	D IV/S1	37	36	42	39	44
3	Diploma III	8	7	11	19	23
4	Diploma II	3	3	2	2	2
5	Diploma I	1	1	0	0	0
6	SLTA	50	50	41	39	36
7	Profesi	-	-	-	-	1
Jumlah		102	100	100	108	114

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

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Kepala Bandara			1	1	1
2	Kasubag TU			1	1	1
3	Kasi TOBU			1	1	1
4	Kasi KKP			1	1	1
5	Bendahara			2	2	2
6	Pengelola Kepegawaian			9	9	8
7	Pengelola Keuangan BMN			8	7	8
8	Pengelola RT dan TU			1	1	1
9	Penyusun Bahan Hukum			5	7	8
10	Penyusun Ren. Pro.			5	5	5
11	Pengawas Operasi Bandar Udara			-	-	2
12	Pengawas Personel Penerbangan			-	-	1
13	Pengevaluasi Penerbangan			-	-	4
14	Petugas Pelayanan Jasa Kebandar Udaraan			-	3	1
15	Petugas AAB			1	-	-

16	Petugas Avsec			-	1	-
17	Petugas Basic Avsec			3	3	1
18	Petugas Basic Faskampen			1	1	-
19	Petugas Basic PKP-PK			6	5	1
20	Petugas Hygiene dan Sanitasi			1	-	-
21	Petugas Junior Avsec			4	2	6
22	Petugas Junior Faskampen			2	1	-
23	Petugas Junior PKP-PK			4	4	7
24	Petugas Listrik Bandara			2	2	2
25	Petugas Pelayanan dan Pengoperasian Bandara			1	1	1
26	Petugas Junior AMC			1	-	-
27	Petugas Senior AMC			-	1	1
28	Petugas Senior Avsec			8	8	9
29	Petugas Senior PKP-PK			12	12	12
30	Teknisi Penerbangan Pelaksana/Terampil			2	9	11
31	Teknisi Penerbangan Pelaksana Lanjutan/Mahir			5	5	4
32	Teknisi Penerbangan Penyelia			13	14	14
33	Tenaga Medis			-	-	1
Jumlah				100	108	114

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Budiarto untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2020 berjumlah 102 orang dan 114 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 Avsec dan PKP-PK.

1.1.3 Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Budiarto Tahun 2020-2024

1. Data Umum Bandar Udara Budiarto

- Data umum

Nama Bandar Udara	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto
Kelas Bandar Udara	-
Kode ICAO/IATA	WIRR/RTO
Alamat Bandar Udara	Jl. Raya PLP Tromol Pos 08 Curug-Tangerang 15810
Nomor Telp. dan Email	(021)59899998/ bandaracurug@gmail.com
Jam Operasional Bandara	06.00 WIB s/d 17.30 WIB (Senin-Jumat) 06.00 WIB s/d 12.30 WIB (Sabtu) <i>On Request</i> (Minggu & Hari Libur)
<i>Critical Aircraft</i>	B 737-800

- Data fas sisi udara

NO	FASILITAS	DIMENSI/JUMLAH	KETERANGAN
1	RUNWAY STRIP	1.720 x 300 M ² (04-22) 2.120 x 300 M ² (12-30)	-
2	RUNWAY	1.600 x 45 M ² (04-22) 2.000 x 45 M ² (12-30)	Hotmix
3	RUNWAY END SAFETY AREA (RESA)	90 x 90 M ² (04-22) 90 x 90 M ² (12-30)	
4	TAXIWAY A	210 x 18 M ²	Hotmix
5	TAXIWAY B	400 x 18 M ²	
6	TAXIWAY C	150 x 23 M ²	
7	TAXIWAY D	1.132 x 18 M ²	Hotmix
8	TAXIWAY E	150 x 20 M ²	Rumput
9	TAXIWAY F	150 x 20 M ²	Rumput
10	TAXIWAY G	580 x 22 M ²	Hotmix
11	TAXIWAY H	325 x 23 M ²	Hotmix
12	TAXIWAY I	150 x 23 M ²	
13	TAXIWAY L	150 x 23 M ²	
14	APRON A	438 x 58 M ²	Hotmix
15	APRON B	106 x 96 M ²	
16	APRON C	200 x 100 M ²	
17	TURNING AREA	5.338 M ²	Hotmix
18	OVER RUN	10.800 M ²	Rumput

19	SHOULDER	2 x (1.600 x 7,5) M ² (04-22) 2 x (2.000 x 7,5) M ² (12-30)	Rumput
20	DRAINASE TERTUTUP	500 x 2 M ² 773 x 1,2 M ²	Beton Bertulang
21	DRAINASE TERBUKA	6.275 x 3 M ² 2.400 x 4 M ²	Batu Kali
22	MARKING	8.174 M ² (04-22) 8.524 M ² (12-30) 6.556 M ² (T/W dan Apron)	
23	HELIPAD	2 x (24 x 24) M ²	Rigid

- Data fas sisi darat

NO	FASILITAS	DIMENSI/JUMLAH	KETERANGAN
1	Gedung Ops. PKP-PK	144 M ²	-
2	Gedung CCR	24 M ²	
3	Power House	56 M ²	
4	Gedung Watchroom	250 M ²	
5	Gedung Workshop	633 M ²	
6	Gedung Terminal	224 M ²	
7	Gedung Operasional	870 M ²	Hotmix
8	Gedung Integrated	510 M ²	
9	Kantor Bandara	671 M ²	
10	Kantor Keamanan	113 M ²	
11	Rumah Dinas Bandara	646 M ²	
12	Tempat Ibadah	80 M ²	
13	Parkir Aspal	3000 M ²	
14	Parkir Cor	154 M ²	
15	Jalan Aspal	33.711,40 M ²	

- Data fasilitas keamanan penerbangan

NO	NAMA FASILITAS	MERK/TYPE	JUMLAH
1	WTMD	Garret/PD 6500	1
2	HHMD	Garret 1165180	4
		PD 120	2
3	X-Ray	Nutech	1
4	Handy Talky	Dalcom	5
		Radion RT-102	1
		Weicom	1
		Motorola CP 1660	1

5	Senter	Power Lite Led	1
		Geo Cree Led	1
6	RIG	Edakai/L90	1
7	CCTV Terminal	Infinity	3
8	CCTV Kantor	Infinity	3
9	CCTV Pos 1	HiLook	4
10	Mobil Patroli	Mitsubishi Strada	1
11	Motor Patroli	Honda CB 150 R	1
		Honda Verza 150	4
12	Tongkat Thailand	-	20

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

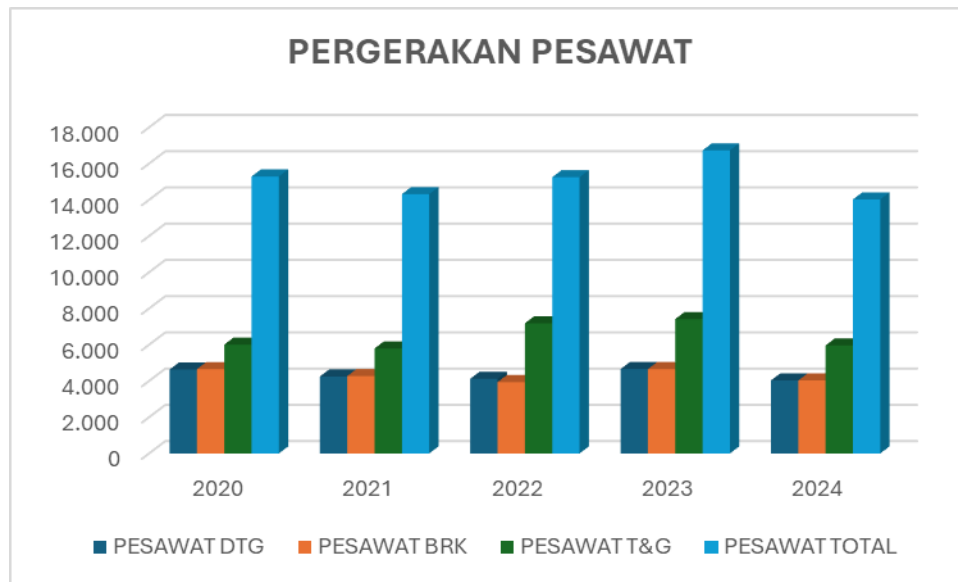
UPBU Budiarto tidak melayani penerbangan berjadwal sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor UPBU Budiarto. Selama periode Tahun 2020–2024, UPBU Budiarto hanya melayani penerbangan tidak berjadwal yang meliputi penerbangan VIP/VVIP, penerbangan kalibrasi, serta penerbangan pendidikan dan pelatihan penerbangan, termasuk kegiatan *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO) dan aktivitas penerbangan khusus lainnya. Dengan demikian, tidak terdapat rute penerbangan komersial berjadwal maupun maskapai penerbangan yang melayani penerbangan reguler di UPBU Budiarto.

3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

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

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

TAHUN	PESAWAT				PENUMPANG				BAGASI			BARANG (Kg)			POS (Kg)		
	DTG	BRK	T&G	TOTAL	DTG	BRK	TRA	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	4.631	4.652	6.006	15.289	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	4250	4.269	5.795	14.314	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	4.122	3.939	7.186	15.247	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023	4.658	4.655	7.417	16.730	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2024	4.031	4.029	5.962	14.022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Gambar 1.3
Grafik Pergerakan Pesawat di UPBU Budiarto Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas, rata-rata pertumbuhan pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Budiarto tahun 2020-2024 sebesar -1,6%, yang berarti secara keseluruhan terjadi penurunan tipis selama periode 2020-2024. Terjadi penurunan jumlah penumpang yang signifikan ditahun 2024 dikarenakan adanya pekerjaan perpanjangan *runway* 12-30.

