



RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)



KANTOR UPBU KELAS III DOBO
2025 - 2029



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



**RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
TAHUN 2025-2029**

**KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA KELAS III DOBO**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**



KATA PENGANTAR

Dengan Mendasari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : No. PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan SKEP Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 13 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 tanggal 15 Januari 2025

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo 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 Kelas III Dobo, 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 Kelas III Dobo 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 Kelas III Dobo 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.

Dobo, Juli 2026

**KEPALA KANTOR UPBU
KELAS III DOBO**



INDRIAWAN, S.SiT, M.M

Pembina (IV/a))

NIP. 19740906 199602 1 002



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I. PENDAHULUAN	8
1.1. Kondisi Umum.....	8
1.1.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024	8
1.1.2. Capaian Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM)	11
1.1.3. Capaian Sarana dan Prasarana Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo	15
1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Penyelenggara Bandar Udara Tahun 2020-2024	20
1.2. Potensi dan Permasalahan.....	22
1.2.1. Lingkungan Internal	22
1.2.2. Lingkungan Eksternal	Error! Bookmark not defined.
1.2.3. Potensi	28
1.2.4. Permasalahan.....	29
BAB II. VISI DAN MISI.....	30
2.1. Visi dan Misi Pembangunan Nasional RPJPN 2025-2045	30
2.2. Visi dan Misi Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029	33
2.3. Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	38
2.3.1. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	38
2.3.2. Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	40
2.3.3. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	42
2.4. Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025- 2029	44
2.4.1. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	44
2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	45
2.4.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	45
2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	46
2.5. Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029. 47	
2.5.1. Visi Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	47
2.5.2. Misi Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	48
2.5.3. Tujuan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	49
2.5.4. Sasaran Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	49
2.5.5. Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas III Dobo	52
BAB III. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI.....	54
3.1. Arah Kebijakan.....	54
3.2. Manajemen Risiko	65
3.3. Strategi.....	68
BAB IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	71
4.1. Sasaran dan Target Pembangunan Nasional.....	71
4.1.1. Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	71



4.1.2. Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	72
4.2. Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	78
4.3. Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	79
4.4. Target Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	81
4.5. Kerangka Pendanaan Tahun 2025-2029	82
BAB V. PENUTUP	83
5.1. Arahana Pelaksanaan.....	83
5.2. Mekanisme Perubahan Dan Pelaksanaan Evaluasi.....	83



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Pagu Anggaran dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	8
Tabel 1. 2 Nilai Aset Bandar Udara Dobo Tahun 2020-2024.....	9
Tabel 1. 3 Target dan Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024	Error! Bookmark not defined.
Tabel 1. 4 Komposisi Pegawai Tahun 2020-2024 Berdasarkan Pendidikan.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 1. 5 Komposisi Pegawai Tahun 2020-2024 Berdasarkan Jabatan.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 1. 6 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024	18
Tabel 1. 7 Data Arus Lalu Lintas Tahun 2020-2024.....	18
Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	33
Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	38
Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	41
Tabel 2. 4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara).....	42
Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029.....	50
Tabel 2. 6 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas III Dobo.....	52
Tabel 3. 1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana.....	66
Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	73
Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	74
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	74
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	74
Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)	76
Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	78
Tabel 4. 7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	79
Tabel 4. 8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	80
Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	81



DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. 1 Perbandingan Antara Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024.....	8
Grafik 1. 2 Perbandingan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024 . Error! Bookmark not defined.	
Grafik 1. 3 Perbandingan Jumlah Penumpang, Jumlah Pergerakan Pesawat, dan Jumlah Bagasi Tahun 2020-2024	20



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN.....	36
Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	37
Gambar 2. 3 <i>Strategy Map</i> Kementerian Perhubungan 2025-2029	43
Gambar 2. 4 <i>Strategy Map</i> Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029	47
Gambar 2. 5 <i>Strategy Map</i> Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029	50
Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045.....	72
Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub	73
Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	79



BAB I. PENDAHULUAN

1.1. Kondisi Umum

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 saat ini telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 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 : KP-DJPU 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.

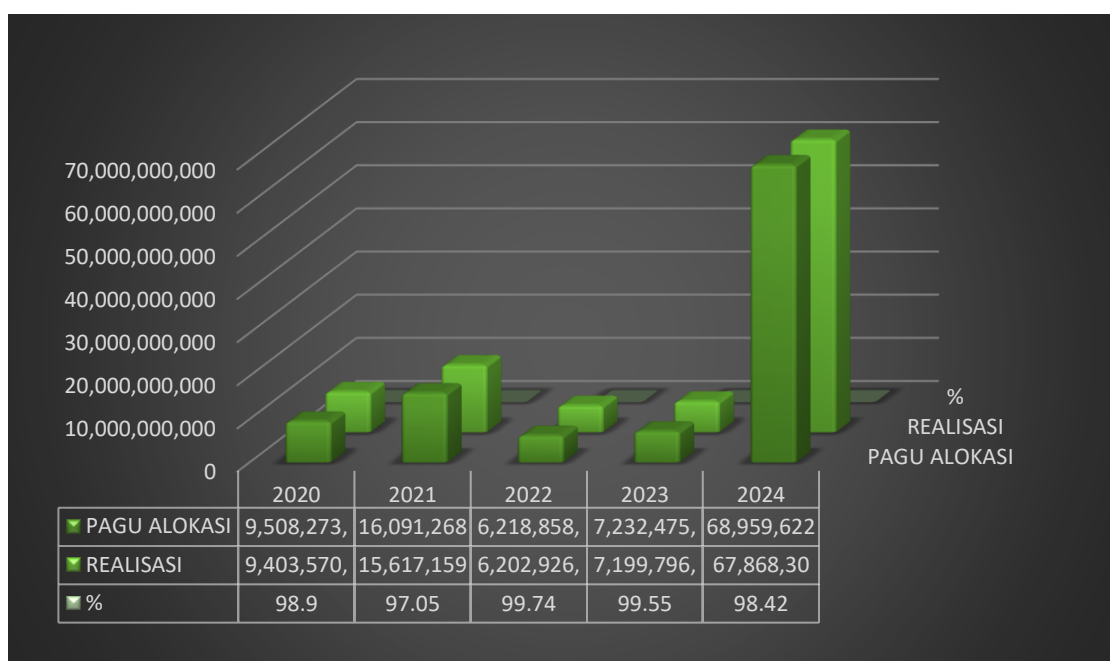
1.1.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

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

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 s/d 2024 di UPBU Dobo dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1. 1 Pagu Anggaran dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/ TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	Rp7.202.955.000	Rp4.300.529.000	Rp3.879.918.000	90,22%	59,71%
2021	Rp11.063.753.000	Rp4.478.123.000	Rp4.478.123.000	100,00%	40,48%
2022	Rp15.667.885.000	Rp4.300.529.000	Rp4.249.161.732	98,81%	27,45%
2023	Rp5.501.652.000	Rp4.671.888.000	Rp4.704.978.179	100,71%	84,92%
2024	Rp5.553.562.000	Rp5.321.211.000	Rp5.057.962.871	95,20%	95,82%



Grafik 1. 1 Perbandingan Antara Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Grafik menunjukkan bahwa sepanjang periode 2020–2024, realisasi anggaran secara umum mengikuti pola alokasi, namun dengan tingkat penyerapan yang bervariasi tiap tahun. Pada beberapa tahun awal, realisasi berada sedikit di bawah alokasi, yang mengindikasikan adanya sisa anggaran akibat efisiensi, keterlambatan kegiatan, atau penyesuaian program.

Memasuki tahun-tahun berikutnya, terlihat adanya peningkatan kesesuaian antara alokasi dan realisasi, yang mencerminkan perbaikan dalam perencanaan serta pelaksanaan anggaran. Pada tahun dengan kinerja terbaik, jarak antara alokasi dan realisasi semakin kecil, menandakan penyerapan anggaran yang lebih optimal.

Secara keseluruhan, grafik memperlihatkan tren positif dalam pengelolaan anggaran, di mana instansi semakin mampu

B. Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Nilai aset tahun 2020-2024 merupakan nilai total aset Barang Milik Negara (BMN) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo yang berhasil diinventarisasi pada tahun 2020-2024. Adapun nilainya dapat dilihat pada Tabel 1.2.

Tabel 1. 2 Nilai Aset Bandar Udara Dobo Tahun 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Aset Tetap	ASET TETAP	Rp.2.829.000.000	Rp.10.445.816.000	Rp.95.000.000	Rp.325.000.000
Presentase	Persentase	99,80%	99%	100%	100%



Berdasarkan table diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU Dobo mengalami peningkatan/perkembangan Hingga tahun 2024 dengan capaian nilai aset rata-rata pertahun.

NO	TAHUN	URAIAN ASET
1	2020	Jalan Akses
		Jalan GSE
		Area Parkir Terminal
		Trolley
2	2021	Jalan Akses
		Jalan GSE
		Area Parkir Terminal
		Fasilitas Penunjang PKP-PK
		X-Ray Bagage Single view
		X-Ray Cabin Single View
		WTMD
		AFL
		Hand Mower
		UPS 3 KVA
3	2022	Alat Charge HP
		Hand Mower
		Laptop
4	2023	Banner Visual LED
		TV LED 43 Inchi
		Alat Charge HP
		Hand Mower
		Laptop
5	2024	Pengembangan Bandar Udara Dobo
		Alat Cetak PAS Bandara
		Hand Mower
		AC split 1 PK
		AC Split 2 PK
		AC Standing 5 PK

C. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

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

Tabel 1.3 Penerimaan Negara Bukan Pajak
Tahun 2020-2024



TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	301.738.000	158.924.222	52
2021	507.357.000	394.223.086	77
2022	635.502.000	338.045.140	53
2023	651.096.000	295.611.577	45
2024	662.495.000	305.841.605	46



Gambar 1.2 Grafik Pencapaian Target PNBPN Di UPBU Kelas III Dobo

Grafik Target dan realisasi PNBPN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBPN yang dicapai oleh Kantor UPBU Kelas III Dobo selama 5 (lima) Tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBPN rata-rata sebesar 54,6% pertahun. Dalam pelaksanaannya terdapat beberapa permasalahan sehingga terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi, permasalahan yang terjadi adalah pandemi covid-19 pada tahun 2020-2022 dan tidak terealisasinya pembangunan Terminal yang ditargetkan dapat menjadi salah satu potensi pendapatan jasa Bandar Udara, hal ini menyebabkan tidak tercapainya Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) setiap tahunnya. Salah satunya upaya yang dilakukan adalah memaksimalkan potensi Penerimaan PNBPN Seperti Pendapatan jasa Bandar Udara sebagai berikut ;

- PJP2U/ PJP4U
- Penggunaan Bandara di Luar Jam Operasi
- Pemakaian Check in counter
- Penggunaan ruangan
- Penggunaan listrik Bandara
- Penggunaan air bandar udara
- Izin di daerah keamanan terbatas
- Konsesi atas pengusahaan

1.1.2. Capaian Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM)

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas III Dobo tahun 2020-2024 sebagai berikut :



Tabel 2.1 Komposisi SDM UPBU Kelas III Dobo Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1	Magister	1	1	1	1	1
2	Strata-1/Diploma 4	-	-	1	1	5
3	Diploma	-	3	5	6	11
4	SMA	17	17	20	20	16
Data PPNPN						
1	Strata-1	7	7	7	7	7
2	Diploma-3	2	2	2	2	2
3	SMA	35	35	35	32	32
Jumlah		62	65	68	69	74

Tabel 2.2 Komposisi SDM UPBU Kelas III Dobo Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
JabatanAdministrasi/Pendukung						
	Kepala Kantor	1	1	1	1	1
	Penyusun Rencana dan Program	1	1	1	1	1
	Pengelola Kepegawaian	4	4	4	4	4
	Bendahara	2	2	2	2	2
	Pengelola BMN	1	1	1	1	1
Jabatan Teknis/Operasional						
	Petugas PKP-PK Bandara	11	12	14	14	14
	Petugas Alat-Alat Besar	5	5	5	5	5
	PemeliharaBangunan dan Landasan	10	11	11	11	11
	Higyne dan Sanitasi	19	19	19	19	19
	Petugas AVSEC Bandara	11	12	12	13	20
	Listrik	7	7	9	9	9
Jumlah		62	65	68	69	73

Tabel 2.3 Data Kualifikasi Sumber Daya Manusia Kantor UPBU Kelas III Dobo 2024

NO	GOLONGAN / BAGIAN	JUMLAH	PENDIDIKAN	JUMLAH
1.	Pegawai Golongan IV	1	S2	S2 = 1
2.	Pegawai Golongan III	8	S1, DIV, DIII	S1 = 8, DIV = 0, DIII = 0
3.	Pegawai Golongan II	18	DIII, SLTA	S1 = 0, DIII = 11, SLTA = 16



	Terdiri dari :			
	a) Kepala Kantor	1	S2	S2 = 1
	b) Tata Usaha	5	S1, SLTA	S1 = 3, SLTA = 2
	c) Teknisi dan Operasional	28	S1, DIII, SLTA	S1 = 5, DIII = 11 , SLTA = 16
4.	Tenaga	41	SLTA, DIII, S1	SLTA = 32, DIII=2 S1 = 7

Table 2.4 Analisa Beban Kerja Kantor UPBU Kelas III Dobo

No	Nama Unit Organisasi	Nama Jabatan	PNS	PPPK	PPPK PARUH WAKTU	Jumlah Eksisting	ABK
1	2	3	4	5	6	7	8
	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo	Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo	1			1	1
		Analisis Hukum Ahli Pertama				0	0
		Analisis Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Pertama				0	1
		Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama				0	1
		Arsiparis Ahli Pertama				0	1
		Arsiparis Penyelia				0	1
		Arsiparis Mahir				0	2
		Arsiparis Terampil				0	2
		Penata Laksana Barang Penyelia				0	
		Penata Laksana Barang Mahir				0	
		Penata Laksana Barang Terampil				0	
		Perencana Ahli Pertama	1			1	1
		Pranata Hubungan Masyarakat Ahli Pertama				0	
		Pranata Hubungan Masyarakat Penyelia				0	
		Pranata Hubungan Masyarakat Pelaksana Lanjutan/Mahir				0	
		Pranata Hubungan Masyarakat Pelaksana/Terampil				0	
		Pranata Keuangan APBN Penyelia				0	
		Pranata Keuangan APBN Mahir				0	



	Pranata Keuangan APBN Terampil				0	1
	Pranata Komputer Ahli Pertama				0	
	Pranata Komputer Penyelia				0	
	Pranata Komputer Pelaksana Lanjutan/Mahir				0	
	Pranata Komputer Pelaksana/Terampil				0	
	Pranata SDM Aparatur Penyelia				0	
	Pranata SDM Aparatur Mahir				0	
	Pranata SDM Aparatur Terampil				0	
	Teknisi Penerbangan Penyelia				0	
	Teknisi Penerbangan Pelaksana Lanjutan/Mahir				0	
	Teknisi Penerbangan Pelaksana/Terampil	3			3	
	Penelaah Teknis Kebijakan	5			5	9
	Pengolah Data dan Informasi				0	4
	Pengadministrasi Perkantoran		3	1	4	1
	Pengevaluasi Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	5			5	5
	Pengevaluasi Penerbangan				0	1
	Pengawas Personel Penerbangan	6			6	12
	Personel Teknik dan Operasional Penerbangan				0	2
	Pengawas Penerbangan				0	3
	Personel Penerbangan	4			4	20
	Pengawas Operasional Bandar Udara	6			6	13
	Pengelola Layanan Kesehatan				0	1
	Personel Operasional Bandar Udara	4			4	4
	Penata Layanan Operasional*)		7		7	1
	Pengelola Layanan Operasional*)		2		2	1
	Operator Layanan Operasional*)		27		27	13
	Pengelola Umum Operasional*)			1	1	1
Jumlah		35	40	1	76	102

Keterangan: Data PNS dan PPNPN Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas III Dobo untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2024 berjumlah 76 orang, jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai dibidang administrasi, Avsec dan PKP-PK dalam Pelayanan Operasional untuk menunjang kegiatan di terminal yang baru.