1.1.4 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Budiarto 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:
 - a. Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani;
 - b. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara
2. Sasaran kedua: Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu:

- a. Persentase pemenuhan standard keselamatan uandar udara;
 - b. Persentase pemenuhan standard keamanan bandar udara.
3. Sasaran ketiga: Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik, terdiri dari indicator kinerja kegiatan yaitu:
- a. Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP);
 - b. Jumlah dokumen SPIP;
 - c. Persentase realisasi anggaran belanja bandar udara;
 - d. Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi;
 - e. Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
- Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Budiarto pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024 menunjukkan rata-rata persentase keberhasilan sebesar 104,88%. Meskipun persentase rata-rata keberhasilan tersebut tinggi, namun pada tahun 2020 sasaran kegiatan pertama menunjukkan persentase sebesar 56,86%. Kegagalan di tahun 2020 tersebut dikarenakan belum dilaksanakannya survei kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara. Keberhasilan sasaran kegiatan pertama pada kurun waktu 2020-2024 dikarenakan banyaknya pergerakan pesawat yang dilayani dan tingginya tingkat kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara yang sudah dimulai pada tahun 2021.
 - Pada **sasaran kegiatan kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” selama periode tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan rata-rata persentase keberhasilan sebesar 100%, yang menunjukkan konsistensi pemenuhan seluruh indikator keselamatan dan keamanan penerbangan. Capaian ini didukung oleh penerapan Safety Management System (SMS) dan sistem keamanan bandar udara secara berkelanjutan, pelaksanaan inspeksi dan pengawasan operasional sisi udara, serta terjaganya kondisi sarana dan prasarana keselamatan dalam keadaan laik operasi. Selama periode tersebut tidak terdapat kejadian kecelakaan maupun gangguan keamanan yang berdampak signifikan terhadap operasional bandar udara. Selain itu, peningkatan kompetensi sumber

daya manusia melalui pelatihan dan pembinaan berkelanjutan, serta koordinasi yang efektif dengan pemangku kepentingan terkait, turut memperkuat pengendalian risiko keselamatan dan keamanan. Dengan demikian, pelaksanaan kegiatan keselamatan dan keamanan bandar udara di UPBU Budiarto dapat berjalan optimal dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- Pencapaian sasaran kegiatan ketiga, yaitu “Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik” pada Kantor UPBU Budiarto selama periode tahun 2020–2024 menunjukkan kinerja yang sangat positif dengan rata-rata persentase keberhasilan sebesar 93,57%. Capaian ini mencerminkan komitmen berkelanjutan dalam memperbaiki tata kelola, meskipun terdapat beberapa dinamika dan tantangan pada indikator tertentu.

Pada aspek penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), selama periode 2020–2022 target pemenuhan dokumen belum tercapai, di mana dari target 3 dokumen belum terdapat dokumen yang terpenuhi. Namun demikian, upaya perbaikan dan penguatan tata kelola mulai menunjukkan hasil pada tahun 2023 dengan terpenuhinya 1 dokumen SPIP, dan mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2024 dengan terpenuhinya seluruh 3 dokumen yang ditargetkan. Hal ini menunjukkan adanya komitmen manajemen dalam memperbaiki sistem pengendalian internal secara bertahap dan berkelanjutan.

Selanjutnya, penurunan nilai aset pada tahun 2021 disebabkan oleh adanya kebijakan zonasi lahan, yang berdampak langsung pada penyesuaian nilai aset yang dimiliki. Penurunan ini bukan disebabkan oleh lemahnya pengelolaan aset, melainkan sebagai konsekuensi administratif dan kebijakan tata ruang yang harus dipatuhi oleh satuan kerja.

Pada indikator Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), realisasi pada tahun 2022 mencapai 75% dari target yang ditetapkan, dan pada tahun 2024 mencapai 93%. Capaian tersebut dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional dan kondisi eksternal, namun tetap menunjukkan tren perbaikan dan upaya optimalisasi penerimaan yang terus dilakukan oleh Kantor UPBU Budiarto.

Secara keseluruhan, meskipun terdapat beberapa indikator yang belum sepenuhnya mencapai target pada tahun-tahun tertentu, Kantor UPBU Budiarto

tetap mampu menunjukkan kinerja tata kelola pemerintahan yang baik. Hal ini tercermin dari adanya perbaikan berkelanjutan, peningkatan kepatuhan terhadap regulasi, serta upaya konsisten dalam memperkuat sistem pengendalian dan pengelolaan sumber daya secara akuntabel.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Lingkungan Internal

Sesuai dengan PM 41 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto, bahwa Kantor UPBU Budiarto terdiri atas:

(agar disesuaikan dengan dengan kelas bandara)

- a. Subbagian Tata Usaha;
- b. Seksi Teknik dan Operasi Bandar Udara;
- c. Seksi Keamanan dan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK); dan
- d. Kelompok Jabatan Fungsional.

- 1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyiapan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahtanggaan, hukum, dan hubungan masyarakat serta evaluasi dan pelaporan;
- 2) Seksi Teknik dan Operasi Bandar Udara mempunyai tugas melakukan pelayanan kebandarudaraan, penyediaan prasarana penelitian dan pengembangan, prasarana pendidikan dan pelatihan penerbangan, pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, alat-alat besar bandar udara, fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*), penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), *Aerodrome Manual*, penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*), pemberian pelayanan home base untuk keadaan darurat, *pengendalian Safety Management System (SMS)*, penyusunan rencana induk bandar udara, analisis dan pengelolaan lingkungan, hygiene dan sanitasi bandar udara, penyusunan

dan pengembangan standar kinerja operasional pelayanan pengoperasian bandar udara;

- 3) Seksi Keamanan dan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) mempunyai tugas melakukan pelayanan, penyediaan, pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja, keamanan bandar udara dan angkutan udara, peralatan PKP-PK dan Salvage, dan penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program/ASP*), *contingency plan*, dan Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan/AEP*);
- 4) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan.

1.2.2 Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

Gambaran menyeluruh tentang perekonomian Kabupaten Tangerang dapat dilihat melalui neraca ekonomi yang tergambarkan dalam Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Tangerang 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. Tangerang pada tahun 2024 mencapai 186.104,15 miliar rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, pada tahun 2024 sektor Industri Pengolahan merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai 62.879,24 miliar rupiah, atau sekitar 33,78% dari total PDRB. Sementara sektor dengan share terkecil dalam PDRB adalah sektor Pertambangan dan Penggalan yang hanya menyumbang 51,19 miliar rupiah (0,02%) dari total PDRB Kabupaten Tangerang pada 2024. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar 6.711,65 miliar rupiah atau 3,60% 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. Tangerang pada tahun 2024 mencapai 113.998,21 miliar rupiah atau naik 5% dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar 108.569,83 miliar rupiah. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2020-2024 rata-rata sebesar 5,09% per tahun. Sektor transportasi dan perdagangan berkontribusi sebesar 3.723,23 miliar rupiah atau 3,26% dari total PDRB ADHK.

2) Sosial dan Budaya

Kondisi sosial dan budaya masyarakat Kabupaten Tangerang ditandai dengan keberagaman etnis, agama, dan latar belakang sosial, antara lain masyarakat Betawi, Sunda Banten, Jawa, serta kelompok masyarakat pendatang lainnya. Keberagaman tersebut tercermin dalam kehidupan bermasyarakat serta pelaksanaan berbagai kegiatan keagamaan dan budaya yang berlangsung secara harmonis dan berkelanjutan.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto saat ini belum melayani penerbangan komersial bagi masyarakat umum. Dengan demikian, dinamika sosial dan budaya masyarakat sekitar tidak memberikan pengaruh langsung terhadap operasional pelayanan transportasi udara kepada publik. Namun, pada periode tertentu seperti hari besar keagamaan dan libur nasional (Idul Fitri, Natal, Tahun Baru, dan peringatan hari besar lainnya), UPBU Budiarto berperan sebagai fasilitas pendukung kegiatan penerbangan khusus, termasuk penerbangan VIP atau kenegaraan.

Kegiatan penerbangan khusus tersebut umumnya digunakan dalam rangka peninjauan lapangan oleh Menteri Perhubungan atau pejabat terkait untuk

memantau kondisi arus lalu lintas dan sistem transportasi nasional. Aktivitas tersebut bersifat terbatas, terencana, dan tidak mengganggu ketertiban sosial maupun kehidupan budaya masyarakat di sekitar bandara.

Dalam konteks perencanaan strategis, kondisi sosial dan budaya di wilayah Kabupaten Tangerang merupakan potensi pendukung bagi pengembangan fungsi Bandar Udara Budiarto ke depan. Hubungan yang harmonis antara pengelola bandara dan masyarakat sekitar menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas operasional, meningkatkan citra kelembagaan, serta mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi UPBU Budiarto secara berkelanjutan.

3) Politik

Penyelenggaraan Bandar Udara Budiarto didukung oleh kebijakan pemerintah daerah yang tertuang dalam dokumen perencanaan dan penataan ruang wilayah. Pemerintah Provinsi Banten melalui Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Banten menetapkan sistem jaringan transportasi sebagai salah satu elemen utama dalam struktur ruang provinsi, termasuk pengembangan dan pemanfaatan prasarana transportasi udara.

PERATURAN DAERAH PROVINSI BANTEN NOMOR 1 TAHUN 2023 TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI BANTEN TAHUN 2023-2043

USULAN PROGRAM UTAMA		LOKASI	SUMBER PENDANAAN	INSTANSI PELAKSANA
3.5	Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi Udara:			
3.5.1	Program Pengembangan dan Pengelolaan Bandar Udara			
a.	Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Pengumpul	Bandar Udara Soekarno-Hatta di Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
b.	Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Pengumpan	1). Bandara Budiarto di Kabupaten Tangerang	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
		2). Bandara Udara Pandeglang di Kabupaten Pandeglang	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
		3). Bandar Udara Curingbitung di Kabupaten Lebak, sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan perumahan dan pemukiman skala besar Kota Baru Publik Maja	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
		4). Bandar Udara Panggarangan/Cihara dan Maja di Kabupaten Lebak.	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
c.	Pembangunan dan Pengembangan Bandar udara Khusus	1). Bandara Gorda di Kabupaten Serang	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
		2). Bandara Pondok Cabe di Kota Tangerang Selatan	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta
		3). Bandara Salakanegara Tanjung Lesung di Kabupaten Pandeglang	APBN/APBD BUMN.Swasta	Kementerian/ Lembaga, Pemda, BUMN, Swasta

Di tingkat kabupaten, Pemerintah Kabupaten Tangerang melalui RTRW Kabupaten Tangerang mengarahkan pemanfaatan ruang wilayahnya untuk mendukung keberadaan infrastruktur transportasi dan fasilitas pendukung kegiatan pemerintahan. Kebijakan tersebut menjadi dasar bagi keberlangsungan fungsi Bandar Udara Budiarto sebagai fasilitas kebandarudaraan non-komersial.

**PERATURAN DAERAH KABUPATEN TANGERANG NOMOR 9 TAHUN 2020
TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN DAERAH KABUPATEN
TANGERANG NOMOR 13 TAHUN 2011 TENTANG RENCANA TATA RUANG
WILAYAH KABUPATEN TANGERANG TAHUN 2011-2031**

Bagian Ketiga

Sistem Jaringan Prasarana Wilayah Kabupaten

Pasal 13

Sistem jaringan prasarana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf b meliputi:

- a. sistem jaringan transportasi;
- b. sistem jaringan energi;
- c. sistem jaringan telekomunikasi;
- d. sistem jaringan sumber daya air; dan
- e. sistem jaringan prasarana lainnya.

Pasal 14

- (1) Dihapus.
- (2) Sistem jaringan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a meliputi:
 - a. sistem jaringan transportasi darat;
 - b. dihapus;
 - c. sistem jaringan transportasi laut; dan
 - d. sistem jaringan transportasi udara.
- (3) Dihapus.

Pasal 25

- (1) Sistem jaringan transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf d meliputi:
 - a. bandar udara; dan
 - b. ruang udara.
- (2) Bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa bandar udara umum yang terbagi berdasarkan fungsi pelayanannya meliputi:
 - a. bandar udara pengumpul skala pelayanan primer; dan
 - b. bandar udara pengumpan.

- (3) Bandar udara pengumpul skala primer sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a berupa bandar udara internasional Soekarno-Hatta meliputi:
 - a. Kecamatan Kosambi; dan
 - b. Kecamatan Teluknaga.
- (4) Bandar udara pengumpan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b berupa bandar udara Budiarto berada di Kecamatan Legok.

- b. KKOP bandar udara Budiarto meliputi:
 - 1. Kecamatan Curug;
 - 2. Kecamatan Panongan;
 - 3. Kecamatan Legok;
 - 4. Kecamatan Pagedangan;
 - 5. Kecamatan Tigaraksa;
 - 6. Kecamatan Solear;
 - 7. Kecamatan Cisoka;
 - 8. Kecamatan Balaraja;
 - 9. Kecamatan Jambe;
 - 10. Kecamatan Cisauk;
 - 11. Kecamatan Kelapa Dua; dan
 - 12. Kecamatan Cikupa.
- c. KKOP lembaga penerbangan dan antariksa nasional Rumpin berada di Kecamatan Cisauk.

Selanjutnya, dalam RPJMD Kabupaten Tangerang, pembangunan sektor transportasi menjadi salah satu prioritas guna meningkatkan konektivitas wilayah, kelancaran mobilitas, dan kualitas pelayanan publik. Kebijakan ini sejalan dengan peran Bandar Udara Budiarto yang mendukung pendidikan dan pelatihan penerbangan, kegiatan *Maintenance, Repair, and Overhaul* (MRO), serta penerbangan VIP/kenegaraan pada waktu tertentu.

RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH (RPJMD) KABUPATEN TANGERANG TAHUN 2025-2029

- Rencana sistem perkotaan terdiri dari pengembangan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang meliputi kawasan perkotaan di sekitar Jabodetabekpunjur yaitu kecamatan Balaraja dan kecamatan Tigaraksa; pengembangan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang meliputi kecamatan Kronjo, kecamatan Tigaraksa, dan kecamatan Pagedangan; serta

pengembangan pusat-pusat kegiatan lain seperti PPK dan PPL yang tersebar di seluruh wilayah kabupaten. Rencana jaringan prasarana diperlihatkan dengan perencanaan sistem jaringan transportasi, energi, telekomunikasi, sumber daya air, dan prasarana lainnya. Pengembangan jaringan transportasi didukung dengan rencana pembangunan jalan tol, peningkatan kelas terminal tipe A, tipe B, dan tipe C, dan reaktivasi sistem jaringan rel kereta api. Selain itu, perencanaan transportasi laut juga dilaksanakan melalui pengembangan pelabuhan meliputi pelabuhan pengumpul, pelabuhan pengumpul lokal, dan terminal khusus laut. Kemudian, pengembangan bandar udara dilaksanakan di bandar udara Soekarno-Hatta dan bandar udara Budiarto.

- Sarana transportasi memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat. Kabupaten Tangerang hanya memiliki 2 bandara yakni Bandara Soekarno-Hatta dan Bandara Budiarto. Selain itu, Kabupaten Tangerang juga memiliki 2 dermaga, yaitu Dermaga Kronjo dan Derma Cituis. Sementara itu, untuk mendukung kelancaran transportasi darat, Kabupaten Tangerang yang memiliki 29 kecamatan tidak memiliki satu pun terminal. Satu-satunya terminal bus yang ada di wilayah Kecamatan Pasar Kemis sudah tidak berfungsi lagi.
- Sistem Jaringan Transportasi:
 - Pengembangan terminal bus tipe A yaitu Terminal Balaraja serta terminal bus tipe B yaitu Terminal Pasar Kemis dan Terminal Teluk Naga;
 - Pengembangan Pelabuhan Sepatan dan Pelabuhan Pakuhaji sebagai Pelabuhan Sungai dan Danau;
 - Pengembangan Pelabuhan Cituis dan Pelabuhan Tanjung Pasir sebagai Pelabuhan Penyeberangan;
 - Pengembangan Bandar Udara Soekarno-Hatta sebagai Bandar Udara Pengumpul;
 - Pengembangan Bandar Udara Budiarto sebagai Bandar Udara Pengumpan.

Dengan adanya keselarasan kebijakan antara pemerintah pusat dan daerah, kondisi politik dan regulasi dinilai kondusif bagi penyelenggaraan dan pengembangan fungsi UPBU Budiarto secara berkelanjutan.

4) Pertahanan dan Keamanan

Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Banten memiliki batas-batas: Utara: Laut Jawa; Selatan: Samudra Hindia; Barat: Selat Sunda; Timur: Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat. Bandar Udara Budiarto di Kabupaten Tangerang Provinsi Banten merupakan bandar udara yang terletak di wilayah strategis dan berada pada kawasan perbatasan administratif dengan Provinsi DKI Jakarta. Posisi tersebut menjadikan bandar udara ini berada pada jalur pergerakan strategis nasional yang memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas lintas wilayah dan mobilitas nasional. Oleh karena itu, pembangunan dan pengembangan bandar udara dilaksanakan dalam rangka meningkatkan kapasitas, fasilitas, serta infrastruktur pendukung guna memperkuat fungsi pertahanan dan keamanan serta mendukung stabilitas Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

5) Kondisi Geografis Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Banten terletak antara 5°50'–7°01' Lintang Selatan dan 105°01'–106°07' Bujur Timur. Secara geografis, di sebelah utara Provinsi Banten berbatasan dengan Laut Jawa, di sebelah selatan berbatasan dengan Samudra Hindia, di sebelah barat berbatasan dengan Selat Sunda, serta di sebelah timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat. Luas wilayah Provinsi Banten mencapai kurang lebih 9.662,92 km² yang terbagi atas 4 kabupaten dan 4 kota.

Kondisi bentang alam Provinsi Banten relatif beragam, terdiri atas wilayah dataran rendah, pesisir, perbukitan, hingga pegunungan. Wilayah utara dan timur Provinsi Banten, termasuk Kabupaten Tangerang, didominasi oleh dataran rendah dengan kemiringan lahan relatif landai yang berkembang sebagai kawasan permukiman, industri, perdagangan, dan pusat kegiatan

ekonomi. Sementara itu, wilayah selatan dan barat Banten memiliki topografi berbukit hingga bergunung, termasuk kawasan Pegunungan Kendeng dan wilayah sekitar Taman Nasional Ujung Kulon.

Secara topografi, Provinsi Banten dapat dikelompokkan menjadi wilayah pesisir, dataran rendah, dan perbukitan hingga pegunungan. Wilayah pesisir tersebar di sepanjang pantai utara dan selatan, sedangkan wilayah dataran rendah terkonsentrasi di bagian utara dan timur. Ketinggian wilayah Provinsi Banten umumnya berada pada rentang 0–1.000 meter di atas permukaan laut (mdpl), dengan sebagian kecil wilayah pegunungan memiliki ketinggian lebih dari 1.000 mdpl. Kabupaten Tangerang, sebagai lokasi Kantor UPBU Budiarto, berada pada dataran rendah dengan ketinggian rata-rata kurang dari 50 mdpl, sehingga relatif mendukung aktivitas kebandarudaraan.

Provinsi Banten juga memiliki jaringan sungai utama yang mengalir dari wilayah tengah dan selatan menuju pantai utara, antara lain Sungai Cisadane dan Sungai Ciujung, yang berperan penting dalam sistem hidrologi wilayah. Di sisi lain, kondisi iklim tropis dengan curah hujan sedang hingga tinggi menyebabkan beberapa wilayah rawan terhadap bencana hidrometeorologi seperti banjir dan genangan, khususnya di wilayah dataran rendah.

Ditinjau dari aspek strategis, letak Provinsi Banten yang berhadapan langsung dengan Selat Sunda serta berbatasan langsung dengan wilayah ibu kota negara menjadikan wilayah ini memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas nasional, pertahanan, dan keamanan negara. Keberadaan Kantor UPBU Budiarto di Kabupaten Tangerang berada pada kawasan strategis nasional yang mendukung fungsi pelayanan penerbangan, pengembangan sumber daya manusia penerbangan, serta kesiapsiagaan transportasi udara dalam mendukung stabilitas dan kepentingan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

1.2.3 Potensi

1) Sumber Daya Alam

SEKTOR PERTAMBANGAN

Kabupaten Tangerang memiliki potensi sumber daya alam berupa bahan galian non-logam dan batuan yang termasuk dalam kategori bahan galian C. Secara geologis, wilayah Kabupaten Tangerang didominasi oleh endapan aluvial dan formasi sedimen muda, yang menghasilkan komoditas pasir, tanah liat (clay), batu kali, dan tanah urug. Komoditas tersebut dimanfaatkan terutama untuk mendukung sektor konstruksi, infrastruktur, dan pembangunan wilayah.

Kegiatan pemanfaatan bahan galian di Kabupaten Tangerang umumnya berskala kecil dan tersebar di beberapa kecamatan. Pengelolaannya diarahkan agar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, kebijakan tata ruang, serta memperhatikan aspek kelestarian lingkungan hidup.

No	Golongan Komoditas	Jenis Komoditas	Sebaran (Kecamatan)
1	Mineral Bukan Logam	Pasir, tanah liat (clay)	Kronjo, Mauk, Kemiri
2	Batuan	Batu kali, tanah urug	Rajeg, Pasar Kemis, Sepatan
3	Bahan Galian C	Pasir urug, sirtu	Gunung Kaler, Jayanti

PERKEBUNAN DAN PERTANIAN

Sektor pertanian dan perkebunan merupakan salah satu sektor strategis dalam mendukung ketahanan pangan, penyediaan lapangan kerja, serta perekonomian masyarakat Kabupaten Tangerang. Komoditas pertanian utama meliputi padi sawah, jagung, dan palawija, yang tersebar terutama di wilayah perdesaan bagian utara dan barat Kabupaten Tangerang.

Pada subsektor perkebunan, komoditas yang dikembangkan antara lain kelapa dan berbagai tanaman hortikultura. Pengembangan sektor pertanian dan perkebunan didukung oleh potensi lahan pertanian, sumber daya manusia, serta

keterkaitan dengan sektor industri pengolahan (agroindustri) yang berkontribusi terhadap peningkatan nilai tambah produk pertanian.

PERIKANAN

Kabupaten Tangerang memiliki potensi perikanan yang cukup besar, baik perikanan tangkap maupun perikanan budidaya, seiring dengan letak geografis wilayah yang berbatasan langsung dengan Laut Jawa. Sektor perikanan menjadi salah satu mata pencaharian utama masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir utara Kabupaten Tangerang.

Kegiatan perikanan tangkap berkembang di wilayah pesisir, sedangkan perikanan budidaya dilakukan melalui tambak air payau dan budidaya air tawar. Komoditas utama yang dihasilkan meliputi ikan laut, bandeng, udang, serta ikan air tawar seperti lele dan nila. Kecamatan Mauk, Kronjo, Kemiri, dan Sukadiri merupakan sentra utama kegiatan perikanan di Kabupaten Tangerang.