1.1.3. Capaian Sarana dan Prasarana Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo

Pada Tahun 2024, Program Padat Karya dilaksanakan secara lebih strategis dengan mengintegrasikan kegiatan pemeliharaan ringan dan penataan lingkungan dengan upaya peningkatan citra bandara sebagai gerbang wilayah Kepulauan Aru. Program ini tidak hanya menyerap tenaga kerja lokal, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan kepuasan pengguna jasa melalui lingkungan bandara yang lebih bersih, aman, dan nyaman.

Pengembangan Bandar Udara Dobo selama periode pelaporan telah mendapatkan dukungan strategis melalui skema pendanaan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Pemanfaatan SBSN sebagai sumber pembiayaan infrastruktur merupakan wujud komitmen pemerintah dalam mempercepat pembangunan fasilitas transportasi udara yang berkualitas, berkelanjutan, dan berdaya saing, khususnya di wilayah terluar dan kepulauan seperti Kabupaten Kepulauan Aru.

Melalui pendanaan SBSN, UPBU Kelas III Dobo melaksanakan berbagai kegiatan pengembangan infrastruktur yang berorientasi pada peningkatan kapasitas, keselamatan, dan kualitas pelayanan. Kegiatan tersebut meliputi pembangunan dan peningkatan fasilitas sisi udara, sisi darat, serta sarana penunjang operasional bandar udara sesuai dengan standar keselamatan dan pelayanan penerbangan sipil.

Pada tahap awal, pemanfaatan SBSN difokuskan pada penguatan infrastruktur dasar bandara, seperti peningkatan kualitas landasan pacu, pembangunan fasilitas terminal penumpang beserta fasilitasnya serta pembangunan jalan akses masuk ke gedung terminal penumpang. Peningkatan ini berdampak langsung pada kemampuan bandara dalam melayani pergerakan pesawat dan penumpang secara lebih aman, tertib, dan efisien.

Dari sisi pelayanan publik, pengembangan terminal dan fasilitas sisi darat melalui SBSN telah meningkatkan kenyamanan, aksesibilitas, dan kualitas pengalaman pengguna jasa. Lingkungan terminal yang lebih representatif, bersih, dan tertata mendorong peningkatan citra Bandar Udara Dobo sebagai pintu gerbang utama Kabupaten Kepulauan Aru.

Secara keseluruhan, pemanfaatan pendanaan SBSN dalam pengembangan Bandar Udara UPBU Kelas III Dobo telah memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan kapasitas layanan, keselamatan penerbangan, dan konektivitas wilayah. Dukungan pembiayaan ini tidak hanya mempercepat pembangunan infrastruktur bandara, tetapi juga memperkuat peran strategis Bandar Udara Dobo dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan di kawasan kepulauan.

A. Data Umum Bandar Udara Dobo

NAMA BANDAR UDARA	:	DOBO
KOTA LOKASI BANDAR UDARA BERADA	:	DOBO, KAB. KEPULAUAN ARU
PROPINSI	:	MALUKU
LOKASI BANDAR UDARA	:	Jln. Cendrawasih – Dobo



KOORDINAT LOKASI	: 05° 46' 27" S dan 134° 12' 36" E
JAM OPERASI	: HR (ON REQUEST) 07.30-16.00
KELAS BANDARA	: III
PELAYANAN LLU	: AFIS (Un-Attended)
KATEGORI PKP-PK	: IV
ARAH DAN JARAK DARI KOTA	: Barat ($\pm$ 3 KM)
ELEVASI DARI SETIAP THRESHOLD	: 80,32 feet dan 44,22 feet
ELEVASI	: 17,53 Mdpl
KEMAMPUAN OPERASI (PESAWAT BEROPERASI)	: ATR 72-500/600
NAMA OPERATOR BANDAR UDARA	: UPBU DOBO
ALAMAT	: Jln. Cendrawasih – Dobo
TELP	: 0917-21667
FAKSIMIL	: -
E-MAIL	: bandara_dbo@yahoo.co.id
CODE ICAO	: WAPD
CODE IATA	: DOB
JENIS TRAFFIC YANG DIJINKAN	: KOMERSIL - DOMESTIK
JENIS LANDASAN PACU	: FLEXIBEL
STATUS BANDAR UDARA	: UPT DITJEN PERHUBUNGAN
UDARA	

KOORDINASI DENGAN INSTANSI PEMERINTAH

a. Bea Cukai (Costum)	: Tidak ada
b. Imigrasi (Imigration)	: Tidak ada
c. Karantina	
1. Karantina Hewan dan Tumbuhan	: Ada
2. Karantina Ikan	: Ada
3. Karantina Kesehatan (KKP)	: Ada
d. AIRNAV	: Ada
e. BMKG	: Ada
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan	: Ada

INFORMASI PRASARANA :

1. RUNWAY

a. Ukuran (Panjang x Lebar)	: 1.400 M x 30 M
b. Konstruksi	: Asfalt Hotmix
c. Arah/ Designatioan	: 05 - 23



- c. Kemampuan : PCN 15 F/C/Y/T
2. TAXIWAY A
- a. Ukuran (Panjang x Lebar) : 75 M X 15 M
 - b. Konstruksi : Asfalt Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN 15 F/C/Y/T
3. TAXIWAY B
- a. Ukuran (Panjang x Lebar) : 82,5 M X 18 M
 - b. Konstruksi : Asfalt Hotmix
 - c. Kemampuan : PCN 27 F/C/Y/T
4. APRON A
- a. Ukuran (Panjang x Lebar) : 50 M x 40 M
 - b. Jumlah pesawat : 2 Bh CASSA 212 atau 1 Bh ATR 72-500/600
 - c. Konstruksi : Asfalt Hotmix
 - d. Kemampuan : PCN 15 F/C/Y/T
5. APRON B
- a. Ukuran (Panjang x Lebar) : 80 M x 110 M
 - b. Jumlah pesawat : 2 Bh ATR 72-500/600
 - c. Konstruksi : Asfalt Hotmix
 - d. Kemampuan : PCN 27 F/C/Y/T
6. BANGUNAN TERMINAL
- a. Domestik
 - b. Luas : 168 M2
 - c. Kapasitas : 70 Org
7. BANGUNAN OPERASIONAL
- a. Gedung Kantor Administrasi : 240 M2
 - b. Gedung PKP-PK : 226 M2
 - c. Gedung NDB : 24 M2
 - d. Gedung DVOR/DME : -
 - e. Gedung Genset : 18 M2 (2 Unit)
 - f. Gedung Mesin Pompa Air : 9 M2
 - g. Gedung Workshop : 120 M2.
 - h. Gedung Genset : 90 M2
 - i. Gedung Penempatan CCR : 60 M2
 - Solar Cell dan Batteray
 - j. Gedung Genset : 100 M2
8. RUMAH DINAS



- a. Rumah Type 36 (Kopel) : 1 Unit
- b. Rumah Type 36 : 4 Unit
- c. Rumah Type 45 : 1 Unit
- d. Rumah Type 54 : 2 Unit

B. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Angkutan udara merupakan salah satu sub sistem yang penting dalam penyelenggaraan transportasi udara dalam rangka mendukung mobilitas penumpang dan barang dari bandar udara ke bandar udara lainnya. Maskapai yang melayani rute yaitu wings air ATR 72 dengan Rute Ambon – Dobo -Tual – Ambon 4 kali dalam satu minggu dan Pesawat Udara Susi Air Caravan dengan Rute Fak-fak – Dobo (PP) 2 kali dalam satu minggu Sehingga dalam pelaksanaan tersebut, Kantor Bandar Udara Dobo mencatat data realisasi Capaian penumpang angkutan udara Tahun 2020 – 2024 cenderung mengalami kenaikan.

Tabel 1. 3 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	Ambon-Dobo-Tual	PT. Wings Abadi (ATR72)
2021	Ambon-Dobo-Tual	PT. Wings Abadi (ATR72)
2022	Ambon-Dobo-Tual	PT. Wings Abadi (ATR72)
2023	Ambon-Dobo-Tual Fak-fak – Dobo – Fak-fak	PT. Wings Abadi (ATR72) PT. Pudji Astuti
2024	Ambon-Dobo-Tual Fak-fak – Dobo – Fak-fak	PT. Wings Abadi (ATR72) PT. Pudji Astuti

C. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Arus lalu lintas di Bandar Udara Dobo pada tahun 2020-2024 dapat dilihat pada Tabel 1.7. Tabel 1. 4 Data Arus Lalu Lintas Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG				BAGASI			KARGO(Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	TRA	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	253	253	506	9.934	9.531	19.465	-	24.437	21.736	46.173	23.609	158.249	151.858
2021	179	179	358	8.064	8.948	17.012	-	27.820	21.106	48.926	48.926	68.896	117.822
2022	313	313	626	10.990	12.443	23.433	-	62.416	38.805	101.221	121.435	485.340	606.815
2023	334	334	668	10.031	11.423	21.554	-	56.661	32.057	88.718	65.957	275.785	341.742
2024	384	384	768	10.128	10.311	20.439	-	57.119	31.381	88.500	85.467	191.161	276.628

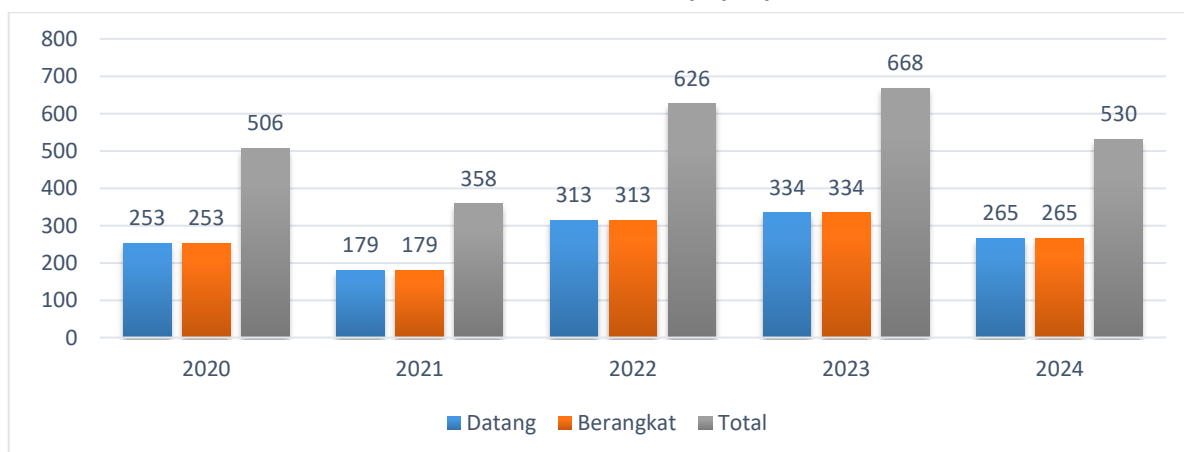
Meningkatnya konektivitas Transportasi Bandar Udara pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo Berdasarkan Tabel diatas, rata-rata pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Dobo tahun 2020-2024 sebesar 17 %, rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 3%,



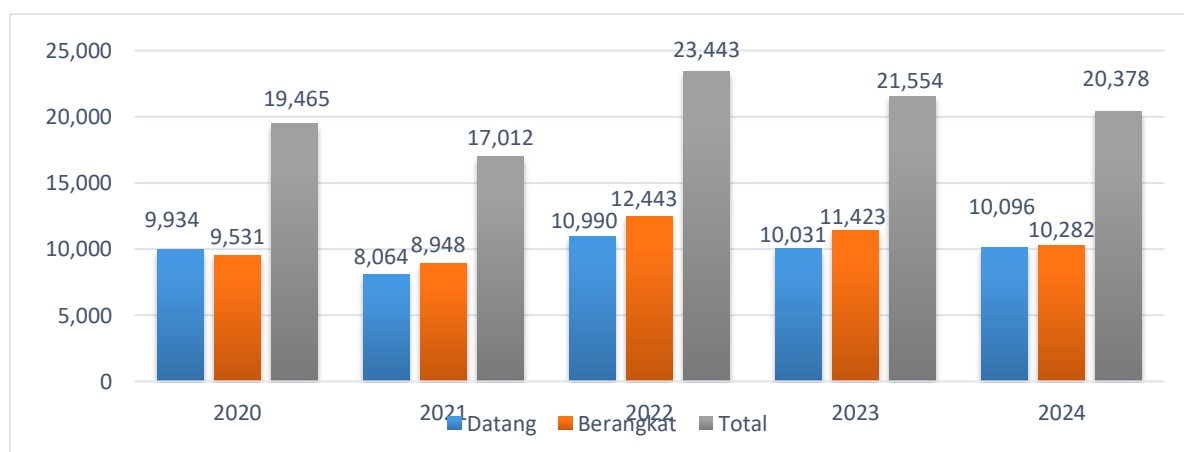
rata-rata pertumbuhan bagasi sebesar 25% rata-rata pertumbuhan kargo 82% dan rata-rata pertumbuhan pos 0 %

Maka nilai realisasi pada tahun 2020-2024 dapat di lihat pada grafik perbandingan capaian, berikut grafik capaian dalam kurung waktu lima tahun renstra Faktor-faktor pendukung terealisasinya indikator ini, adalah sebagai berikut ;