2) Pariwisata

Pariwisata merupakan salah satu sektor yang memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan daerah Kabupaten Tangerang. Keberadaan berbagai daya tarik wisata alam, budaya, serta wisata buatan menjadikan sektor pariwisata sebagai potensi yang dapat mendorong peningkatan kunjungan wisatawan, pengembangan ekonomi lokal, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Letak geografis Kabupaten Tangerang yang berbatasan langsung dengan wilayah metropolitan Jabodetabek memberikan peluang besar dalam pengembangan pariwisata berbasis wisatawan nusantara, khususnya wisata harian dan wisata akhir pekan. Pengembangan potensi pariwisata tersebut diharapkan mampu meningkatkan daya saing daerah serta memperkuat kontribusi sektor pariwisata terhadap perekonomian daerah.

Berdasarkan karakteristik wilayah dan potensi yang dimiliki, pariwisata di Kabupaten Tangerang dapat diklasifikasikan ke dalam wisata alam, wisata budaya, serta wisata buatan dan minat khusus, sebagai berikut:

- a) **Kawasan wisata alam**, meliputi: a. Pantai Tanjung Kait yang berada di Kecamatan Mauk, merupakan destinasi wisata pesisir yang memiliki potensi wisata bahari dan kuliner berbasis masyarakat nelayan; b. Pantai Kronjo yang berada di Kecamatan Kronjo, hookup fishing and wisata pesisir; c. Kawasan pesisir utara dan ekosistem mangrove yang tersebar di Kecamatan Kemiri dan Sukadiri, berpotensi dikembangkan sebagai wisata ekowisata dan edukasi lingkungan.
- b) **Kawasan wisata budaya**, meliputi: a. Tradisi budaya masyarakat pesisir utara Kabupaten Tangerang yang masih berkembang dan menjadi daya tarik wisata berbasis kearifan lokal; b. Situs-situs sejarah dan bangunan cagar budaya lokal yang tersebar di beberapa kecamatan, yang berpotensi dikembangkan sebagai wisata sejarah dan edukasi.
- c) **Kawasan wisata buatan dan minat khusus**, meliputi: a. Kawasan wisata buatan, taman rekreasi, dan wisata keluarga yang berkembang di wilayah Pasar Kemis, Kelapa Dua, dan Pagedangan; b. Kawasan wisata danau, ruang terbuka hijau, serta fasilitas rekreasi masyarakat yang mendukung aktivitas wisata perkotaan; c. Wisata kuliner dan ekonomi kreatif yang berkembang di pusat-pusat aktivitas masyarakat dan kawasan strategis Kabupaten Tangerang.

Potensi pariwisata Kabupaten Tangerang merupakan daya tarik wilayah yang berpeluang besar dalam meningkatkan kunjungan wisatawan, memperluas kesempatan kerja, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Pengembangan sektor pariwisata perlu didukung oleh peningkatan kualitas destinasi, sarana dan prasarana, promosi pariwisata, serta penguatan peran masyarakat dan pelaku usaha pariwisata.

3) Letak Geografis Wilayah

Provinsi Banten memiliki letak wilayah yang strategis dalam sistem pembangunan nasional karena berperan sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera serta sebagai wilayah penyangga kawasan ibu kota. Letak wilayah tersebut memberikan pengaruh signifikan terhadap tingginya mobilitas penduduk, distribusi barang dan jasa, serta aktivitas ekonomi dan perdagangan antar wilayah.

Keberadaan Provinsi Banten pada jalur transportasi nasional dan regional menjadikan wilayah ini sebagai simpul konektivitas yang mendukung kelancaran arus logistik dan pergerakan manusia. Kondisi tersebut menjadi modal dasar dalam pengembangan sektor-sektor strategis daerah, termasuk industri, perdagangan, pariwisata, dan jasa.

Letak wilayah yang strategis tersebut menjadi salah satu faktor pendukung dalam meningkatkan daya saing daerah, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta memperkuat peran Provinsi Banten dalam mendukung pembangunan regional dan nasional.

1.2.4 Permasalahan

1) SDM

Saat ini masih belum terpenuhinya kebutuhan SDM di bandar udara Budiarto dengan kompetensi yang dipersyaratkan atau pemenuhan kualitas dan kuantitas SDM yang belum memadai sehingga mempengaruhi kinerja pelayanan bandar udara.

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.

3) Pelayanan sarana dan prasarana

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait pelayanan di Bandar Udara Budiarto antara lain:

CONTOH:

- a) Perlunya renovasi fasilitas Gedung terminal kedatangan untuk mendukung *General Aviation*.
- b) Perlunya peningkatan PCR untuk perkerasan *runway* 22-04 untuk mendukung kegiatan *General Aviation* (*overlay* terakhir tahun 2015).
- c) Perlunya peningkatan PCR untuk perkerasan *runway* 12-30 untuk mendukung kegiatan *Maintenance, Repair, and Overhaul* (MRO).
- d) Penambahan CCTV sisi udara untuk peningkatan keamanan penerbangan.
- e) Pemenuhan kendaraan PKP-PK *foam tender type III* dan *commando car*.
- f) Penambahan genset dikarenakan kondisi eksisting hanya tersedia 1 unit genset

4) Keselamatan dan Keamanan Bandara

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

- a) Pemahaman masyarakat tentang keamanan penerbangan yang masih kurang sehingga masih ditemukan pelanggaran oleh penumpang/masyarakat di area bandar udara seperti bermain layang-layang di wilayah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).
- b) Keterbatasan jumlah dan kapasitas sumber daya manusia bidang keamanan, sehingga pelaksanaan patroli dan pengawasan di area bandara dan sekitarnya belum dapat dilakukan secara maksimal dan berkesinambungan.

5) Regulasi PM 41 Tahun 2014

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto, Kantor UPBU Budiarto saat ini ditetapkan sebagai bandar udara yang tidak melayani kegiatan angkutan udara. Penetapan tersebut berpengaruh terhadap

struktur organisasi, kewenangan, serta dukungan sumber daya yang masih disesuaikan dengan kebutuhan bandara.

Seiring dengan rencana pengembangan Bandar Udara Budiarto menjadi bandar udara komersial dan berpotensi internasional, ketentuan dalam PM 41 Tahun 2014 menjadi salah satu kendala. Struktur organisasi dan tata kelola yang ada saat ini belum sepenuhnya mendukung kebutuhan operasional bandara komersial, baik dari sisi pelayanan, pengelolaan operasional, maupun dukungan sumber daya manusia.

Kondisi tersebut menyebabkan proses pengembangan bandara belum dapat berjalan secara optimal. Oleh karena itu, diperlukan penyesuaian atau peninjauan kembali terhadap penerapan PM 41 Tahun 2014 agar sejalan dengan arah pengembangan Bandar Udara Budiarto ke depan.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU BUDIARTO

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

1. 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

2. 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

1. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

**2. Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah
Lingkungan; dan**

3. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

- menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6. Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
 7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
 8. Kesyukuran pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

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
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		b. Tahunan	36,65	80,98
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

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

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

- a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
- b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan

pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

- c. Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 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 pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya 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:

- a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan

pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

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

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

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 Business* 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 ($CKLTN$) $CKLTN = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ 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 ($CKKSTN$) $CKKSTN = (RIK_{REK}/TIK_{REK} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{REK} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{REK} = 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 ($CKRBEP$) $CKRBEP = (RIRB_{EP}/TIRB_{EP})$ $RIRB_{EP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{EP}$ = 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:

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

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

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

Level	Indikator	Satuan	Baseline 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	lokasi (kumulatif	100 (2023)	116	121

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
	(kumulatif angka dasar tahun 2020)	)			
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

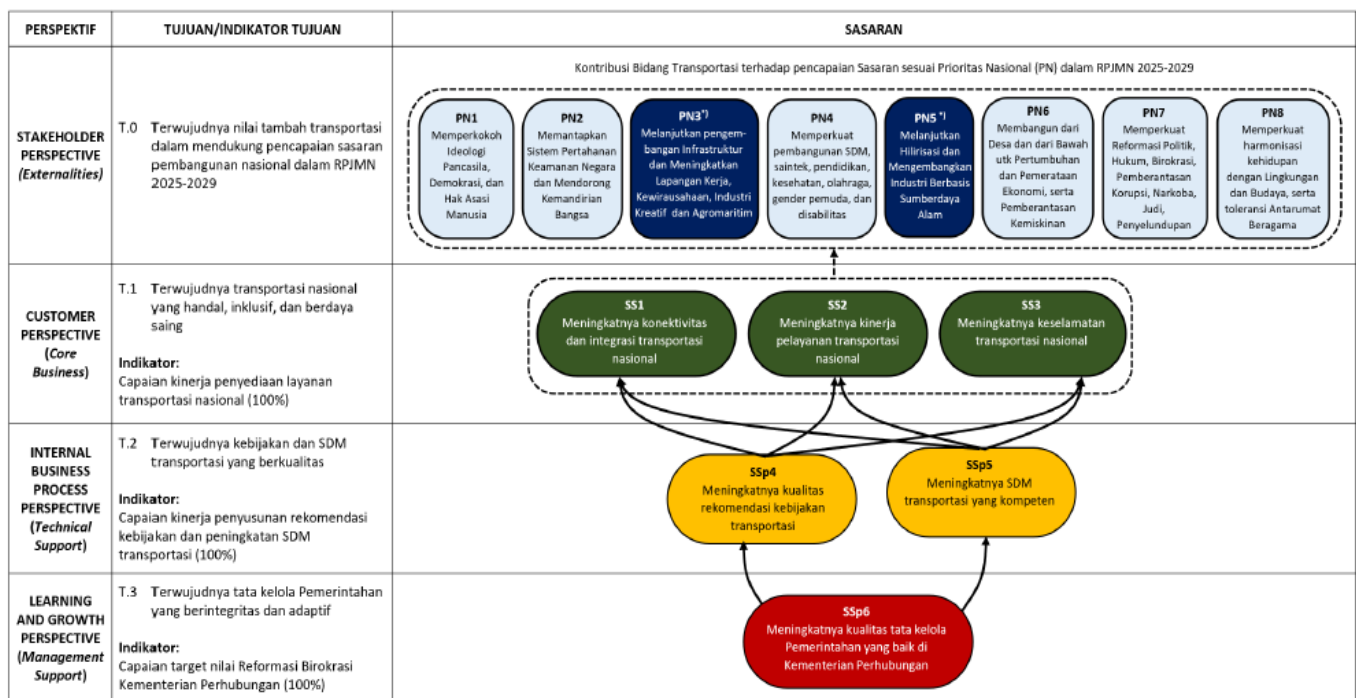
SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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 pengusutan 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)*