**Grafik Pergerakan Pesawat
Di UPBU Kelas III Dobo Tahun 2020-2024**

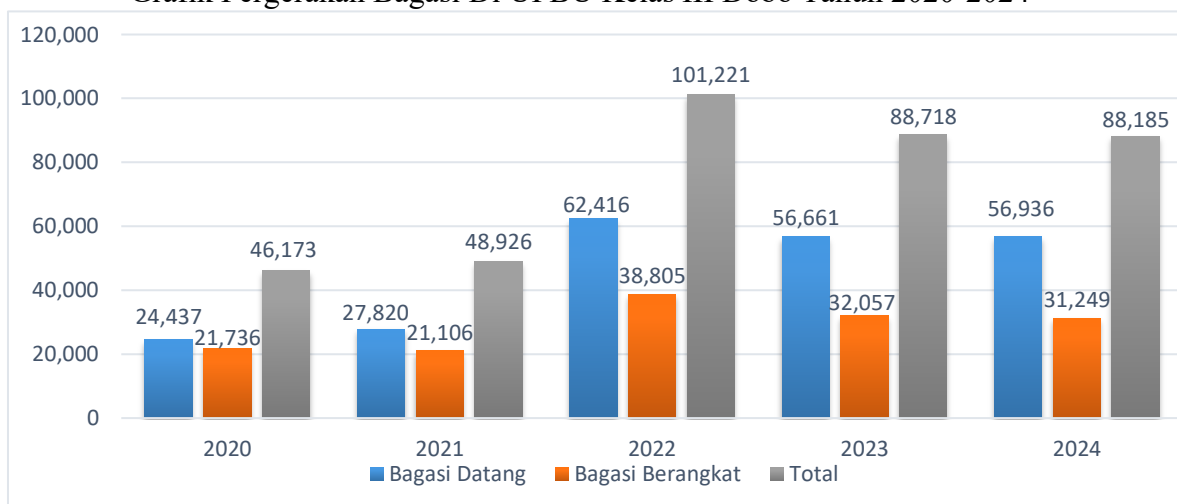


Grafik Pergerakan Penumpang Di UPBU Kelas III Dobo Tahun 2020-2024





Grafik Pergerakan Bagasi Di UPBU Kelas III Dobo Tahun 2020-2024



Grafik 1. 2 Perbandingan Jumlah Penumpang, Jumlah Pergerakan Pesawat, dan Jumlah Bagasi Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas, pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo tahun 2020-2024 sebesar 90 pergerakan pada Tahun 2020 menjadi 134 pergerakan pada Tahun 2024, pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 856 orang pada Tahun 2020 menjadi 1241 orang pada Tahun 2024, dan pertumbuhan bagasi sebesar 6117 Kg pada Tahun 2020 menjadi 9009 pada Tahun 2024

1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Penyelenggara Bandar Udara 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 banda udara., terdiri dari 4 indikator kinerja kegiatan yaitu :
 - a. Jumlah Penumpang yang dilayani
 - b. Jumlah kargo yang dilayani
 - c. Jumlah Pergerakan Pesawat yang dilayani
 - d. Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara
2. Sasaran kedua : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan di Bandar Udara terdiri dari 2 indikator kinerja kegiatan yaitu :
 - a. Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara
 - b. Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara
3. Sasaran Ketiga : Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik Bandar Udara Dobo terdiri dari 5 Indikator kegiatan yaitu :



- a. Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan/SAKIP
- b. Jumlah Dokumen SPIP
- c. Presentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara
- d. Nilai Aset Bandar Udara yang berhasil diinventarisir
- e. Pencapaian target penerimaan negara bukan pajak (PNBP)

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Dobo pada **3 sasaran kegiatan dan 11 Indikator Kegiatan**

Sasaran 1: *Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara*

Pencapaian sasaran ini diukur melalui empat indikator utama, yaitu jumlah penumpang, jumlah kargo, pergerakan pesawat, dan indeks kepuasan pengguna jasa.

Secara umum, kinerja pelayanan menunjukkan tren meningkat dan stabil sepanjang periode 2020–2024.

- **Jumlah Penumpang yang Dilayani (IK1)**
Realisasi jumlah penumpang setiap tahun pada umumnya mampu memenuhi bahkan melampaui target yang ditetapkan. Capaian kumulatif terhadap target akhir Renstra 2024 sebesar 99%, sehingga indikator ini dinyatakan *tercapai*. Hal ini menunjukkan peningkatan kepercayaan masyarakat terhadap layanan Bandar Udara.
- **Jumlah Kargo yang Dilayani (IK2)**
Realisasi layanan kargo menunjukkan peningkatan signifikan terutama pada tahun 2022 dan 2023. Capaian kumulatif mencapai 96% dari target akhir, menandakan bahwa fungsi bandara sebagai simpul distribusi logistik semakin optimal.
- **Jumlah Pergerakan Pesawat (IK3)**
Walaupun terjadi fluktuasi tahunan, secara kumulatif capaian mencapai 95% dari target Renstra, sehingga indikator ini tetap dikategorikan *tercapai*. Hal ini mencerminkan stabilitas operasional penerbangan di Bandar Udara.
- **Indeks Kepuasan Pengguna Jasa (IK4)**
Nilai indeks kepuasan pengguna jasa mengalami peningkatan dan bahkan melampaui target pada beberapa tahun. Capaian kumulatif sebesar 98%, yang menunjukkan bahwa kualitas pelayanan bandara dinilai sangat baik oleh pengguna jasa.

Sasaran 2: *Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara*

Sasaran ini diukur melalui dua indikator, yaitu pemenuhan standar keselamatan dan pemenuhan standar keamanan bandara.

- **Pemenuhan Standar Keselamatan (IK5)**
- **Pemenuhan Standar Keamanan (IK6)**
Kedua indikator tersebut menunjukkan realisasi **100% setiap tahun** dari 2020 sampai dengan 2024. Artinya, seluruh standar keselamatan dan keamanan telah dipenuhi secara konsisten dan berkelanjutan.
Sasaran keselamatan dan keamanan bandar udara **tercapai secara optimal dan tanpa deviasi**.



Sasaran 3: Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Sasaran ini diukur melalui indikator SAKIP, SPIP, realisasi anggaran, inventarisasi aset, dan PNBPNP.

- **Dokumen SAKIP (IK7) dan Dokumen SPIP (IK8)**
Seluruh dokumen disusun sesuai target setiap tahun dengan capaian **100%**, menunjukkan penguatan sistem akuntabilitas dan pengendalian internal instansi.
- **Realisasi Anggaran (IK9)**
Realisasi anggaran berada sangat dekat dengan target, dengan capaian kumulatif **98%**, mencerminkan pengelolaan keuangan yang efektif dan efisien.
- **Inventarisasi Aset (IK10)**
Nilai aset yang berhasil diinventarisasi bahkan melampaui target akhir Renstra, dengan capaian kumulatif sebesar **122%**, menunjukkan peningkatan signifikan dalam penataan dan pengamanan BMN.
- **Penerimaan Negara Bukan Pajak / PNBPNP (IK11)**
Walaupun terdapat fluktuasi tahunan, secara kumulatif capaian terhadap target akhir mencapai **135%**, sehingga indikator ini dinyatakan *tercapai* dan sangat baik.
Sasaran tata kelola pemerintahan yang baik **tercapai dengan kinerja sangat memuaskan**.

1.2. Potensi dan Permasalahan

1.2.1. Lingkungan Internal

Tugas dan Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo ditetapkan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2021 tentang Perubahan Kelima atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait Bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada Bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

Sesuai dengan PM 118 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, bahwa Kantor UPBU Kelas III Dobo terdiri atas:

- a. Ketua Tim Tata Usaha;
- b. Ketua Tim Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat;
- c. Kelompok Jabatan Fungsional.



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

Dalam melaksanakan tugas sebagai mana dimaksud di atas, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo menyelenggarakan fungsi

1. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program;
 2. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar Bandar udara serta fasilitas penunjang;
 3. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisiudara, sisidarat , dan alat-alat besar Bandar udara serta fasilitas penunjang;
 4. Penyiapan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) serta penyusunan jadwal penerbangan (*Slot Time*)
 5. Pelaksanaan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata;
 6. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat Bandar udara;
 7. Pelaksanaan kerjasama dan pengembangan usaha jasa kebandar udaraan dan jasa terkait Bandar udara;
 8. Pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi;
 9. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan Bandar udara;
 10. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahtanggaan, hukum dan hubungan masyarakat; dan
 11. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.
- 3) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan yang perundangan-undangan.

Adapun hal – hal yang menjadi masalah ataupun ancaman yang dapat melemahkan Kantor UPBU Dobo adalah:



1. Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobodalam menjalankan tugas dan fungsinya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

1. *Man* (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Ketersediaan SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandara, sejumlah 71 personel terdiri dari 32 PNS dan 39 P3K.
- Pengalaman kerja personel dalam mendukung layanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Jabatan Bendahara Penerimaan maupun pengeluaran telah memiliki sertifikasi BNT dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pembuat Komitmen dan PPSPM yang telah memiliki sertifikasi dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari LKPP.
- SDM aktif mengikuti diklat/bimtek/sosialisasi/pengembangan diri sesuai dengan pekerjaan yang diemban berdasarkan ketersediaan.
- Loyalitas dan stabilitas pegawai relatif terjaga.

Kelemahan:

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

2. *Money*

Kekuatan:

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

Kelemahan:

- Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, *refocusing*).
- Keterbatasan anggaran untuk pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan.
- Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
- Fleksibilitas anggaran yang terbatas dalam merespons kebutuhan mendesak.



- Pembiayaan PNBPN masih minim.
- Kondisi wewenang menyebabkan potensi PNBPN berkurang bahkan hilang.

3. Method

Kekuatan:

- Proses bisnis layanan penerbangan telah memiliki SOP dan regulasi teknis.
- SOP telah dimutakhirkan dan disosialisasikan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan sebagai acuan kerja.

Kelemahan:

- Implementasi SOP belum sepenuhnya konsisten.
- Proses kerja masih bersifat manual pada beberapa fungsi.
- Evaluasi SOP belum dilakukan secara berkala.
- Pelaksanaan mitigasi risiko belum optimal.
- Belum optimal uji kelayakan sarana dan prasarana pada pengendalian dan pengawasan di lapangan
- Kategori sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang ada saat ini masih memerlukan peningkatan untuk mendukung pengembangan kapasitas layanan

4. Machine

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

5. Material

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

Lingkungan internal Kantor Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo dipengaruhi oleh kondisi sumber daya manusia, anggaran, sarana prasarana, serta tata kelola organisasi. Faktor-



faktor tersebut menjadi dasar dalam mengidentifikasi potensi dan permasalahan internal yang memengaruhi pencapaian kinerja layanan kebandarudaraan.

B.2. Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator makro untuk melihat kinerja perekonomian secara riil di suatu wilayah. Laju pertumbuhan ekonomi dihitung berdasarkan perubahan PDRB atas dasar harga konstan tahun yang bersangkutan terhadap Tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi dapat dipandang sebagai pertambahan jumlah barang dan jasa yang dihasilkan oleh semua lapangan usaha kegiatan ekonomi yang ada di suatu wilayah selama kurun waktu setahun. Dengan adanya Bandar udara Dobo sangat mempengaruhi pertumbuhan perekonomian di pulau kabupaten kepulauan Aru, sehingga dapat menurunkan disparitas harga, yang dimana Pulau kisar termasuk daerah Perbatasan dan daerah 3T (Terdepan, Terpencil dan Tertinggal). Namun secara umum pembangunan dan peningkatan pelayanan transportasi Udara UPBU Kelas III Dobo telah meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat, serta mulai menjangkau Penerbangan ke ibu kota provinsi/kabupaten dan wilayah terpencil. Walaupun kebutuhan kapasitas dan kualitas pelayanan yang dapat disediakan belum sepenuhnya dapat dipenuhi. Namun Kontribusi sector pelayanan penerbangan di bidang transportasi Udara dalam pembentukan Produk Domestik Bruto yang ada di daerah cenderung meningkat dalam 5 tahun terakhir, serta kontribusi sector transportasi udara yang ada di Kabupaten kepulauan Aru terus meningkat hingga ditahun 2024.

Gambaran menyeluruh tentang perekonomian Kabupaten Kepulauan Aru dapat dilihat melalui neraca ekonomi yang tergambarkan dalam Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Kepulauan Aru 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 Kabupaten Kepulauan Aru pada tahun 2024 mencapai Empat miliar Tujuh Ratus Enam Puluh Satu Juta Empat Ratus Sembilan Puluh rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, pada tahun 2024 sektor Perikanan, pertanian dan kehutanan merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai 43,62 juta/kapita/tahun.

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 Kabupaten Kepulauan Aru pada tahun 2024 mencapai Dua miliar Tujuh Ratus Lima Puluh Lima Juta Tujuh Ratus Tujuh Puluh Tujuh Ribu Rupiah

2) Sosial dan Budaya

Kabupaten Kepulauan Aru memiliki karakteristik sosial budaya masyarakat kepulauan yang kuat, dengan pola kehidupan yang masih erat dengan nilai-nilai adat, kekerabatan, dan gotong royong. Mobilitas masyarakat antar pulau dan ke luar daerah umumnya didorong oleh kebutuhan pendidikan, kesehatan, perdagangan, serta urusan pemerintahan. Dari sisi pelayanan publik, masyarakat semakin memiliki harapan tinggi terhadap kualitas layanan transportasi udara yang



aman, nyaman, dan terjangkau. Hal ini menuntut UPBU Dobo untuk tidak hanya fokus pada aspek teknis operasional, tetapi juga pada kualitas interaksi pelayanan, etika petugas, dan pendekatan humanis kepada pengguna jasa. Keberagaman latar belakang sosial dan budaya penumpang menuntut adanya pelayanan yang inklusif, ramah, serta sensitif terhadap nilai-nilai lokal. Selain itu, bandara juga menjadi “wajah” daerah, sehingga citra pelayanan di UPBU Dobo berperan penting dalam membangun persepsi positif terhadap Kabupaten Kepulauan Aru di mata pendatang dan investor.

Dengan demikian, penguatan budaya pelayanan prima, peningkatan kompetensi SDM berbasis nilai lokal, serta komunikasi yang baik dengan masyarakat dan tokoh adat menjadi faktor kunci dalam mendukung keberhasilan tugas dan fungsi UPBU Dobo.

3) Politik

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Maluku Nomor 16 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Maluku Tahun 2013-2033 menyebutkan bahwa:

1. Prasarana transportasi udara meliputi bandara umum dan bandara khusus.
2. Prasarana transportasi udara yang sudah dikembangkan meliputi: a) Bandara umum Pattimura di Ambon; dan b) Bandara khusus di Bula dan Benjina.
3. Rencana pengembangan bandara umum, meliputi: a) pengembangan bandara Dobo di Kabupaten Kepulauan Aru; b) pengembangan bandara Namrole Buru Selatan; c) pengembangan bandara Larat Kabupaten MTB; d) pengembangan bandara Amahai, Dobo Kabupaten Maluku Tengah; dan e) pengembangan bandara Kisar di Kabupaten Maluku Barat Daya.
4. Rencana pembangunan bandara umum, meliputi: a) pembangunan bandara Saumlaki Baru di Kabupaten Maluku Tenggara Barat; b) pembangunan bandara Ibra di Kabupaten Maluku Tenggara; c) pembangunan bandara Kufar di Kabupaten Seram Bagian Timur; d) pembangunan bandara Namniwel di Kabupaten Buru; e) pembangunan bandara P. Moa dan P. Babar di Kabupaten Maluku Barat Daya; dan f) pembangunan bandara Banda Besar di Kabupaten Maluku Tengah.
5. Rencana pembangunan bandara khusus meliputi pengembangan bandara khusus Bula, Benjina dan Pelita Jaya.

Lingkungan politik di Kabupaten Kepulauan Aru relatif kondusif dan stabil dalam mendukung penyelenggaraan pelayanan publik, termasuk sektor transportasi udara. Dukungan pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan serta sinergi dengan Pemerintah Daerah Provinsi Maluku dan Kabupaten Kepulauan Aru menjadi faktor penting dalam pengembangan konektivitas wilayah kepulauan. Kebijakan nasional mengenai pembangunan wilayah 3T (Tertinggal, Terdepan, dan Terluar) menempatkan Kabupaten Kepulauan Aru sebagai kawasan strategis yang memerlukan dukungan infrastruktur transportasi udara. Hal ini memberikan peluang bagi UPBU Dobo untuk memperkuat perannya sebagai simpul utama mobilitas orang dan barang. Namun demikian, dinamika kebijakan anggaran pemerintah dan perubahan prioritas pembangunan nasional dapat mempengaruhi ketersediaan sumber daya bagi pengembangan bandara. Oleh karena itu, diperlukan kemampuan adaptasi kebijakan dan penguatan koordinasi lintas sektor agar program pengembangan UPBU Dobo tetap sejalan dengan arah kebijakan pusat dan daerah.



4) Lingkungan

Kabupaten Kepulauan Aru merupakan wilayah kepulauan dengan kondisi geografis dan iklim yang khas, ditandai dengan curah hujan tinggi, angin kencang, serta potensi cuaca ekstrem. Kondisi ini berdampak langsung terhadap operasional penerbangan dan pemeliharaan prasarana bandar udara. Aspek lingkungan menuntut UPBU Dobo untuk mengedepankan prinsip keselamatan, mitigasi risiko bencana, serta pengelolaan bandara yang ramah lingkungan. Selain itu, keberadaan bandara di wilayah pesisir juga memerlukan perhatian terhadap aspek tata ruang, konservasi lingkungan, dan pengendalian dampak operasional terhadap masyarakat sekitar.

Dengan meningkatnya kesadaran terhadap isu perubahan iklim dan keberlanjutan, UPBU Dobo perlu mengintegrasikan prinsip *green airport* dalam perencanaan dan pengembangan ke depan.

5) Informasi Teknologi (IT)

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, khususnya di bidang transportasi udara dan sistem informasi, memberikan peluang besar bagi peningkatan kualitas pelayanan di UPBU Dobo. Pemanfaatan teknologi digital dalam pengelolaan bandara, pelayanan penumpang, serta sistem keselamatan dan keamanan menjadi tuntutan yang tidak terhindarkan. Transformasi digital, seperti penggunaan sistem informasi penerbangan, manajemen data lalu lintas udara, serta pelayanan berbasis teknologi informasi, akan meningkatkan efisiensi, transparansi, dan akuntabilitas kinerja UPBU Dobo. Namun demikian, keterbatasan infrastruktur TIK, sumber daya manusia, serta akses teknologi di wilayah kepulauan menjadi tantangan yang perlu diatasi melalui penguatan kapasitas SDM, peningkatan sarana pendukung, dan kerja sama dengan instansi terkait.

1.2.2. Potensi

1. Kabupaten Kepulauan Aru memiliki posisi strategis sebagai wilayah kepulauan di bagian timur Indonesia yang berperan penting dalam mendukung konektivitas antar pulau serta akses ke wilayah Maluku dan Papua. Keberadaan Bandar Udara Dobo menjadi simpul utama mobilitas orang dan barang, sekaligus pintu gerbang utama Kabupaten Kepulauan Aru. Secara ekonomi, Aru memiliki potensi besar di sektor perikanan dan kelautan, yang memerlukan dukungan transportasi udara untuk distribusi hasil laut bernilai tinggi. Selain itu, potensi pariwisata bahari dan budaya lokal juga membuka peluang peningkatan arus penumpang dan pergerakan pesawat.
2. Kabupaten Kepulauan Aru memiliki Sumber Daya Alam yang meimpah, dimana sektor perikanan menjadi sektor yang sangat di unggukan dalam Pemasukan Asli Daerah, hal ini terlihat dari jumlah pelayanan kargo yang di angkut pada Bandar Udara Dobo hasil Perikanan.
3. Kabupaten Kepulauan Aru memiliki potensi pariwisata bahari yang sangat besar dan masih relatif alami. Wilayah ini terdiri dari gugusan pulau-pulau dengan garis pantai yang panjang, perairan yang jernih, serta keanekaragaman hayati laut yang tinggi. Keindahan



pantai, terumbu karang, dan ekosistem pesisir menjadikan Aru sangat potensial untuk dikembangkan sebagai destinasi wisata bahari unggulan di kawasan timur Indonesia.

4. Kepulauan Aru juga memiliki kekayaan budaya lokal yang khas. Masyarakat Aru masih memegang kuat nilai-nilai adat, tradisi, dan kearifan lokal yang tercermin dalam sistem sosial, upacara adat, seni tari, musik tradisional, serta pola kehidupan masyarakat pesisir. Keberagaman budaya ini menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan yang ingin mengenal budaya asli Maluku Tenggara secara lebih dekat dan autentik.

1.2.3. Permasalahan

1. SDM.
UPBU Dobo Memiliki SDM yang masih sangat kurang dimana masih terdapat pegawai yang memegang lebih dari satu pekerjaan. Serta berpengaruh terhadap hasil kinerja sehingga kegiatan sehari-hari masih tumpang tindih.
2. Anggaran.
Anggaran yang disetujui terkadang tidak sesuai dengan pengajuan rencana yang mengharuskan dilakukan refocusing sehingga beberapa dengan refocusing anggaran tersebut pengembangan bandara Dobo terkendala sehingga tidak sesuai dengan Renstra
3. Pelayanan Sarana dan Prasarana
Adapun permasalahan yang dijumpai dilapangan yaitu terkait pelayanan kargo dan pesawat udara.
 1. Bandar Udara Dobo belum memiliki gudang kargo, pada kenyataan yang dialami saat ini Bandar Udara Dobo melayani kargo yang cukup banyak dengan pergerakan kargo yang dilayani pada tahun 2024 sebesar 273.00 Kg
 2. Bandar Udara Dobo belum memiliki penerangan pada Apron sehingga belum bisa untuk melayani pesawat udara yang ingin bermalam (Ron)
 3. Bandar Udara Dobo belum memiliki fasilitas Bangunan penunjang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan yang memadai.
 4. Belum terpenuhinya rumah dinas bagi ASN. Hal sangat berdampak pada keberlangsungan kegiatan operasional dalam hal ketepatan waktu petugas dalam melakukan kegiatan operasional, akibat dari jarak tempuh pegawai dari tempat tinggal ke Bandar Udara Dobo.
4. Keselamatan dan Keamanan Bandara.
Peralatan keselamatan penerbangan bandara seperti peralatan penunjang keselamatan penerbangan, berupa kendaraan penunjang PKP-PK dan fasilitas keselamatan lainnya, peralatan keamanan penerbangan berupa X ray, CCTV dan WTMD serta kendaraan Patroli dalam keadaan rusak sehingga diperlukan adanya penambahan peralatan tersebut.
5. Lahan.
Sampai saat ini Pemerintah daerah Kabupaten Kepulauan Aru belum menghibahkan seluruh lahan Bandara Udara Dobo kepada Kementerian Perhubungan Cq. Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo.



BAB II. VISI DAN MISI

2.1. Visi dan Misi Pembangunan Nasional RPJPN 2025-2045

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

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

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

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

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

- IE1 Kesehatan untuk Semua
- IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata
- IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

- IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi
- IE5 Penerapan Ekonomi Hijau
- IE6 Transformasi Digital



- IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global
- IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

- IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

- IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial
- IE11 Stabilitas Ekonomi Makro
- IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

- IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju
- IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif
- IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas
- IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan
- IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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



mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.

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

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

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



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

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
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:

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

2.2. Visi dan Misi Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 adalah:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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



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

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

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

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;



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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



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:

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

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

2.3.1. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”



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

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

- a. *Handal*: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
- b. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- c. *Berdaya saing*: tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.
- d. *Memberikan nilai tambah*: penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

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

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



2.3.2. Tujuan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

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

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

2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)

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

3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)

Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasikan oleh SDM transportasi yang kompeten.

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

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



Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0 Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional ($CKLT_N$) $CKLT_N = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ RRK_{TN} = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TRK_{TN} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{TN} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{TN} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional $RIKM_{TN}$ = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi $TIKM_{TN}$ = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{TN} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{TN} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_N$) $CKKS_N = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{Transportasi}/TC_{Transportasi})/2$ RIK_{RKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{RKT} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi $RC_{Transportasi}$ = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten $TC_{Transportasi}$ = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$ $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

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



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

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

Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

2.3.3. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

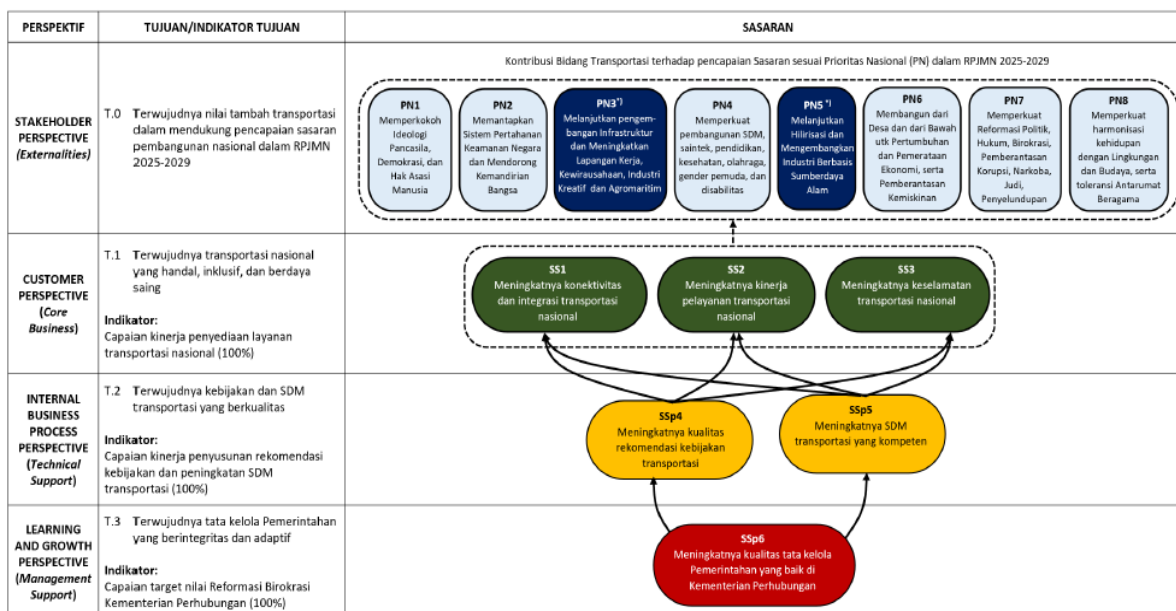
Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dirangkum pada Tabel 2.1 di atas.

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



transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

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



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

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

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

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (*outcome*) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang



mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang 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

2.4.1. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045.”

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

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

- a. *Handal*: tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).



- b. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- c. *Berdaya saing*: tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.
- d. *Memberikan nilai tambah*: penyelenggaraan perhubungan udara mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

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

2.4.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

1. **Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)**
Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
2. **Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T1);**
Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* Direktorat Jenderal Perhubungan Udara meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai



tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

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

Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (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.

2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

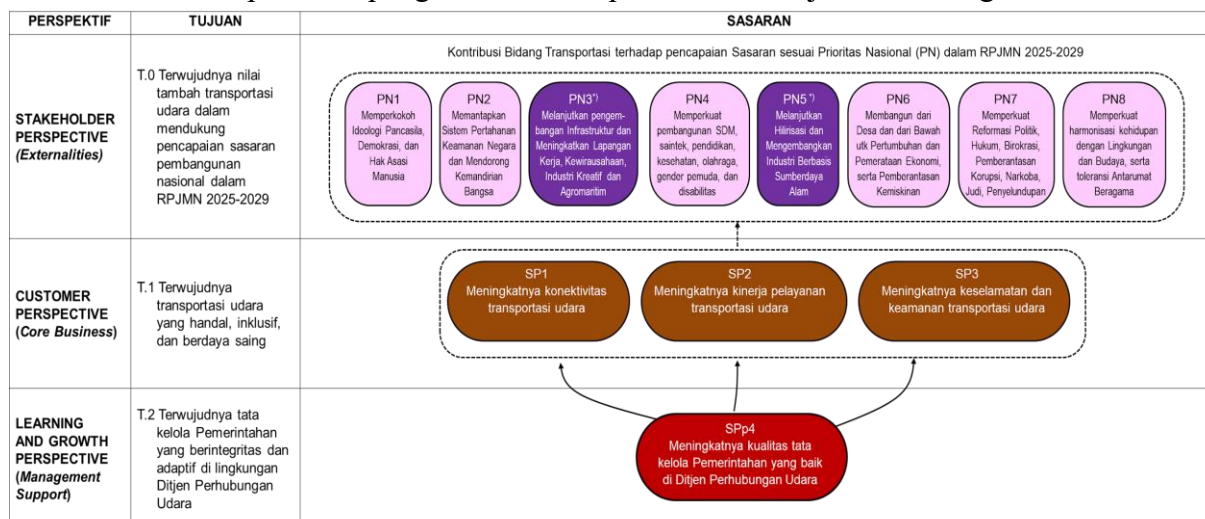
1. *Customer Perspective (Core Business)*
 - a. Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
 - b. Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase *On Time Performance* (OTP) Penerbangan;
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
 - c. 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 Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

2.5.1. Visi Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor UPBU Kelas III Dobo guna pencapaian visi dan misi presiden, visi dan misi Kementerian Perhubungan serta visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka Kantor UPBU Kelas III Dobo memiliki visi dan misi sebagai berikut.

“Terwujudnya pelayanan jasa kebandarudaraan yang selamat, aman dan nyaman untuk mendukung transportasi udara maju menuju Indonesia Emas 2045.”

Visi ini mencerminkan komitmen UPBU Kelas III Dobo untuk menjadi unit pelayanan kebandarudaraan yang profesional dan berdaya saing, dengan mengutamakan keselamatan (safety), keamanan (security), dan kenyamanan (service quality) sebagai fondasi utama pelayanan. Visi ini juga menempatkan UPBU Dobo sebagai bagian strategis dalam mendukung konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi, serta pemerataan pembangunan di kawasan Kepulauan Aru menuju Indonesia Emas 2045.

1. Selamat dan Aman

Menjamin seluruh operasional penerbangan memenuhi standar teknis untuk mencegah kecelakaan dan gangguan keamanan.