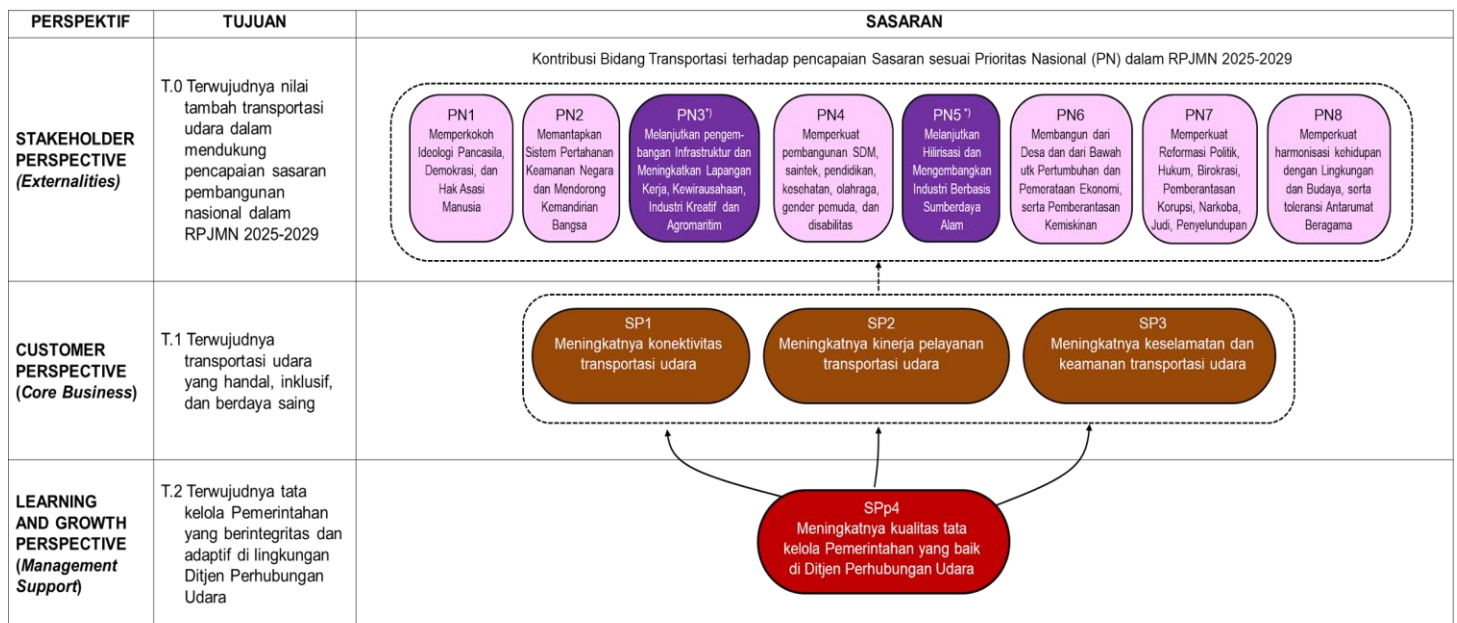
- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase *On 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 BUDIARTO TAHUN 2025-2029

VISI KANTOR UPBU BUDIARTO

“Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi Udara yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Menuju Indonesia Emas 2045”.

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut:

- Andal dimaknai sebagai terwujudnya penyelenggaraan pelayanan kebandarudaraan yang memenuhi aspek keselamatan (safety), keamanan (security), dan pelayanan (service), yang didukung oleh ketersediaan dan

keandalan fasilitas serta infrastruktur kebandarudaraan, sistem operasi yang terstandar, serta sumber daya manusia yang kompeten dan professional;

- Berdaya saing diartikan sebagai kemampuan Kantor UPBU Budiarto dalam meningkatkan kualitas dan kinerja pelayanan transportasi udara melalui penerapan tata kelola pemerintahan yang baik, peningkatan efisiensi dan efektivitas operasional, serta pemanfaatan teknologi dan inovasi, sehingga mampu beradaptasi terhadap dinamika dan perkembangan sektor transportasi udara secara berkelanjutan;
- Memberikan nilai tambah dimaknai sebagai kontribusi penyelenggaraan transportasi udara dalam mendukung peningkatan konektivitas, pengembangan wilayah, dan pertumbuhan ekonomi, serta peningkatan kualitas pelayanan publik. Nilai tambah tersebut juga diwujudkan melalui peran strategis Kantor UPBU Budiarto dalam mendukung kebijakan nasional di bidang transportasi udara.

MISI

1. Memenuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan jasa yang optimal, serta menyediakan sarana dan prasarana;
2. Mewujudkan iklim usaha bidang transportasi udara yang kompetitif dan berkelanjutan;
3. Mewujudkan kelembagaan yang efektif dan efisien didukung oleh SDM yang professional dan peraturan perundang-undangan yang komprehensif serta menjamin kepastian hukum

TUJUAN

1. Mewujudkan keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi udara;
2. Mewujudkan peningkatan kapasitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;
3. Meningkatkan profesionalisme SDM transportasi udara dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi;
4. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik.

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Budiarto 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 BUDIARTO

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

Tabel 2.5 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan
UPBU Budiarto

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya kinerja pelayanan 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
		Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknis

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Budiarto
		Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Budiarto

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU BUDIARTO

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU BUDIARTO

Arah kebijakan Kantor UPBU Budiarto 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 Budiarto dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Budiarto 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 pengusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Budiarto 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 kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah terdampak bencana (wilayah barat Indonesia);

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 Budiarto, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025-2029 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Budiarto (KP 835 tahun 2014 tentang Rencana Induk Bandar Udara Budiarto yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2025-2029 antara lain adalah:

- 1) Implementasi *Safety Management System* (SMS);
- 2) Pekerjaan perbaikan, pelebaran, dan pembuatan jalan inspeksi;
- 3) Pembuatan dokumen bandara (dokumen RKL-RPL);
- 4) Pengembangan Bandar Udara Budiarto, Tangerang, Banten;
- 5) Penyusunan perubahan/amandemen dokumen *Aerodrome Manual* (AM);
- 6) Penyusunan perubahan/amandemen dokumen SMS;
- 7) Perubahan/perpanjangan amandemen sertifikat atau register bandar udara;
- 8) Konsultan perencanaan;
- 9) Pekerjaan pelabaran apron B dan perkerasan *taxiway* F termasuk *marking* dan AFL;
- 10) Pekerjaan pengawasan pengembangan fasilitas bandara;
- 11) Pekerjaan perbaikan dan pelabaran jalan lingkungan bandara;
- 12) Pemenuhan peralatan *watch room*;
- 13) Pengadaan AC *Standing* 5 Pk di terminal;
- 14) Pengadaan dan pengiriman peralatan penunjang EOC dan *Sign Board*;

- 15)Pengadaan kendaraan *Airport Maintenance*;
 - 16)Pengadaan pengolahan air bersih;
 - 17)Pengadaan *pick up* pengangkut sampah;
 - 18)Pengadaan *toolkit* peralatan perbaikan kendaraan;
 - 19)Pengadaan *wheel tractor* dan *rotary mower*;
 - 20)Updating perpanjangan Sertifikat Bandar Udara (SBU);
 - 21)Dokumen keamanan penerbangan (Amandemen *Airport Security Program-ASP*);
 - 22)Latihan keadaan darurat keamanan penerbangan (*Contingency Exercise*) *Full Scale*;
 - 23)Latihan keadaan darurat keamanan penerbangan (*Contingency Exercise*) *Table Top*;
 - 24)Latihan penanggulangan gawat darurat (PKD) *Full Scale*;
 - 25)Pengadaan peralatan pemenuhan kategori PKP-PK;
 - 26)Pertemuan Komite Keamanan Bandar Udara;
 - 27)Rapat komite AEP;
 - 28)Pengadaan dan pemasangan pagar batas lahan;
 - 29)Pengadaan dan pengiriman kendaraan ARFF Foam Tender Type III;
 - 30)Pengadaan peralatan penunjang keamanan penerbangan;
 - 31)Penyusunan amandemen dokumen AEP.
-
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 Budiarto antara lain:

- a. Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029

Berdasarkan Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran III Matriks Pembangunan RPJMN Tahun 2025-2029) bahwa Pengembangan Bandar Udara Budiarto termasuk ke dalam Indikasi Prioritas Nasional tahun 2025-2029.

- b. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Bedasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 bahwa:

- 1) Bandar Udara Budiarto merupakan prioritas pengembangan bandar udara di daerah rawan bencana;
- 2) Pengembangan Bandar Udara Budiarto guna mendukung implementasi konsep *Aerospace Park*.

- c. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional

Berdasarkan KM 33 Tahun 2024 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU):

- 1) Bandar Udara Budiarto merupakan bandar udara di daerah rawan bencana;
- 2) Bandar Udara Budiarto merupakan bandar udara pengumpan dengan klasifikasi landas pacu 4C.

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 3.1 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Budiarto (sebelumnya telah disampaikan pada Bab II). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan didetailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3.1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis	a. Menyusun dan melaksanakan perencanaan pemeliharaan serta peningkatan sarana dan prasarana bandar udara secara bertahap dan berkelanjutan; b. Menetapkan prioritas penanganan sarana dan prasarana berdasarkan tingkat risiko terhadap keselamatan dan kinerja pelayanan bandar udara; c. Melakukan monitoring dan evaluasi kondisi sarana dan prasarana secara berkala sebagai dasar pengambilan keputusan.	UPBU Budiarto
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara	a. Melakukan evaluasi dan pemetaan tingkat pemenuhan Standar Pelayanan Minimal pada sarana dan prasarana bandar udara; b. Melakukan monitoring dan pengendalian capaian pemenuhan Standar Pelayanan Minimal secara periodik	
Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan	a. Memperkuat penerapan sistem keselamatan dan keamanan penerbangan secara konsisten dan	UPBU Budiarto

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	keamanan penerbangan	berkelanjutan; b. Melakukan monitoring dan evaluasi capaian keselamatan dan keamanan penerbangan secara periodic; c. Meningkatkan koordinasi dan pembinaan kepada seluruh personel dan pemangku kepentingan terkait keselamatan dan keamanan	
2	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan	a. Melakukan evaluasi dan pemetaan pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan sesuai standar yang berlaku; b. Menyusun perencanaan pemenuhan dan peningkatan fasilitas keselamatan dan keamanan secara bertahap sesuai prioritas; c. Melaksanakan monitoring dan pengendalian terhadap ketersediaan dan kesiapan fasilitas keselamatan dan keamanan	
3.	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Meningkatkan kesiapsiagaan dan perencanaan penanganan kondisi darurat terkait cuaca ekstrem dan bencana alam; b. Memperkuat koordinasi dengan instansi terkait dalam rangka mitigasi dan penanganan dampak cuaca ekstrem dan bencana alam; c. Melakukan evaluasi dan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		penyesuaian rencana operasional berdasarkan potensi risiko cuaca dan bencana alam	
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	a. Memperkuat kualitas perencanaan dan penganggaran berbasis kinerja secara berkelanjutan; b. Melaksanakan monitoring dan evaluasi pengelolaan keuangan secara periodik; c. Meningkatkan koordinasi dan pembinaan internal dalam rangka penguatan tata kelola keuangan.	UPBU Budiarto
2	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Menyusun perencanaan kebutuhan dan pengembangan SDM sesuai kebutuhan organisasi jangka menengah; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui pelatihan dan pembinaan secara bertahap; c. Mengoptimalkan pemanfaatan SDM yang ada melalui pengaturan tugas dan fungsi yang efektif.	
3	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU	a. Mendorong pemanfaatan sistem informasi dan aplikasi pendukung tata kelola pemerintahan secara bertahap; b. Meningkatkan kapasitas SDM dalam	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	Budiarto	penggunaan teknologi informasi dan komunikasi;	
4	Regulasi belum menyesuaikan dengan rencana pengembangan bandara dan kebijakan terbaru	a. Melakukan kajian dan evaluasi terhadap perubahan PM 41 Tahun 2014 untuk menyesuaikan struktur organisasi dan tata kerja UPBU Budiarto; b. Meningkatkan koordinasi dan sosialisasi dengan unit pembina terkait implementasi aturan agar perubahan organisasi dan tata kerja dapat berjalan efektif.	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU BUDIARTO

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.