2. Nyaman

Memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa bandar udara melalui fasilitas terminal yang memadai dan proses pelayanan yang efisien.

3. Mendukung Indonesia Emas

Berkontribusi pada pembangunan ekonomi nasional dan pemerataan kesejahteraan melalui aksesibilitas udara yang lancar.



4. Transportasi udara yang maju

Mengadopsi teknologi digital dalam manajemen bandara dan memperkuat konektivitas di wilayah kepulauan Aru

Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo 2025-2029 merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai lingkup tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

Dalam visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara yang selamat, aman, dan nyaman dalam penyelenggaraan pelayanan jasa kebandarudaraan. Bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai penggerak konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan pembangunan. Secara lebih rinci, kondisi yang ingin dicapai adalah:

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

2.5.2. Misi Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

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

1. Standarisasi Keamanan dengan cara melaksanakan pemeriksaan, serta pengawasan ketat terhadap kargo, pos, bagasi dan penumpang guna menjaga sterilisasi bandara
2. Peningkatan SDM yaitu membangun kualitas personil yang profesional dan berintegritas untuk mengelola operasional penerbangan yang kompleks.
3. Pemeliharaan infrastruktur dengan cara memastikan prasaran gedung penunjang dalam kondisi optimal guna mendukung mobilitas yang tinggi.



4. Sinergi kewilayahan yaitu menjadi penggerak ekonomi di daerah 3TP (Terpencil, Terluar, Tertinggal dan Perbatasan) demi mewujudkan Pembangunan yang merata
5. Menyediakan sarana dan prasarana bandar udara yang handal dan optimal.
6. Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan bandar udara.
7. Mewujudkan bandar udara ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.5.3. Tujuan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Tujuan yang ingin dicapai Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo, diantaranya:

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
2. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa kebandar udaraan sesuai standard pelayanan jasa kebandar udaraan;
3. Meningkatkan produktivitas bandar udara melalui peningkatan kualitas SDM
4. Menciptakan pengelolaan administrasi dan keuangan bandar udara yang efektif dan efisien.

2.5.4. Sasaran Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Sasaran adalah penjabaran dari tujuan merupakan hasil yang diharapkan dari suatu tujuan yang diformulasikan secara spesifik, terukur, dan rasional. Sesuai dengan kaidah perumusan sasaran yang harus memenuhi kriteria specific, measurable, achievable, relevant, timebound dan continuously improve (SMART-C), maka sasaran harus mempunyai indikator yang terukur dan penetapan sasaran akan lebih mengarahkan pencapaian tujuan secara lebih focus sehingga pengerahan dan pendayagunaan sumber daya untuk mencapainya dapat lebih efektif dan efisien. Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025, sasaran pembangunan lima tahunan RPJMN 2025-2029 diarahkan pada Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2025-2029 juga mencantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan. Sasaran pembangunan transportasi udara pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN Tahun 2025-2029 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Keterkaitan antara tujuan dan sasaran Kantor UPBU Kelas III Dobo yang akan di capai sebagai berikut:

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut.

1. *Customer Perspective (Core Business)*
 - a. Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKSK1 Jumlah Penumpang yang Dilayani;
 - IKSK2 Jumlah Kargo yang Dilayani;
 - IKSK3 Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani;

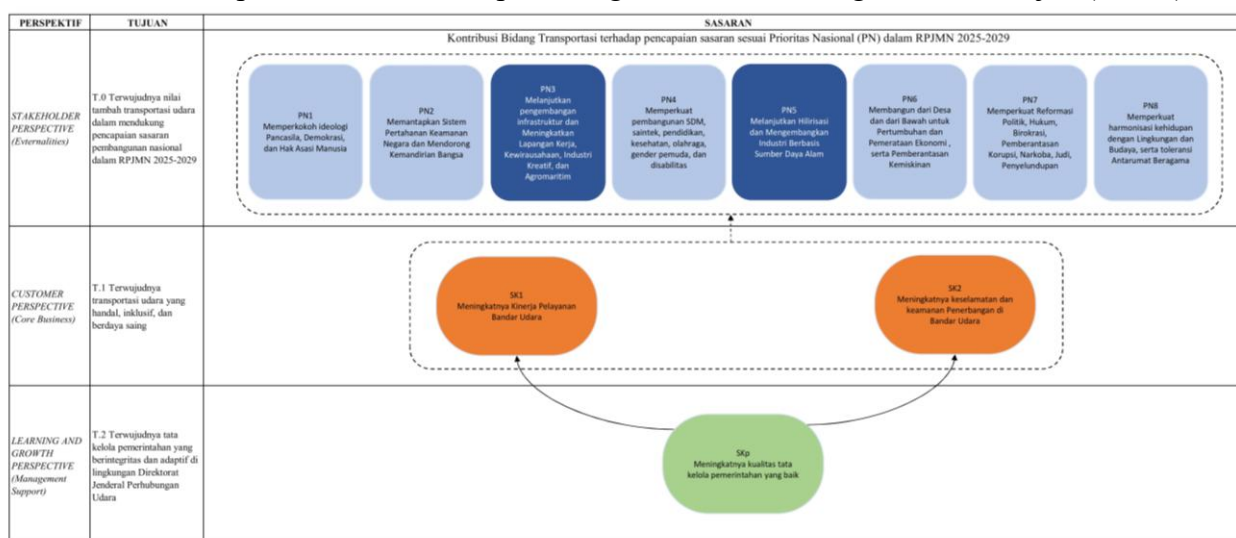


- IKSK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
- b. Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKSK1 Persentase *Safety Performance Indikator* (SPI) bandar udara
 - IKSK2 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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

Mencakup Sasaran Kegiatan Penunjang (SKp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor UPBU Kelas III Dobo dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKSKp1 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKSKp2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKSKp3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;
- IKSKp4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)



Gambar 2. 5 *Strategy Map* Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Pada Tabel 2.5 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Kode	Sasaran Kegiatan	Kode	Indikator Kinerja	Satuan	Formulasi Perhitungan
SK1	Meningkatnya Kinerja	IKSK 1.1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	Jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.



Kode	Sasaran Kegiatan	Kode	Indikator Kinerja	Satuan	Formulasi Perhitungan
	Pelayanan Bandar Udara	IKSK 1.2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal
		IKSK 1.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	Jumlah pergerakan pesawat angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	Nilai survei pengguna jasa dilingkungan Kantor UPBU pada aplikasi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan.
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performace Indikator</i> (SPI) bandar udara	%	$SPI = RI + RE + AFRP + AERP$ Keterangan : - Indikator <i>Lagging</i> $Runway Incursion (RI) = 30\%$ $Incident Rate (IR) = \frac{\text{Jumlah kejadian}}{\text{Total Jumlah Movement}}$ $RI = 30\% \times (100\% - (Incident Rate (IR) \times 100\%))$ $Runway Excursion (RE) = 30\%$ $Incident Rate (IR) = \frac{\text{Jumlah Kejadian}}{\text{Jumlah Total Movement}}$ $RE = 30\% \times (100\% - (Incident rate (IR) \times 100\%))$ - Indikator <i>Leading</i> $Airport Facilities Readiness \& Performance (AFRP) = 20\%$ $AFRP = 20\% \times \frac{\text{Ranting Performace (RP) Aktual}}{\text{Ranting Performace (RP) Target}}$ $Airport Equipment readiness \& Performance (AERP) = 20\%$ $AERP = 20\% \times \frac{\text{Ranting Performace (RP) Aktual}}{\text{Ranting Performace (RP) Target}}$ Rentang penilaian SPI : 0-25 = 25% 26-50 = 50% 51-75 = 75% 76-100 = 100%
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	$\frac{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) kategori Comply}}{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) kategori Not Comply} + \text{Jumlah Protocol Question (PQ)}} \times 100\%$



Kode	Sasaran Kegiatan	Kode	Indikator Kinerja	Satuan	Formulasi Perhitungan
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU oleh Tim Evaluasi LAKIP I Ditjen Perhubungan Udara
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	$\frac{\text{Nilai aset yang berhasil diinventarisasi dalam tahun berjalan}}{\text{Target nilai aset yang diinventarisasi}} \times 100\%$ Catatan : Target nilai aset yang diinventarisasi = (Nilai aset tahun sebelumnya + Usulan belanja modal) – (Prediksi penyusutan + penghapusan)
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	$\text{Persentase Pencapaian Target PNBP} = \frac{\text{Nilai PNBP yang berhasil dicapai pada tahun belanja}}{\text{Target Nilai PNBP pada tahun berjalan}} \times 100\%$

2.5.5. Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas III Dobo

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

Tabel 2. 6 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas III Dobo

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
		Pelayanan tidak optimal saat terjadi lonjakan penumpang
		Kurangnya pengelolaan pengaduan
		Keterbatasan kompetensi petugas pelayanan
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan



No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
		Ketidakpatuhan terhadap SOP keselamatan dan keamanan penerbangan Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan Keterbatasan jumlah dan kompetensi petugas keselamatan dan keamanan Gangguan hewan liar di sisi udara (<i>wildlife hazard</i>) Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan Kesiapsiagaan darurat tidak optimal Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Kelas III Dobo Konflik kepentingan dalam pelaksanaan tugas Penerapan prinsip tata kelola belum optimal Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas III Dobo



BAB III. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

3.1. Arah Kebijakan

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang



mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi

yang tangguh dan pertahanan berdaya gentar kawasan difokuskan pada penguatan infrastruktur diplomasi dan kelembagaan, mengkonsolidasikan kebijakan dan langkah-langkah untuk memperkuat sinergi diplomasi, pembangunan kekuatan pertahanan berorientasi kepulauan dan maritim yang didukung industri pertahanan yang sehat, kuat dan mandiri.

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

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



termasuk listrik dengan micro grid) terutama pada wilayah dengan prioritas tinggi untuk mengurangi ketimpangan antar kelompok dan antar wilayah.

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

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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



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

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

1. Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil;



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

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

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

Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi

transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

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

Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.



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

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:
 - a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
 - b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
 - c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
 - d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
 - e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
 - g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
 - h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.
2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
 - a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
 - b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
 - c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
 - d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
 - e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
 - f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
 - g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
 - h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
 - i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event,



meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);

- j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
- k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
 - a) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur- Yogyakarta- Prambanan;
 - b) penguatan destinasi regeneratif Bali;
 - c) penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
 - d) penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta;
 - e) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramenra;
 - f) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
 - g) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
 - h) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
 - i) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
 - j) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;
 - k) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
 - l) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
 - m) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

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

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

1. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan akan difokuskan pada komoditas yang memberikan kontribusi besar terhadap Produk Domestik Bruto serta memiliki nilai tambah tinggi, dengan memperhatikan potensi penyerapan tenaga kerja lokal, kesiapan



industri, peluang investasi, ketersediaan bahan baku, serta dampak lingkungan. Oleh karena itu, fokus prioritas hilirisasi tahun 2025-2029 adalah:

- a) hilirisasi nikel;
- b) hilirisasi tembaga;
- c) hilirisasi bauksit;
- d) hilirisasi timah;
- e) hilirisasi kelapa sawit;
- f) hilirisasi kelapa;
- g) hilirisasi rumput laut; serta
- h) hilirisasi sagu dan singkong.

Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:

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

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

- (i) fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;
- (ii) tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang diiringi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;
- (iii) penyiapan tenaga kerja terampil;
- (iv) jaminan ketersediaan energi yang andal dan bersaing;



- (v) peningkatan adopsi teknologi serta pemanfaatan hasil riset dan inovasi dalam proses produksi serta diversifikasi produk industri;
- (vi) optimalisasi penerapan standar dan sertifikasi yang diakui pasar global;
- (vii) perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta
- (viii) didukung dengan koordinasi pelaksanaan kebijakan secara terarah, sistematis dan efektif, termasuk melalui pembentukan komite kebijakan industri kedingrintaraan dan lembaga pengelola kelapa sawit. Selain itu, pengembangan industri akan dilaksanakan dengan tetap memperhatikan upaya dekarbonisasi dan penerapan sirkuler ekonomi di industri.

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

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

- a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
- b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
- c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;
- d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
- e) Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate;
- f) Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
- g) Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
- h) Kawasan Industri Seafer;
- i) Kawasan Industri Terpadu Batang;
- j) Kawasan Industri Ngawi;
- k) Kawasan Industri Sentra Lamongan;



- l) Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
- m) Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia;
- n) Kawasan Industri Sumbawa Barat;
- o) Kawasan Industri Indonesia Huabao Industrial Park;

3.1.3. Arah Kebijakan dan Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo

Arah kebijakan yang ingin dicapai Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo antara lain:

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 layanan bandar udara;
5. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan melalui Perencanaan Terpadu antara Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam perusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo dengan mengikuti pendidikan dan pelatihan maupun *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 Maluku.

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;
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 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo antara lain:

- a. Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029
Dalam RPJMN 2025-2029, pemerintah menekankan penguatan jaringan transportasi udara untuk menghubungkan wilayah-wilayah kecil di Indonesia Timur, Bandara Dobo berfungsi sebagai Jembatan udara guna memangkas waktu tempuh yang biasanya memakan waktu belasan jam melalui jalur darat atau laut dari Ambon. Dalam perpres 12 Tahun 2025 mengamanatkan peningkatan standar keselamatan penerbangan di bandara-bandara perintis. Bandara Dobo masuk dalam agenda ini untuk Perpanjangan atau Pengerasan Runway serta Modernisasi Fasilitas Navigasi guna dapat melayani pesawat dengan kapasitas yang lebih besar dan mendukung mobilitas masyarakat lokal
- b. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029
KP 302 Tahun 2025 merupakan regulasi yang mengatur tentang Penetapan Penyelenggara Angkutan Udara Perintis Penumpang dan Kargo serta Subsidi Angkutan Udara. Dalam keputusan ini, Bandara Dobo ditetapkan sebagai salah satu titik koordinasi atau rute yang masuk dalam jaringan penerbangan subsidi pemerintah. Bandara Dobo melayani wilayah Seram Utara yang masuk dalam kategori wilayah terpencil. Melalui KP 302, pemerintah memastikan adanya alokasi anggaran subsidi agar maskapai tetap beroperasi di rute tersebut meskipun secara komersial belum menguntungkan.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
Dalam lampiran KM 33 Tahun 2024, Bandara Dobo yang terletak di Kabupaten Maluku Tengah berfungsi sebagai titik keberangkatan atau tujuan bagi penerbangan dengan jangkauan terbatas dan frekuensi yang lebih rendah serta mempunyai peran menghubungkan daerah terpencil di Pulau Seram dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan pemerintahan di wilayah Maluku, seperti Ambon.
- d. PP 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional tahun 2010-2025



Kaitan antara Bandara Dobo di Maluku Tengah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 terletak pada fungsinya sebagai pintu masuk dan infrastruktur pendukung utama bagi Kawasan Pariwisata. Dalam Lampiran Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011, wilayah Maluku memiliki beberapa destinasi prioritas.

e. Dukungan bandar udara terhadap KEK atau KI

Pengembangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo di Maluku Tengah memiliki kaitan strategis yang sangat erat dengan rencana pengembangan **Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)** dan **Kawasan Industri (KI)** di wilayah tersebut. Keterkaitan tersebut sebagai Jembatan Konektivitas dan Logistik yang cepat untuk pengiriman suku cadang, dokumen, atau personel ahli. Bandara Dobo berfungsi sebagai pintu masuk utama yang memangkas waktu tempuh menuju wilayah Seram Utara. Bandara Dobo pernah mempunyai peran Jembatan Logistik dan Konektivitas sebuah Perusahaan, sehingga Perusahaan dapat meminimalisir dari segi Waktu dan Biaya.

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 Kelas III Dobo (sebelumnya telah disampaikan pada Bab II). Untuk selanjutnya arahan awal



mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Mitigasi Risiko di UPBU Kelas III Dobo adalah sebagai berikut.

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 SOP penanganan gangguan teknis dan non-teknis; b. Menyesuaikan sarana cadangan (<i>manual system</i> , genset, alat alternatif); c. Melakukan pemeliharaan rutin dan pemeriksaan kelayakan fungsi peralatan; d. Meningkatkan koordinasi dengan pihak eksternal (PLN, Telkom, aparat); e. Mencatat dan mengevaluasi gangguan sebagai dasar perbaikan.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Dobo
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara	a. Mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi eksisting dengan standar pelayanan minimal; b. Melakukan pemenuhan SPM secara bertahap berdasarkan tingkat urgensinya; c. Optimalisasi pemanfaatan sarana dan prasarana yang tersedia; d. Menyusun SOP pelayanan; e. Monitoring dan evaluasi capaian SPM secara berkala.	
3	Pelayanan tidak optimal saat terjadi lonjakan penumpang	a. Mengatur ulang jam layanan; b. <i>Cross-function</i> petugas pelayanan; c. Menyederhanakan SOP pelayanan.	
4	Kurangnya pengelolaan pengaduan	Membuat saluran pengaduan sederhana melalui media sosial.	
5	Keterbatasan kompetensi petugas pelayanan	a. Melaksanakan <i>coaching</i> internal b. Mengusulkan diklat pelayanan untuk petugas pelayanan	
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara			



No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
6	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Penguatan kepatuhan terhadap SOP keselamatan dan keamanan penerbangan; b. Melaksanakan <i>briefing</i> keselamatan rutin kepada petugas operasional; c. Melaksanakan simulasi keadaan darurat secara berkala; d. Evaluasi insiden dan <i>near miss</i> sebagai bahan perbaikan.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Dobo
7	Ketidakpatuhan terhadap SOP keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Melaksanakan sosialisasi SOP kepada petugas terkait; b. Melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan SOP secara rutin.	
8	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan	a. Menginventarisasi dan memetakan fasilitas keselamatan dan keamanan sesuai regulasi (prioritas fasilitas kritis); b. Menyusun skala prioritas pemenuhan sarana sesuai kemampuan anggaran; c. Melaksanakan inspeksi rutin dan mencatat kondisi fasilitas; d. Berkoordinasi dengan unit teknis/otoritas terkait untuk dukungan pemenuhan standar; e. Melaksanakan pemeliharaan preventif sederhana terhadap fasilitas yang tersedia.	
9	Gangguan hewan liar di sisi udara (<i>wildlife hazard</i>)	Melaksanakan inspeksi <i>runway</i> secara rutin	
10	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	Berkoordinasi dengan BMKG dan pihak maskapai	
11	Kesiapsiagaan darurat tidak optimal	Melaksanakan simulasi keadaan darurat secara berkala	
12	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknis	a. Mengusulkan penambahan personel kepada Bagian SDM Ditjen Hubud; b. Mengusulkan diklat kompetensi bagi personel di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan.	



No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik			
13	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	Mengusulkan diklat/pelatihan di bidang perencanaan dan penganggaran, review Renstra-RKT, dan supervisi rutin bagi petugas	Kepala Kantor UPBU Kelas III Dobo
14	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Kelas III Dobo	a. Rotasi jabatan secara berkala; b. Mengusulkan diklat kompetensi bagi pegawai; c. Mengusulkan penambahan jumlah pegawai kepada Bagian SDM Ditjen Hubud, terutama di bidang Keuangan, Perencanaan, dan Kepegawaian.	
15	Konflik kepentingan dalam pelaksanaan tugas	a. Membuat pakta integritas; b. Melakukan pengawasan dari atasan.	
16	Penerapan prinsip tata kelola belum optimal	a. Melaksanakan sosialisasi SPIP; b. Internalisasi tata kelola.	
17	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas III Dobo	a. Menyediakan infrastruktur dasar dan sarana prasarana yang dibutuhkan; b. Mengusulkan pelatihan SDM; c. Menyusun SOP penggunaan <i>e-government</i> ; d. Berkoordinasi dengan Pusdatin terkait <i>e-government</i> .	

3.3. Strategi

Mengacu pada Perpres 18 tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2025-2029, Presiden menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam pelaksanaan misi Nawacita dan pencapaian sasaran Visi Indonesia 2045. Kelima arahan tersebut mencakup Pembangunan Sumber Daya Manusia, Pembanguna Infrastruktur, Penyederhanaan Regulasi, Penyederhanaan Birokrasi, dan Transformasi Ekonomi meliputi

Adapun arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Dobo sebagai berikut :

1. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara sesuai peraturan perundang-undangan;
2. Pengembangan bandar udara dilakukan sesuai dengan dokumen Rencana Induk Bandar Udara;



3. Pengembangan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek kelestarian lingkungan;
4. Optimalisasi fasilitas bandar udara untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan;
5. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan melalui Perencanaan Terpadu antara Kantor UPBU Kelas III Dobo dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Dobo 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 Kelas III Dobo dengan mengikuti training di dalam dan luar negeri;
10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
11. Mendukung kelancaran pelaksanaan program jembatan udara di wilayah Maluku
12. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
13. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah maluku;

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

1. Pemenuhan stándar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara; dan kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keamanan penerbangan;
2. Peningkatan pemanfaatan dan optimalisasi aset bandar udara;
3. Peningkatan standar kompetensi dan profesionalisme SDM bandar udara melalui pelatihan dan diklat
4. Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;
5. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara untuk mendukung pelaksanaan jembatan udara.



6. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara guna mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam.
7. Meningkatkan frekuensi dan hak angkutnya dengan Mitra yang telah terealisasi pelaksanaan penerbangannya dengan Mendorong Kerjasama antara badan usaha angkutan udara dan perusahaan angkutan udara
8. Mendukung iklim usaha dan kegiatan kemasyarakatan yang kondusif dengan menyediakan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga yang berfungsi sebagai pelengkap untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna jasa angkutan udara yang tidak dapat dilayani oleh angkutan udara niaga berjadwal di kawasan terluar.
9. Mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah dimana daerah tersebut berpotensi untuk dikembangkan, sehingga adanya penerbangan perintis
10. Menunjang program pengembangan dan pembangunan daerah, serta mendorong perkembangan sektor lain.

Memberikan pelayanan bagi semua pengguna jasa penerbangan dengan memenuhi standar fasilitas bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan



BAB IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. Sasaran dan Target Pembangunan Nasional

4.1.1. Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

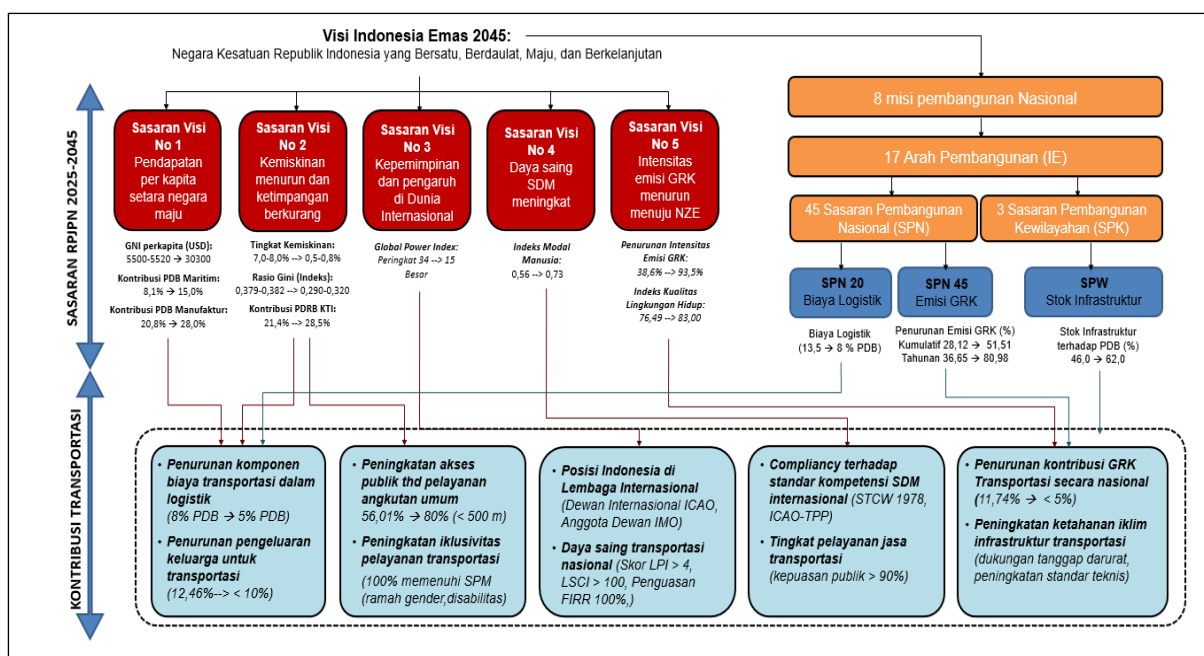
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

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

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

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

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



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.

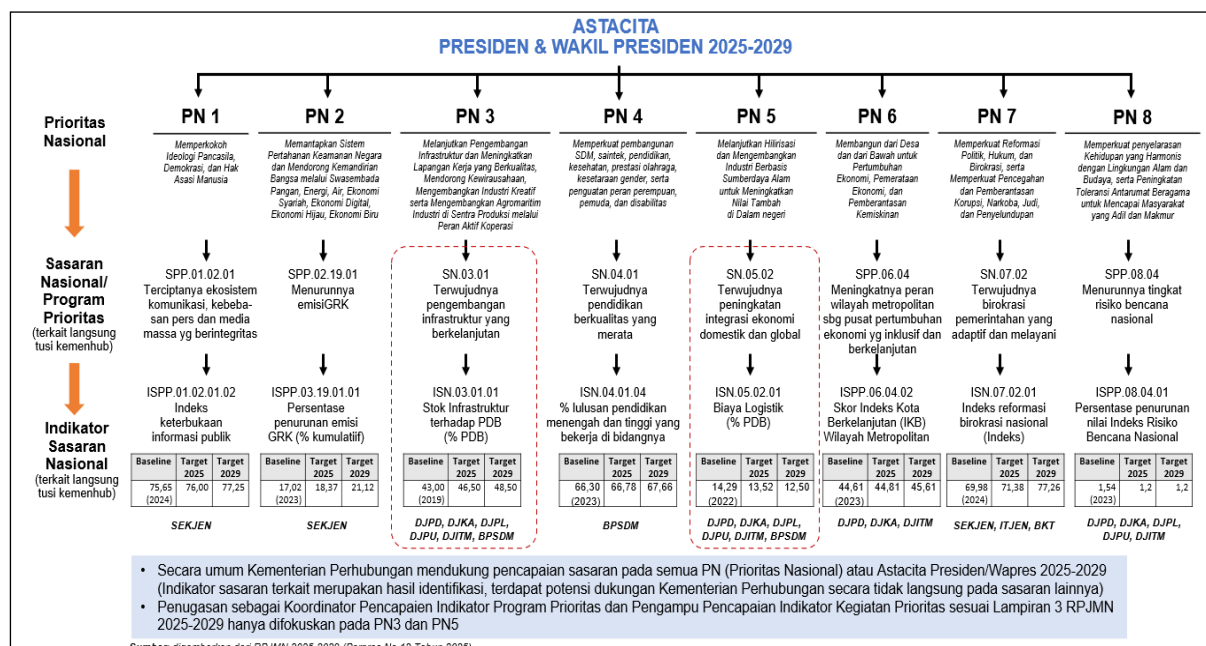
Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarnya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga,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



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



Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

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

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

Tabel 4. 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 backbone, dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

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

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



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

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



Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas									
PP 03.01	On time performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	81	82	84	85	
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121	121	121	121	
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408	408	408	408	Subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo
KP 03.01.04	Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	78	79	80	81	
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (per tahun)	3 (2023)	9	8	8	3	5	1. Juanda - Surabaya 2. Sultan Hasanudin - Makassar 3. Sentani – Jayapura 4. Hang Nadim - Batam 5. Soekarno Hatta - Cengkareng 6. Kualanamu - Medan 7. Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru 8. Minangkabau - Padang 9. Depati Amir - Pangkal Pinang 10. Fatmawati Soekarno - Bengkulu 11. Mutiara Sis Al Jufri - Palu 12. Haluoleo - Kendari 13. Sultan Babullah - Ternate 14. Domine Eduard Osok - Sorong 15. Tampa Padang – Sulbar 2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO. 2029: Soetta, Kualanamu, DEO, Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2



Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

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

Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik pada Sektor Transportasi Udara

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

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

Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara

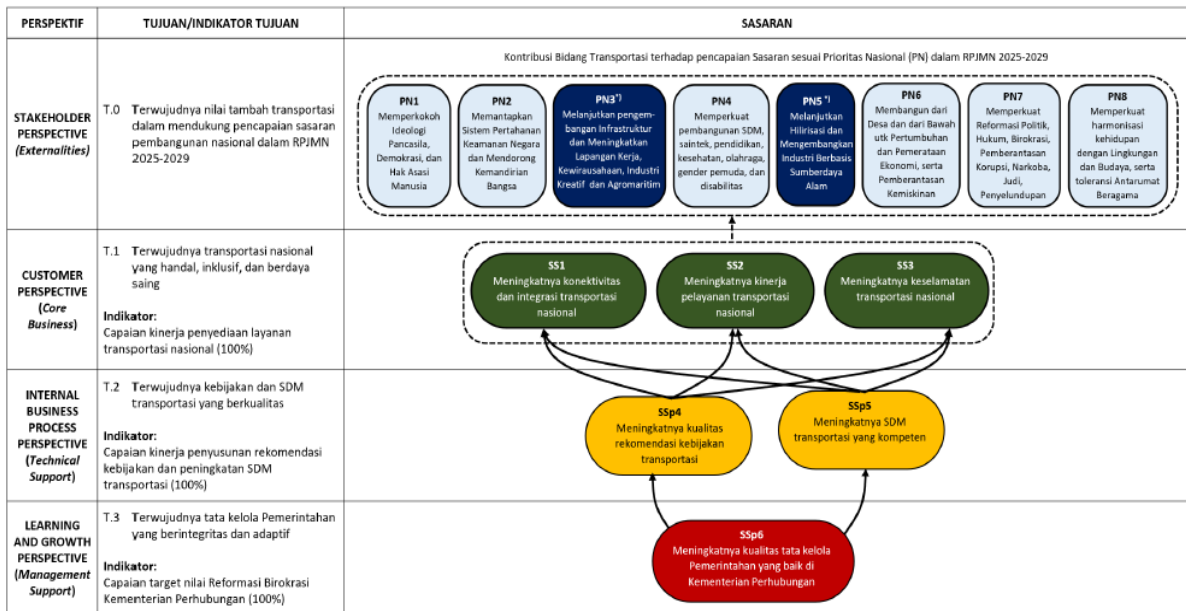
Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,82	0,81	0,79	0,77	

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

4.2. Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

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



*) 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 pengucapan 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 Meningkatkan 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 Meningkatkan 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
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SS.3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
	SSp.4 Meningkatkan 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 Meningkatkan 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 Meningkatkan 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

4.3. Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Sesuai dengan formulasi yang telah dijabarkan pada Bab II, Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) pada setiap perspektif terkait.