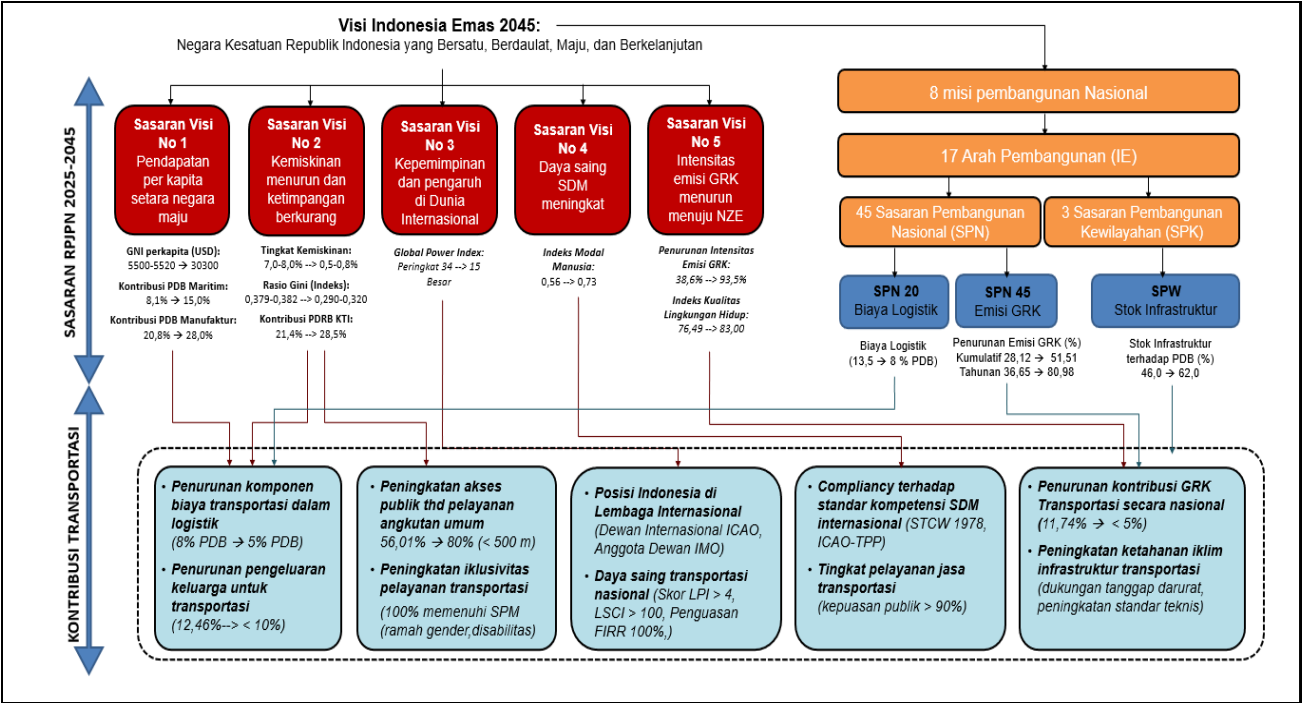
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan 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.

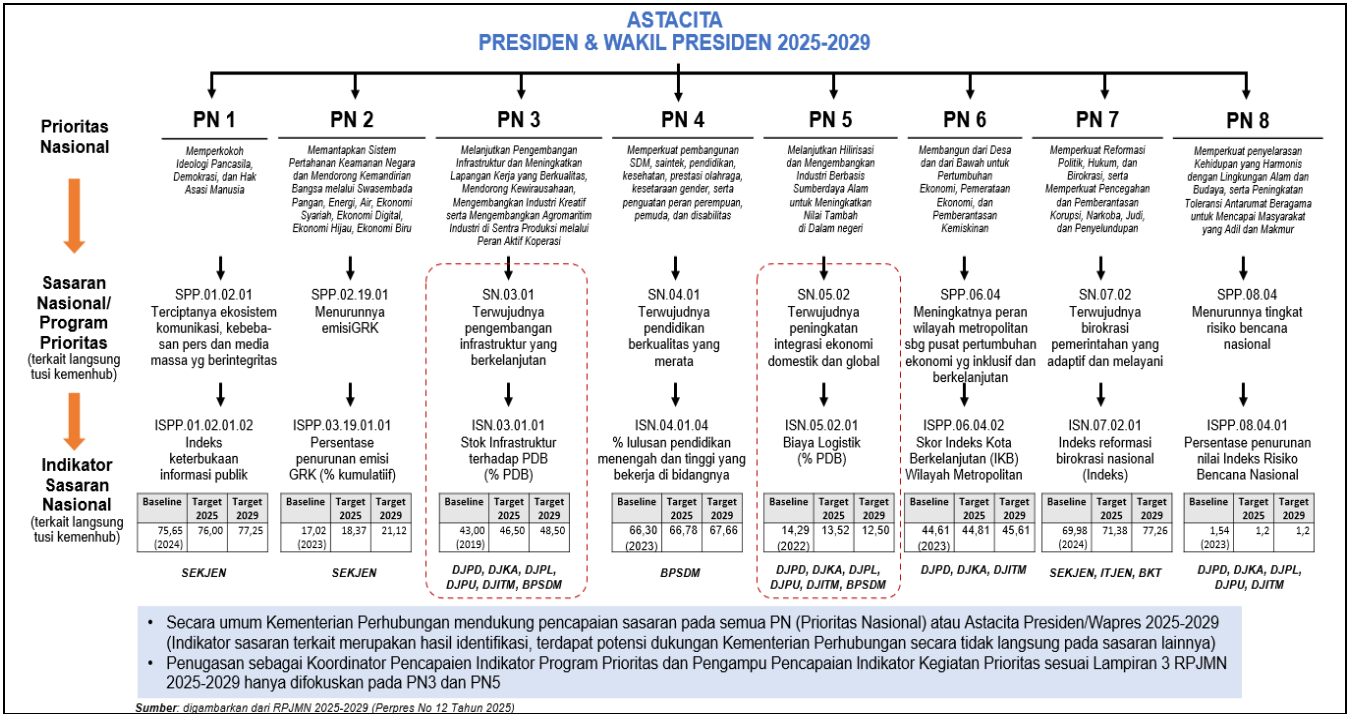
Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarnya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga,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

nasional juga harus didukung dengan kebijakan kelembagaan, regulasi, serta pendanaan dan investasi. Hal ini salah satunya harus tercermin melalui sinkronisasi perencanaan dan penganggaran. Upaya mempercepat pencapaian sasaran pembangunan nasional juga ditentukan oleh proyek prioritas pembangunan nasional pada RPJM Nasional dan RKP. Proyek prioritas pembangunan nasional tersebut dilengkapi dengan ukuran keberhasilan yang mendukung tercapainya sasaran prioritas pembangunan nasional.

Tabel 4.1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029
(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)



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

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

Tabel 4.5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)

Indikator		Satuan	Baseli ne 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 (kumula tif)	100 (2023)	116	121	121	121	121	
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408	408	408	408	Subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	78	79	80	81	

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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									Ternate 14. Domine Eduard Osok - Sorong 15. Tampa Padang – Sulbar 2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO. 2029: Soetta, Kualanamu, DEO, Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.
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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tamba 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					Ket.
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,82	0,81	0,79	0,77	

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis Dalam RPJMN 2025-2029

No	Kegiatan	Bandara/Proyek-Lokasi	Aspek Kelayakan Teknis
1	Indikasi pengembangan bandar udara di daerah rawan bencana (KM 33 Tahun 2024 tentang	Bandar Udara Budiarto	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara;

	Tatanan Kebandarudaraan Nasional)		- RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran
2	Pengembangan Industri Dirgantara (Lampiran II RPJMN 2025-2029)	Pengembangan Bandara Budiarto untuk mendukung implementasi konsep <i>Aerospace Park</i>, rencana kegiatan utama meliputi: - Peningkatan fasilitas sisi udara guna mengakomodasi operasional pesawat <i>Narrow Body</i> seperti <i>Boeing 737-800NG</i> dan pesawat <i>General Aviation</i>; - Pengembangan Bandara Budiarto untuk melayani kegiatan Angkutan Udara Domestik maupun Internasional; - Pengembangan Terminal <i>General Aviation</i> (GA); - Pengembangan fasilitas Pendidikan dan Pelatihan; - Pengembangan kapasitas dan fasilitas <i>Maintenance, Repair, and Overhaul</i> (MRO) yang modern untuk memperkuat kapabilitas MRO bandar udara; - Pengembangan kargo; - Pusat pengembangan <i>drone</i>.	Pengembangan Bandar Udara Budiarto Curug Kab. Tangerang direncanakan akan memanfaatkan lahan seluas 469,09 Ha. Konsep pengembangan Bandar Udara Budiarto sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara KP 835 Tahun 2014 dan Reviu Rencana Induk Bandar Udara Budiarto.