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

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



4.4. Target Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029 sebagai berikut.

Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

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 penumpang yang dilayani	orang	25.825	16.300	16.450	16.550	16.650	16.750
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	297.000	273.000	385.100	385.250	385.500	385.800
		IKK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	679	730	825	845	850	900
		IKK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	92	92	95	96	96	97
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	80,65	81,45	81,50	81,60	81,65	81,70
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	98	100	100	100	100	100
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	-	100	100	100	100	100



No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	46	100	100	100	100	100

4.5. Kerangka Pendanaan Tahun 2025-2029

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo memiliki dua program yang akan dilaksanakan pada tahun 2025-2029, yaitu:

- Program Infrastruktur Konektivitas, dengan kegiatan sebagai berikut.
 - Pelayanan Transportasi Udara;
 - Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
 - Penunjang Teknis Transportasi Udara.
- Program Dukungan Manajemen, dengan kegiatan sebagai berikut.
 - Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara;
 - Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara.

Kerangka Pendanaan yang dibutuhkan oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo diuraikan dalam Tabel 4.1.

Tabel 2.1 Kerangka Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Dobo Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU DOBO		8.796.330.000	44.434.930.000	14.751.200.000	51.835.160.000	14.215.360.000	134.032.980.000
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		1.489.040.000	25.496.900.000	5.909.380.000	37.109.150.000	2.816.750.000	72.821.220.000
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	200.000.000	20.379.400.000	0	34.874..840.000	0	55.454.240.000
4646	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	0	4.360.000.000	5.160.000.000	1.410.000.000	1.910.000.000	12.840.000.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	1.289.040.000	757.500.000	749.380.000	824.310.000	906.750.000	4.526.980.000
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		1.489.040.000	25.496.900.000	5.909.380.000	37.109.150.000	2.816.750.000	72.821.220.000
4611	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Uum Transportasi udara	7.307.300.000	18.938.020.000	8.716.620.000	14.588.280.000	11.247.110.000	60.580.030.000
4613	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	103.480.000	113.820.000	125.200.000	137.730.000	151.500.000	631.730.000



BAB V. PENUTUP

5.1. Arahan Pelaksanaan

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



Indriawan, S.SiT, M.M

NIP. 19740906 199602 1002



LAMPIRAN I

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN
KANTOR UPBU DOBO TAHUN 2025 - 2029

PROGRAM/ KEGIATAN	OUTPUT	TARGET					ALOKASI (JUTA)					UNIT ORGANISASI		2025 - 2029
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	PELAKSANA	APBN	
		89	89	89	89	89	8,796.33	44,434.93	14,751.20	51,835.16	14,215.36	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	134,032.99	134,032,980,000.00
Program Dukungan Manajemen		34	34	34	34	34	7,307.30	18,938.02	8,841.83	14,726.01	11,398.61	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	61,211.77	61,211,770,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan		33	33	33	33	33	7,203.82	18,824.20	8,716.62	14,588.28	11,247.11	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	60,580.04	60,580,030,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	33	33	33	33	33	7,203.82	18,824.20	8,716.62	14,588.28	11,247.11	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	60,580.04	60,580,030,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi	29	29	29	29	29	3,739.76	15,013.73	4,525.11	9,977.62	6,175.38	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	39,431.60	39,431,600,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Dukungan Operasional Satker Dan Lainnya	1	1	1	1	1	321.60	353.76	389.14	428.05	470.85	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,963.40	1,963,400,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Honorarium Pengelola Anggaran	1	1	1	1	1	92.28	101.51	111.66	122.82	135.11	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	563.38	563,380,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Kendaraan Khusus	1	1	1	1	1	165.00	181.50	199.65	219.62	241.58	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,007.34	1,007,350,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Langganan Daya Dan Jasa	1	1	1	1	1	222.00	244.20	268.62	295.48	325.03	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,355.33	1,355,330,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Laporan Rki Rpl	1	1	1	1	1	200.00	220.00	242.00	266.20	292.82	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,221.02	1,221,020,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Operasional Perkantoran	1	1	1	1	1	1,722.53	1,894.78	2,084.26	2,292.69	2,521.96	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	10,516.22	10,516,220,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Optimalisasi System Kelistrikan Bandara	1	1	1	1	1	0.00	3,500.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	3,500.00	3,500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pakaian Dinas	1	1	1	1	1	76.40	84.04	92.44	101.69	111.86	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	466.43	466,430,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeliharaan Dan Operasional Kendaraan Dinas	1	1	1	1	1	252.70	277.97	305.77	336.34	369.98	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,542.76	1,542,760,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat	1	1	1	1	1	211.02	232.12	255.33	280.87	308.95	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,288.30	1,288,290,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeliharaan Peralatan Penunjang	1	1	1	1	1	88.05	96.86	106.55	117.20	128.92	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	537.58	537,580,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeliharaan Peralatan Perkantoran	1	1	1	1	1	90.17	99.19	109.11	120.02	132.02	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	550.52	550,510,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeliharaan Peralatan Teknis/Fungsional	1	1	1	1	1	281.00	309.10	340.01	374.01	411.41	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,715.53	1,715,530,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pemeriksaan Kesehatan Dan Obat-obatan	1	1	1	1	1	17.00	18.70	20.57	22.63	24.89	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	103.79	103,790,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Penambahan Daya Solar Cell Dari 10 Kwp Menjadi 50 Kwp	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	2,500.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	2,500.00	2,500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pemasangan Flood Light 3 Tiang	1	1	1	1	1	0.00	350.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	350.00	350,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pemasangan Lampu Jalan Solar Cell	1	1	1	1	1	0.00	350.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	350.00	350,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pemasangan Lampu Jalan Solar Cell (20 Unit)	1	1	1	1	1	0.00	700.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	700.00	700,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pemasangan Penangkal Petir Terintegrasi	1	1	1	1	1	0.00	200.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pemindahan Afl	1	1	1	1	1	0.00	3,500.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	3,500.00	3,500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Dan Pengiriman Wheel Traktor Rotary Mower (2	1	1	1	1	1	0.00	600.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	600.00	600,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Genset 150 Kva Termasuk Instalasi	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	2,500.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	2,500.00	2,500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 2	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	150.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	150.00	150,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 3	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	50.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	50.00	50,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 4	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	500.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Meubelair Kantor Dan Pembuatan Ruang	1	1	1	1	1	0.00	200.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Peralatan Penunjang Pemeliharaan Bandara	1	1	1	1	1	0.00	500.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Suku Cadang Afl	1	1	1	1	1	0.00	700.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	700.00	700,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pengadaan Trolley Penumpang	1	1	1	1	1	0.00	300.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	300.00	300,000,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	1	1	1	1	1	57.56	63.32	69.65	76.61	84.27	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	351.41	351,410,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Administrasi Barang Milik Negara	1	1	1	1	1	57.56	63.32	69.65	76.61	84.27	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	351.41	351,410,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	3	3	3	3	3	3,406.50	3,747.15	4,121.87	4,534.05	4,987.46	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	20,797.03	20,797,030,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Administrasi Pengelolaan Akuntansi Dan Perbendaharaan	1	1	1	1	1	70.75	77.82	85.60	94.16	103.58	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	431.91	431,910,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Administrasi Perencanaan Program Dan Anggaran	1	1	1	1	1	90.40	99.44	109.38	120.32	132.35	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	551.90	551,890,000.00
4611 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan	Pembayaran Gaji Dan Tunjangan	1	1	1	1	1	3,245.36	3,569.89	3,926.88	4,319.57	4,751.52	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	19,813.22	19,813,220,000.00
4613 Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi		1	1	1	1	1	103.48	113.82	125.20	137.73	151.50	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	631.73	631,730,000.00
4613 Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi Udara	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	1	1	1	1	1	103.48	113.82	125.20	137.73	151.50	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	631.73	631,730,000.00
4613 Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi	1	1	1	1	1	103.48	113.82	125.20	137.73	151.50	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	631.73	631,730,000.00
4613 Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi Udara	Peningkatan Kompetensi Pegawai	1	1	1	1	1	103.48	113.82	125.20	137.73	151.50	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	631.73	631,730,000.00
Program Infrastruktur Konektivitas		55	55	55	55	55	1,489.04	25,496.90	5,909.38	37,109.15	2,816.75	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	72,821.22	72,821,220,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara		28	28	28	28	28	200.00	20,379.40	0.00	34,874.84	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	55,454.24	55,454,240,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	28	28	28	28	28	200.00	20,379.40	0.00	34,874.84	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	55,454.24	55,454,240,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Jumlah penumpang yang dilayani	23	23	23	23	23	200.00	20,379.40	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	20,579.40	20,579,400,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Lanjutan Pelebaran Jalan Akses Terinal Baru	1	1	1	1	1	0.00	2,410.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	2,410.00	2,410,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Overlay Jalan Akses Pk-pk	1	1	1	1	1	0.00	547.40	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	547.40	547,400,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pekerjaan Rekondisi Wheel Traktor	1	1	1	1	1	200.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Kantor Administrasi Termasuk	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0.00	0.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Operasi 500 M2	1	1	1	1	1	0.00	2,250.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	2,250.00	2,250,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Operasional Type 50 M2 (10 Unit)	1	1	1	1	1	0.00	1,312.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,312.00	1,312,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Perawatan Bandar Udara (Aab)	1	1	1	1	1	0.00	1,600.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,600.00	1,600,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Pujasera Pada Parkiran Kendaraan	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0.00	0.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembangunan Kantor Keamanan	1	1	1	1	1	0.00	350.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	350.00	350,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Bak Penampung, Rumah Pompa Dan Sumur Bor	1	1	1	1	1	0.00	1,000.00	0.00	0.00	0.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,000.00	1,000,000,000.00



4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Lapangan Upacara Termasuk Taman Dan	1	1	1	1	1	0,00	1,500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,500.00	1,500,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Pagar Pengaman Jalan Akses Ke Terminal Baru	1	1	1	1	1	0,00	1,760.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,760.00	1,760,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Parkiran Bus Dan Taxi	1	1	1	1	1	0,00	2,000.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	2,000.00	2,000,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Saluran Sisi Darat (1500 M2)	1	1	1	1	1	0,00	1,500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,500.00	1,500,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Talud Pengaman Tanah Dan Jalan Akses Dan	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pembuatan Taman Dan Halaman Depan Parkiran Kendaraan	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Penataan Ulang Gedung Terminal	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Pengawasan Pengembangan Bandar Udara	1	1	1	1	1	0,00	800.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	800.00	800,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Penyusunan Amandemen Dokumen Aep, Rapat Komite Aep	1	1	1	1	1	0,00	150.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	150.00	150,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup	1	1	1	1	1	0,00	1,500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,500.00	1,500,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Penyusunan Rtt Sisi Darat Dan Sisi Udara	1	1	1	1	1	0,00	1,000.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,000.00	1,000,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Perluasan Gedung Power House	1	1	1	1	1	0,00	700.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	700.00	700,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Rekondisi Pagar Pengaman Sisi Udara	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	5	5	5	5	5	0,00	0,00	0,00	34,874.84	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	34,874.84	34,874,840,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Normalisasi Runway Strip	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	10,374.84	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	10,374.84	10,374,840,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Penyempurnaan Standar Runway Strip Areal Perpanjangan Th	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	14,000.00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	14,000.00	14,000,000,000.00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Perpanjangan Landas Pacu Dari 1400 M Menjadi 1600 M	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Perpanjangan Landas Pacu Dari 1600 M Menjadi 1800 M	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	0,00	0,00
4645 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	Rekonstruksi Runway 05 (100M X 30M) Dengan Asphalt	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	10,500.00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	10,500.00	10,500,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	18	18	18	18	18	0,00	4,360.00	5,160.00	1,410.00	1,910.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	12,840.00	12,840,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	7	7	7	7	7	0,00	1,360.00	660.00	660.00	1,360.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	4,040.00	4,040,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Latihan Keadaan Darurat Keamanan (Contingency Exercise)	1	1	1	1	1	0,00	250.00	250.00	250.00	250.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,000.00	1,000,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Latihan Keadaan Darurat Keamanan (Contingency Exercise)	1	1	1	1	1	0,00	75.00	75.00	75.00	75.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	300.00	300,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Latihan Partial Pkp-Pk Dan Table Top	1	1	1	1	1	0,00	200.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Dan Pemasangan Cctv	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	700.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	700.00	700,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Dan Pengiriman Kendaraan Patroli Roda 4	1	1	1	1	1	0,00	500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Handy Talky	1	1	1	1	1	0,00	35.00	35.00	35.00	35.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	140.00	140,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pertemuan Komite Keamanan Bandar Udara	1	1	1	1	1	0,00	300.00	300.00	300.00	300.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,200.00	1,200,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	11	11	11	11	11	0,00	3,000.00	4,500.00	750.00	550.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	8,800.00	8,800,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pembangunan Gedung Pkp-Pk	1	1	1	1	1	0,00	500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pembuatan Access Road	1	1	1	1	1	0,00	500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pemenuhan Peralatan Penunjang Eoc Dan Sign Board	1	1	1	1	1	0,00	200.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Comando Car	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	550.00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	550.00	550,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Dan Pengiriman Ambulance Beserta	1	1	1	1	1	0,00	500.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	500.00	500,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Kendaraan Foam Tender Type Iv	1	1	1	1	1	0,00	0,00	4,000.00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	4,000.00	4,000,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Mobil Tangki Air 5000 Liter	1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	550.00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	550.00	550,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Peralatan Pemenuhan Kategori Pkp-Pk	1	1	1	1	1	0,00	400.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	400.00	400,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Pengadaan Peralatan Peningkatan Kebugaran Personil Pkp-Pk	1	1	1	1	1	0,00	200.00	0,00	200.00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	400.00	400,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Penyesuaian Standar Warna Kendaraan Pkp-Pk	1	1	1	1	1	0,00	200.00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	200.00	200,000,000.00
4646 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rekondisi Kendaraan Foam Tender Type V	1	1	1	1	1	0,00	500.00	500.00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	1,000.00	1,000,000,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	9	9	9	9	9	1,289.04	757.50	749.38	824.31	906.75	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	4,526.98	4,526,980,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	5	5	5	5	5	413.90	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	413.90	413,900,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pengadaan Alat Cetak Pas	1	1	1	1	1	150.00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	150.00	150,000,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pengadaan Dan Pemasangan Ac Split	1	1	1	1	1	150.00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	150.00	150,000,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pengadaan Hand Mower	1	1	1	1	1	50.00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	50.00	50,000,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Perlengkapan Hygiens Dan Sanitasi	1	1	1	1	1	25.00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	25.00	25,000,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Perlengkapan Pelayanan Pij2U	1	1	1	1	1	38.90	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	38.90	38,900,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Jumlah penumpang yang dilayani	2	2	2	2	2	160.82	76.25	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	237.07	237,070,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pemeliharaan Gedung Dan Bangunan Termasuk Jalan Dan	1	1	1	1	1	91.50	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	91.50	91,500,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Penyusunan Dokumen Manajemen Risiko	1	1	1	1	1	69.32	76.25	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	145.57	145,570,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	2	2	2	2	2	714.32	681.25	749.38	824.31	906.75	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	3,876.01	3,876,010,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara	1	1	1	1	1	619.32	681.25	749.38	824.31	906.75	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	3,781.01	3,781,010,000.00
4647 Penunjang Teknis Transportasi Udara	Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara (Pen)	1	1	1	1	1	95.00	0,00	0,00	0,00	0,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Dobo	95.00	95,000,000.00



SASARAN KEGIATAN (SK)/IKK	KLASIFIKASI RINCIAN	UPT	TARGET					Rupiah Murni					Total SBSN	Total PHLN	Total BLU 2025-2029	Total PNPB 2025-2030	Total APBN	
			TARGET	TARGE	TARGET	TARGET	TARGET	2025	2026	2027	2028	2029						
		Unit	89	89	89	89	89	8,278,960,000.00	44,321,103,000.00	14,625,999,400.00	51,697,439,340.00	14,063,859,274.00	132,987,361,014.00	0.00	0.00	0.00	1,045,624,222.50	134,032,985,236.50
Meningkatnya Keselamatan dan		Unit	18	18	18	18	18	0.00	4,360,000,000.00	5,160,000,000.00	1,410,000,000.00	1,910,000,000.00	12,840,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	12,840,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar		Unit	7	7	7	7	7	0.00	1,360,000,000.00	660,000,000.00	660,000,000.00	1,360,000,000.00	4,040,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4,040,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Prasarana Bidang	Unit	2	2	2	2	2	0.00	275,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	500,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Dokumen Program	Unit	2	2	2	2	2	0.00	275,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	500,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Jumlah dokumen	Unit	2	2	2	2	2	0.00	275,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	75,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	500,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Sarana Bidang	Unit	5	5	5	5	5	0.00	1,085,000,000.00	585,000,000.00	585,000,000.00	1,285,000,000.00	3,540,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,540,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Peralatan dan sistem	Unit	5	5	5	5	5	0.00	1,085,000,000.00	585,000,000.00	585,000,000.00	1,285,000,000.00	3,540,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,540,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Jumlah peralatan	Unit	5	5	5	5	5	0.00	1,085,000,000.00	585,000,000.00	585,000,000.00	1,285,000,000.00	3,540,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,540,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar		Unit	11	11	11	11	11	0.00	3,000,000,000.00	4,500,000,000.00	750,000,000.00	550,000,000.00	8,800,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8,800,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	OP Prasarana Bidang	Unit	1	1	1	1	1	0.00	500,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Perbaikan Prasarana	Unit	1	1	1	1	1	0.00	500,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Perbaikan Prasarana	Unit	1	1	1	1	1	0.00	500,000,000.00	500,000,000.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	OP Sarana Bidang	Unit	1	1	1	1	1	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Perbaikan Sarana	Unit	1	1	1	1	1	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Perbaikan Sarana	Unit	1	1	1	1	1	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Prasarana Bidang	Unit	2	2	2	2	2	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Prasarana keselamatan	Unit	2	2	2	2	2	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Jumlah Prasarana	Unit	2	2	2	2	2	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,000,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Sarana Bidang	Unit	7	7	7	7	7	0.00	1,300,000,000.00	4,000,000,000.00	750,000,000.00	550,000,000.00	6,600,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6,600,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Sarana Keselamatan	Unit	7	7	7	7	7	0.00	1,300,000,000.00	4,000,000,000.00	750,000,000.00	550,000,000.00	6,600,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6,600,000,000.00
Presentase Pemenuhan Standar	Jumlah Peralatan	Unit	7	7	7	7	7	0.00	1,300,000,000.00	4,000,000,000.00	750,000,000.00	550,000,000.00	6,600,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6,600,000,000.00
Meningkatnya Kinerja		Unit	37	37	37	37	37	1,075,140,000.00	21,136,901,000.00	749,377,200.00	35,699,154,920.00	906,746,412.00	59,567,319,532.00	0.00	0.00	0.00	413,899,000.00	59,981,218,532.00
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa		Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	413,899,000.00
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa	OP Prasarana Bidang	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	413,899,000.00
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa	Operasional dan	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	413,899,000.00
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa	jumlah Operasional dan	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	413,899,000.00
Jumlah penumpang yang		Unit	25	25	25	25	25	360,820,000.00	20,455,649,000.00	0.00	0.00	0.00	20,816,469,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,816,469,000.00
Jumlah penumpang yang	OP Prasarana Bidang	Unit	2	2	2	2	2	291,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	291,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	291,500,000.00
Jumlah penumpang yang	Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	91,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	91,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	91,500,000.00
Jumlah penumpang yang	Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	91,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	91,500,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	91,500,000.00
Jumlah penumpang yang	Perbaikan Prasarana	Unit	1	1	1	1	1	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00
Jumlah penumpang yang	jumlah Perbaikan	Unit	1	1	1	1	1	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	200,000,000.00
Jumlah penumpang yang	Prasarana Bidang	Unit	23	23	23	23	23	69,320,000.00	20,455,649,000.00	0.00	0.00	0.00	20,524,969,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,524,969,000.00
Jumlah penumpang yang	Bandar Udara	Unit	22	22	22	22	22	0.00	20,379,397,000.00	0.00	0.00	0.00	20,379,397,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,379,397,000.00
Jumlah penumpang yang	Peningkatan Prasarana	Unit	22	22	22	22	22	0.00	20,379,397,000.00	0.00	0.00	0.00	20,379,397,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,379,397,000.00
Jumlah penumpang yang	Dokumen Pendukung	Unit	1	1	1	1	1	69,320,000.00	76,252,000.00	0.00	0.00	0.00	145,572,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	145,572,000.00
Jumlah penumpang yang	Jumlah Dokumen	Unit	1	1	1	1	1	69,320,000.00	76,252,000.00	0.00	0.00	0.00	145,572,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	145,572,000.00
Jumlah pergerakan pesawat		Unit	7	7	7	7	7	714,320,000.00	681,252,000.00	749,377,200.00	35,699,154,920.00	906,746,412.00	38,750,850,532.00	0.00	0.00	0.00	0.00	38,750,850,532.00
Jumlah pergerakan pesawat	OP Prasarana Bidang	Unit	2	2	2	2	2	714,320,000.00	681,252,000.00	749,377,200.00	824,314,920.00	906,746,412.00	3,876,010,532.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,876,010,532.00
Jumlah pergerakan pesawat	Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	619,320,000.00	681,252,000.00	749,377,200.00	824,314,920.00	906,746,412.00	3,781,010,532.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,781,010,532.00
Jumlah pergerakan pesawat	jumlah Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	619,320,000.00	681,252,000.00	749,377,200.00	824,314,920.00	906,746,412.00	3,781,010,532.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,781,010,532.00
Jumlah pergerakan pesawat	Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	95,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	95,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	95,000,000.00
Jumlah pergerakan pesawat	Operasional dan	Unit	1	1	1	1	1	95,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	95,000,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	95,000,000.00
Jumlah pergerakan pesawat	Prasarana Bidang	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00
Jumlah pergerakan pesawat	Bandar Udara	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00
Jumlah pergerakan pesawat	Peningkatan Prasarana	Unit	5	5	5	5	5	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	34,874,840,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	34,874,840,000.00
Meningkatnya Kualitas tata		Unit	34	34	34	34	34	7,203,820,000.00	18,824,202,000.00	8,716,622,200.00	14,588,284,420.00	11,247,112,862.00	60,580,041,482.00	0.00	0.00	0.00	631,725,222.50	61,211,766,704.50
Jumlah dokumen Sistem		Unit	30	30	30	30	30	3,739,759,000.00	15,013,734,900.00	4,525,108,390.00	9,977,619,229.00	6,175,381,151.90	39,431,602,670.90	0.00	0.00	0.00	631,725,222.50	40,063,327,893.40
Jumlah dokumen Sistem	Layanan Dukungan	Unit	12	12	12	12	12	3,218,159,000.00	3,539,974,900.00	3,893,972,390.00	4,283,369,629.00	4,711,706,591.90	19,647,182,510.90	0.00	0.00	0.00	631,725,222.50	20,278,907,733.40
Jumlah dokumen Sistem	Layanan Organisasi dan	Unit	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	631,725,222.50	631,725,222.50
Jumlah dokumen Sistem	Tersedianya Layanan	Unit	1	1	1	1	1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	631,725,222.50	631,725,222.50
Jumlah dokumen Sistem	Layanan Perkantoran	Unit	11	11	11	11	11	3,218,159,000.00	3,539,974,900.00	3,893,972,390.00	4,283,369,629.00	4,711,706,591.90	19,647,182,510.90	0.00	0.00	0.00	0.00	19,647,182,510.90
Jumlah dokumen Sistem	Jumlah Layanan	Unit	11	11	11	11	11	3,218,159,000.00	3,539,974,900.00	3,893,972,390.00	4,283,369,629.00	4,711,706,591.90	19,647,182,510.90	0.00	0.00	0.00	0.00	19,647,182,510.90
Jumlah dokumen Sistem	Layanan Manajemen	Unit	2	2	2	2	2	521,600,000.00	573,760,000.00	631,136,000.00	694,249,600.00	763,674,560.00	3,184,420,160.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,184,420,160.00
Jumlah dokumen Sistem	Layanan Manajemen	Unit	2	2	2	2	2	521,600,000.00	573,760,000.00	631,136,000.00	694,249,600.00	763,674,560.00	3,184,420,160.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,184,420,160.00
Jumlah dokumen Sistem	Jumlah layanan	Unit	2	2	2	2	2	521,600,000.00	573,760,000.00	631,136,000.00	694,249,600.00	763,674,560.00	3,184,420,160.00	0.00	0.00	0.00	0	



LAMPIRAN 2

MATRIKS KERANGKA REGULASI UNIT PENYELENGGARA

BANDAR UDARA KELAS III DOBO TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	ANGKUTAN UDARA									
1.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP.321 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP 321 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga antara lain: 1. Adanya beberapa istilah dalam bidang akuntansi yang perlu untuk diperbaharui. 2. Perlunya updating formula perhitungan indikator kinerja keuangan.	Dalam rancangan revisi Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. indikator kinerja keuangan 2. indikator kinerja operasi 3. pengawasan dan sanksi administratif terhadap keterlambatan penyampaian	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							3. Adanya pengulangan permintaan data produksi angkutan udara yang telah dilaporkan secara berkala setiap bulan. 4. Perlunya penyesuaian ketentuan sanksi administratif yang tercantum dalam KP 321 Tahun 2015 dengan ketentuan PM 27 Tahun 2021			
2	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara antara lain: 1. Telah berlaku efektif Pusat Informasi Transportasi (Pusintrans) sebagai unit pengelola dan integrasi layanan data	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan realtime, 2. Prosedur integrasi dengan Pusintrans, 3. Prosedur integrasi dengan AOL (pencabutan PPRP)		



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							dan informasi transportasi yang bersumber dari internal Kementerian Perhubungan dan eksternal terkait yaitu Kementerian/ Lembaga terkait dan badan usaha/ operator jasa pelayanan transportasi. 2. Dengan telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 tentang Perubahan Atas Peraturan menteri perhubungan nomor pm 35 tahun 2021 tentang penyelenggaraan angkutan udara, Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot			



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							time, sebagai amanat PM 2/2025 - 2029.			
3	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (<i>single accountable</i>) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time <i>regular</i> dan <i>irregular</i> c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Bandar Udara										



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
4	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	
5	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							(PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.	d. Organisasi Bandar Udara		
6	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
7	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
8	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan <i>Notice Airport Capacity</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							pengembangan dan pengoperasian bandar udara	c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		
9	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
10	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport,	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara						(AEP) untuk <i>heliport</i> dan <i>seaplane</i>	Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.		
11	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
12.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service		
13.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.			
Keamanan Penerbangan										
14.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	
15.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang:	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara						a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya		
16.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
17.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (<i>Standard Screening Requirement</i>) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection/ETD</i>) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection/ETD</i>)	2025 - 2029	
18.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan						disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap dilakukan di lokasi) serta pembayaran		



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								PNBP dilakukan sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelaikan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.		
Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara										
19.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6 Part. IV tentang <i>International Operation – Remotely Piloted Aircraft Systems</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak/PUTA (Drone)	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
20.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Staff Instruction Evaluation SI 92-01 of Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ 4.359) <i>responsible for the transport of dangerous goods by air carry out regular and random inspections of all entities, except air operators, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18 and the Technical Instructions (TI or Doc 9284);</i> b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: 1. Sertifikasi otorisasi <i>dangerous goods</i> 2. Program Pelatihan 3. Pengawasan 4. Investigasi keselamatan	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; c. Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
	Navigasi Penerbangan									
21.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang AC 171-12 tentang Prosedur	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 35 Th 2019)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan BPK terkait penetapan tata cara dan prosedur pengelolaan sarana dan prasarana navigasi yang meliputi pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan. b. Akan dicabut dan diubah menjadi MOS 172	Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Persyaratan Kinerja Fasilitas telekomunikasi penerbangan b. Pemeliharaan dan Evaluasi Fasilitas telekomunikasi Penerbangan; c. Buku Catatan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan d. Pelaporan hasil EValuasi Kinerja dan pemeliharaan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan		
22.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM,	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							b. Tindak lanjut pemenuhan ICAO USOAP c. Akan mencabut MOS 175 - 02 Notam, Mos 175 -02 Standar publikasi,	SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan <i>Aeronautical Information Circular</i> ; c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator		
23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan (<i>Manual on Aeronautical Communication Procedures</i>)	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 dan BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.			
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (<i>Advisory Circular Part 171-10</i>