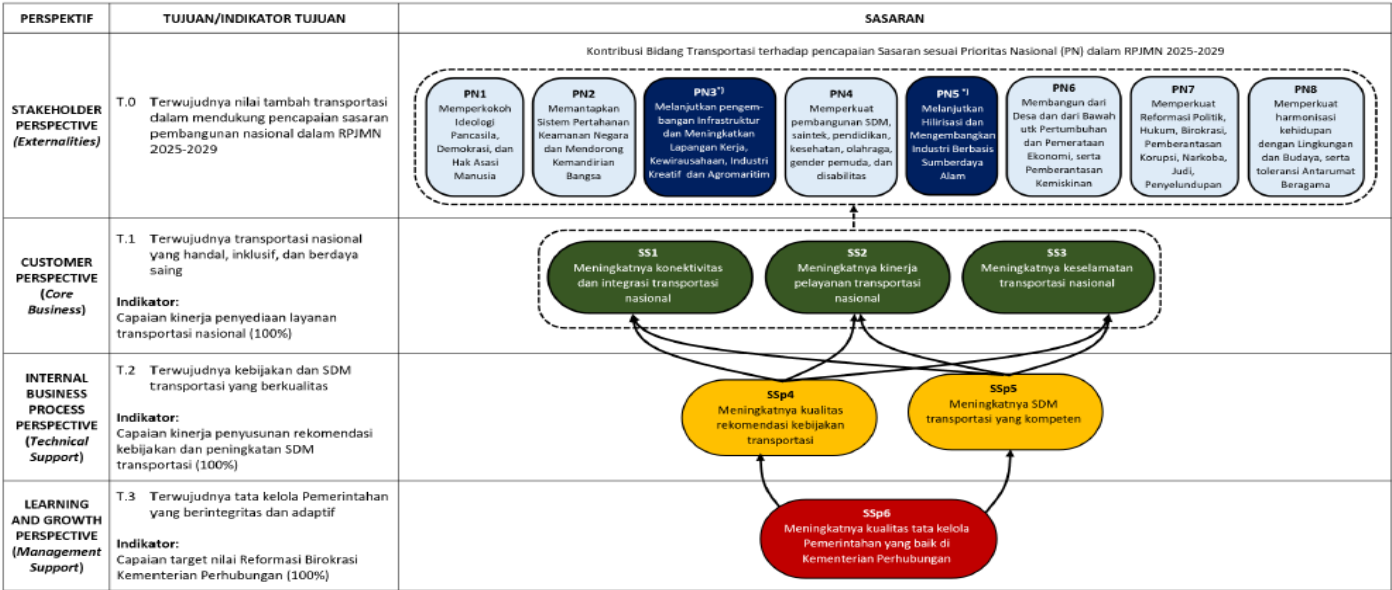
4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

KEGIATAN PRIORITAS/PROYEK PRIORITAS/RINCIAN OUTPUT	TARGET				
	2025	2026	2027	2028	2029
098 – Pengembangan Bandar Udara Budiarto, Tangerang, Banten	0	1	1	1	1

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



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

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	98,830	99,070
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
		SSp.5	Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

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	Base-line	Target Kinerja				
					2024	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	Indeks	3,27	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Base-line 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Perhubungan Udara							
		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 media sosial Ditjen Perhubungan Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,15	76,30	76,40	76,45	76,50	76,55

Keterangan:

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

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UPBU BUDIARTO TAHUN 2025-2029

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

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	14.022	11.500	11.550	11.600	11.650	11.700
		IKK 1.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Nilai	95,91	88	89	89,5	89,5	90
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase Safety Performance Indicator (SPI) 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
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	83,8	83	83	83	83	83
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	99	98	98,2	98,4	98,6	98,8
		IKKp	Persentase nilai aset Kantor Unit	%	100	100	100	100	100	100

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
		3.3	Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi							
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	93	100	100	100	100	100

A. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Budiarto memiliki 2 (dua) Program yaitu:

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan:
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
 - b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
 - c. 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 Budiarto tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp.385.573.662.115,-. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Budiarto per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

**Tabel 4.9 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Budiarto
Tahun 2025-2029**

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp) (dalam ribu rupiah)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU BUDIARTO		29.038.168	50.495.763	88.532.193	90.091.112	127.371.424	385.573.662
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		1.762.415	20.442.935	55.474.082	53.727.190	87.371.109	218.777.732
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	479.668	15.658.349	47.138.000	47.138.000	82.638.000	193.052.017
4645	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	0	720.000	5.255.000	3.200.000	1.005.000	10.180.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	1.282.747	4.064.585	3.081.082	3.389.190	3.728.109	15.545.715
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		27.230.753	30.052.828	33.058.111	36.363.922	40.000.314	166.795.929

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

IMRON JAZULI

NIP. 197007111997031007

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO TAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA		
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029			
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO										29.083,168	50.495,764	88.532,193	90.091,113	127.371,424	385.573,662			
	SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara															KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO	
		IKK. 1.1	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	12.400	12.450	12.500	12.550	12.600	Angka									
		IKK. 1.2	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	88	89	89	90	90	Nilai									
	SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara																KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
		IKK. 2.1	Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	100	100	100	100	100	%									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR
		IKK. 2.2	Persentase Pemenuhan standar keamanan bandar udara	100	100	100	100	100	%									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
	SK3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik																
		IKKp 3.1	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	6	6	6	6	6	Dokumen									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
		IKKp 3.2	Jumlah Dokumen SPIP	3	3	3	3	3	Dokumen									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
		IKKp 3.3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	98,00	98,20	98,40	98,60	98,80	%									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
IKKp 3.4		Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	12.481.826.766.346	12.681.826.766.346	12.881.826.766.346	13.081.826.766.346	13.281.826.766.346	Rupiah									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO	
	IKKp 3.5	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	100	100	100	100	100	%									KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO	

MATRIKS PENDANAAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS/ RINCIAN OUTPUT	PENUGASAN INDIKATOR	TARGET					ALOKASI APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					ALOKASI NON-APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					TOTAL (DALAM JUTA RUPIAH)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
04-Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu							-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00						-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00	152.354,00
01-Pembangunan dan Pengembangan Bandara							-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00						-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00	152.354,00
098 - Pengembangan Bandar Udara Budiarto, Tangerang, Banten	Indikator 02 - Jumlah Bandara yang dikembangkan	0	1	1	1	1	-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00						-	10.940,00	47.138,00	47.138,00	47.138,00	152.354,00

*) Kegiatan Non-APBN Kemenhub bersifat indikatif, dan belum memiliki RO pada RSPP
**) Pelaksanaan kegiatan non-APBN dapat diintervensi APBN apabila ada penugasan dari Pemerintah.

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO TAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT			Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI					SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029		
					PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029							
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO							-	59	59	59	59	27.230.149.000	48.985.077.795	86.870.438.710	88.263.182.581	125.360.700.839	376.709.548.925	0	0	0	8.864.113.190	385.573.662.115	
		SK Meningkatkan kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara						27	27	27	27	27	300.000.000	18.641.913.995	49.029.958.420	49.219.154.262	84.927.269.688	202.118.296.265	0	0	0	6.479.436.710	208.597.732.975
		IKK Jumlah penumpang yang dilayani	Orang					7	7	7	7	7	0	11.590.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	153.004.000.000	0	0	0	0	153.004.000.000
		KRC Prasarana Bidang Konektivitas Udara						7	7	7	7	7	0	11.590.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	153.004.000.000	0	0	0	0	153.004.000.000
		RO Bandar Udara						6	6	6	6	6	0	650.000.000	0	0	0	650.000.000	0	0	0	0	650.000.000
		IO Jumlah bandara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		6	6	6	6	6	0	650.000.000	0	0	0	650.000.000	0	0	0	0	650.000.000
		RO Pengembangan Bandar Udara Budiarto, Tangerang, Banten - Kab. Tangerang						1	1	1	1	1	0	10.940.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	152.354.000.000	0	0	0	0	152.354.000.000
		IO Pengembangan Bandar Udara Budiarto, Tangerang, Banten - Kab. Tangerang	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	10.940.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	47.138.000.000	152.354.000.000	0	0	0	0	152.354.000.000
		IKK Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka					16	16	16	16	16	200.000.000	6.941.913.895	1.770.958.420	1.948.054.262	37.642.859.688	48.503.786.265	0	0	0	3.274.259.210	51.778.045.475
		KRC Prasarana Bidang Konektivitas Udara						13	13	13	13	13	0	4.068.349.695	1.770.958.420	1.948.054.262	35.500.000.000	39.568.349.695	0	0	0	0	479.668.000
		RO Bandar Udara						13	13	13	13	13	0	4.068.349.695	0	0	35.500.000.000	39.568.349.695	0	0	0	0	479.668.000
		IO Jumlah bandara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		12	12	12	12	12	0	4.068.349.695	0	0	35.500.000.000	39.568.349.695	0	0	0	0	479.668.000
		IO Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		KRC OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara						3	3	3	3	3	200.000.000	2.873.564.200	1.770.958.420	1.948.054.262	8.935.436.570	0	0	0	0	2.794.591.210	
		RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara						2	2	2	2	2	0	2.653.564.200	1.528.958.420	1.681.854.262	1.850.039.688	7.714.416.570	0	0	0	0	2.794.591.210
		IO Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		2	2	2	2	2	0	2.653.564.200	1.528.958.420	1.681.854.262	1.850.039.688	7.714.416.570	0	0	0	0	2.794.591.210
		RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)						1	1	1	1	1	200.000.000	220.000.000	242.000.000	266.200.000	292.820.000	1.221.020.000	0	0	0	0	1.221.020.000
		IO Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	200.000.000	220.000.000	242.000.000	266.200.000	292.820.000	1.221.020.000	0	0	0	0	1.221.020.000
		IKK Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai					4	4	4	4	4	100.000.000	110.000.000	121.000.000	133.100.000	146.410.000	610.510.000	0	0	0	3.205.177.500	3.815.687.500
		KRC OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara						4	4	4	4	4	100.000.000	110.000.000	121.000.000	133.100.000	146.410.000	610.510.000	0	0	0	0	3.205.177.500
		RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara						4	4	4	4	4	100.000.000	110.000.000	121.000.000	133.100.000	146.410.000	610.510.000	0	0	0	3.205.177.500	3.815.687.500
		IO Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		4	4	4	4	4	100.000.000	110.000.000	121.000.000	133.100.000	146.410.000	610.510.000	0	0	0	0	3.205.177.500
		SK Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara						11	11	11	11	11	0	720.000.000	3.255.000.000	3.200.000.000	1.505.000.000	10.160.000.000	0	0	0	0	10.160.000.000
		IKK Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%					7	7	7	7	7	0	720.000.000	1.025.000.000	200.000.000	775.000.000	2.720.000.000	0	0	0	0	2.720.000.000
		KRC Prasarana Bidang Konektivitas Udara						6	6	6	6	6	0	200.000.000	1.025.000.000	200.000.000	775.000.000	2.200.000.000	0	0	0	0	2.200.000.000
		RO Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan						6	6	6	6	6	0	200.000.000	1.025.000.000	200.000.000	775.000.000	2.200.000.000	0	0	0	0	2.200.000.000
		IO Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		6	6	6	6	6	0	200.000.000	1.025.000.000	200.000.000	775.000.000	2.200.000.000	0	0	0	0	2.200.000.000
		KRC Sarana Bidang Konektivitas Udara						1	1	1	1	1	0	520.000.000	0	0	0	520.000.000	0	0	0	0	520.000.000
		RO Peralatan dan sistem Keamanan Penerbangan						1	1	1	1	1	0	520.000.000	0	0	0	520.000.000	0	0	0	0	520.000.000
		IO Jumlah Peralatan dan Sistem Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	520.000.000	0	0	0	520.000.000	0	0	0	0	520.000.000
		IKK Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%					4	4	4	4	4	0	0	4.230.000.000	3.000.000.000	230.000.000	7.460.000.000	0	0	0	0	7.460.000.000
		KRC Prasarana Bidang Konektivitas Udara						2	2	2	2	2	0	0	130.000.000	3.000.000.000	130.000.000	3.260.000.000	0	0	0	0	3.260.000.000
		RO Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan						1	1	1	1	1	0	0	130.000.000	0	130.000.000	260.000.000	0	0	0	0	260.000.000
		IO Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	0	130.000.000	0	130.000.000	260.000.000	0	0	0	0	260.000.000
		RO Prasarana keselamatan bandar udara						1	1	1	1	1	0	0	0	3.000.000.000	0	3.000.000.000	0	0	0	0	3.000.000.000
		IO Jumlah Prasarana Bidang Konektivitas Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	0	0	3.000.000.000	0	3.000.000.000	0	0	0	0	3.000.000.000
		KRC Sarana Bidang Konektivitas Udara						2	2	2	2	2	0	0	4.100.000.000	0	100.000.000	4.200.000.000	0	0	0	0	4.200.000.000
		RO Sarana Keselamatan Bandar Udara						2	2	2	2	2	0	0	4.100.000.000	0	100.000.000	4.200.000.000	0	0	0	0	4.200.000.000
		IO Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	0	100.000.000	0	100.000.000	200.000.000	0	0	0	0	200.000.000
		IO Jumlah Sarana Keselamatan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	0	0	4.000.000.000	0	4.000.000.000	0	0	0	0	4.000.000.000	
		SK Meningkatkan Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik						19	19	19	19	19	26.872.248.000	29.589.472.800	32.515.420.080	35.766.962.068	39.343.658.297	164.057.761.265	0	0	0	0	164.057.761.265
		IKK Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen					2	2	2	2	2	396.980.000	436.678.000	480.345.800	528.380.380	581.218.418	2.423.602.598	0	0	0	0	2.423.602.598
		KRC Layanan Manajemen Kinerja Internal						2	2	2	2	2	396.980.000	436.678.000	480.345.800	528.380.380	581.218.418	2.423.602.598	0	0	0	0	2.423.602.598
		RO Layanan Manajemen Keuangan						1	1	1	1	1	318.350.000	350.185.000	385.203.500	423.723.850	466.096.235	1.943.558.585	0	0	0	0	1.943.558.585
		IO Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto	Banten	Kab. Tangerang		1	1	1	1	1	318.350.000	350.185.000	385.203.500	423.723.850	466.096.235	1.943.558.585	0	0	0	0	1.94

MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)

**KANTOR UPBU BUDIARTO
TAHUN 2025 - 2029**



**KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA BUDIARTO
TAHUN 2025-2029**

**INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA BUDIARTO
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029**

A. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK) KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

KODE	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)		SATUAN
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.1	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka
		IKSK 1.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara	Indeks
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Perfonnance (SPI) Bandar Udara</i>	%
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%

B. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp) KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

KODE	SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)		SATUAN
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%

C. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK) KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM (IKSP)	
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi udara

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.3	Jumlah Pergerakan pesawat yang dilayani

DEFINISI

- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu;
- Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat.

FORMULA INDIKATOR

Jumlah pergerakan pesawat niaga berjadwal, tidak berjadwal dan bukan niaga.

SUMBER DATA

Laporan pergerakan pesawat dari *Airline* atau dari Airnav LPPNPI) yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait

SATUAN

Angka

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM (IKSP)	
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi udara

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan transportasi udara

DEFINISI

Survei Kepuasan Masyarakat Adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan Masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh unit penyelenggara Bandar Udara.

Survei kepuasan Masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan menggunakan aplikasi survey yang terdiri atas survey Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan survei Indeks Persepsi Korupsi (IKP). Dalam hal ini tingkat kepuasan masyarakat yang diukur hanya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM).

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah hasil pengukuran dari kegiatan Survei Kepuasan Masyarakat berupa angka.

IKM terhadap pelayanan Bandar Udara merupakan layanan yang diberikan kepada seluruh pengguna layanan Bandar Udara yang dikoordinir secara terpusat oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) Kementerian Perhubungan.

Survei Kepuasan Masyarakat mengacu pada Permenpan RB terkait Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.

FORMULA INDIKATOR

Nilai survei pengguna jasa di lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan.

SUMBER DATA

Aplikasi survey yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.

SATUAN

Indeks

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara
DEFINISI			
- Kinerja Keselamatan adalah pencapaian Keselamatan penerbangan yang terukur di tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan. Indikator Kinerja Keselamatan adalah metrik yang digunakan untuk mengukur dan memantau Kinerja Keselamatan tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk perkembangan dalam pencapaian Tujuan Keselamatan (Ref. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan) - Indikator kinerja keselamatan untuk penyelenggara bandar udara yang diukur adalah <i>Runway Incursion</i> (RI) dan <i>Runway Excursion</i> (RE) - <i>Runway Incursion</i> (RI) adalah setiap peristiwa di <i>Aerodrome</i> yang melibatkan keberadaan pesawat udara, kendaraan atau orang yang tidak seharusnya berada di area permukaan yang dilindungi untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. (Ref. <i>ICAO doc 9870</i>) - <i>Runway excursion</i> (RE) adalah setiap peristiwa pesawat udara yang mengalami <i>veer-off</i> atau <i>overrun</i> dari permukaan runway. (Ref. <i>ICAO Annex 13</i>) - <i>Airport Facilities Readiness & Performance</i> (AFRP) adalah ketersediaan, serviceability, dan kesesuaian standard fasilitas bandar udara dalam mendukung operasi penerbangan - <i>Airport Emergency Readiness & Performance</i> (AERP) adalah kemampuan bandar udara untuk persiapan, merespons, dan memulihkan kondisi darurat secara efektif guna menjaga keselamatan penerbangan dan keberlangsungan operasi bandar udara			
FORMULA INDIKATOR			
$SPI = RI + RE + AFRP + AERP$ Keterangan: 1. <i>Runway Lagging</i> - <i>Runway Incursion</i> (RI) = 30% $Incident Rate (IR) = \frac{Jumlah\ Kejadian}{Total\ Jumlah\ Movement}$ $RI = 30\% \times (100\% - (Incident\ Rate\ (IR) \times 100\%))$ - <i>Runway Excursion</i> (RE) = 30% $Incident Rate (IR) = \frac{Jumlah\ Kejadian}{Total\ Jumlah\ Movement}$ $RI = 30\% \times (100\% - (Incident\ Rate\ (IR) \times 100\%))$ 2. Indikator Leading - <i>Airport Facilities Readiness & Performance</i> (AFRP) = 20% $AFRP = 20\% \times \frac{Rating\ Performance\ (RP)\ Aktual}{Rating\ Performance\ (RP)\ Target}$ - <i>Airport Equipment Readiness & Performance</i> (AERP) = 20% $AERP = 20\% \times \frac{Rating\ Performance\ (RP)\ Aktual}{Rating\ Performance\ (RP)\ Target}$ Rentang Penilaian SPI: 0-25 = 25% 26-50 = 50%			

51-75 = 75%
76-100 = 100%
SUMBER DATA
Laporan Safety Performance Indicator (SPI) Unit Penyelenggara Bandar Udara yang divalidasi oleh Direktorat Bandar Udara
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB DATA
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM (IKSP)	
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi udara

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

DEFINISI

- Pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara yang dimaksud meliputi SDM, Fasilitas Keamanan, Dokumen Program Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dan SOP Keamanan Penerbangan.
- Pemenuhan standar teknis dan operasional keamanan penerbangan di bandar udara mengacu pada peraturan program keamanan penerbangan nasional dan petunjuk yeknis pengawasan keamanan penerbangan.

FORMULA INDIKATOR

$$\frac{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) kategori Comply}}{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) kategori Not Comply} + \text{Jumlah Protocol Question (PQ) kategori Comply}} \times 100\%$$

Catatan:

- *Protocol Question* (PQ) merupakan pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam *checklist* pengawasan keamanan penerbangan.
- *Checklist* adalah suatu alat bantu penagwasan berbentuk daftar pemeriksaan sesuai dengan ketentuan di bidang keamanan penerbangan guna mengidentifikasi dan mendokumentasikan status penerapan ketentuan tersebut.
- Dalam penghitungan tidak termasuk *Protocol Question* (PQ) yang tidak diberlakukan dalam ketentuan (N/A).

SUMBER DATA

Hasil pengawasan keamanan penerbangan internal Unit Penyelenggara Bandar Udara (Self-assessment) yang dilakukan minimal 1 (satu) kali dalam setahun dan divalidasi oleh Direktorat Keamanan Penerbangan.

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

D. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSPp 4.1	Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Ditjen Perhubungan Udara

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

DEFINISI

Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) adalah prwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodic.

Nilai AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan nilai atas implementasi sistem akuntabilitas kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terdiri dari 4 (empat) komponen, meliputi: Perencanaan Kinerja + Pengukuran + Pelaporan Kinerja + evaluasi Internal.

FORMULA INDIKATOR

Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU oleh Tim Evaluasi LAKIP Eselon I Ditjen Perhubungan Udara

SUMBER DATA

Berita Acara Laporan Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU yang diterima oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.

SATUAN

Nilai

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

DEFINISI

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran yang selanjutnya disingkat IKPA adalah indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku BUN dan/atau pengelola fiscal untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/Lembaga dari sisi kualitas perencanaan pelaksanaan anggaran, Kualitas Implementasi pelaksanaan anggaran, dan Kualitas hasil pelaksanaan anggaran.

Sesuai Peraturan tentang petunjuk teknis penilaian indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran belanja Kementerian Negara/lembaga, terdiri atas:

1. Revisi DIPA;
2. Deviasi Halaman III DIPA;
3. Penyerapan Anggaran;
4. Belanja Kontraktual;
5. Penyelesaian Tagihan;
6. Pengelolaan UP dan TUP;
7. Dispensasi SPM;
8. Capaian Output.

FORMULA INDIKATOR

Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan

SUMBER DATA

Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada aplikasi SAKTI dan Aplikasi Keuangan Kemenkeu terintegrasi yang di Kelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi

DEFINISI

- Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari mana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan Sejarah dan budaya (Peraturan tentang Standar Akuntansi Pemerintahan).
- Aset yang dimaksud adalah nilai neto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara.

FORMULA INDIKATOR

$$\frac{\text{Nilai aset yang berhasil diinventarisasi dalam tahun berjalan}}{\text{Target nilai aset yang diinventarisasi}} \times 100\%$$

Catatan:

Target nilai aset yang diinventarisasi=
(Nilai aset tahun sebelumnya + usulan belanja modal) – (Prediksi penyusutan + penghapusan)

SUMBER DATA

Laporan BMN dari Aplikasi SAKTI Modul Aset Tetap, Modul GL dan Pelaporan yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.4	Persentase Pnecapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

DEFINISI

- Penerimaan Negara Bukan Pajak yang selanjutnya disingkat PNBP adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang menjadi penerimaan pemerintah pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme anggaran pendapatan dan belanja negara;
- Undang-undang Republik Indonesia tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak

FORMULA INDIKATOR

$$\text{Persentase Pencapaian Target PNBP} = \frac{\text{Nilai PNBP yang berhasil dicapai pada tahun berjalan}}{\text{Target Nilai PNBP pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

SUMBER DATA

Laporan PNBP yang dicatat oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto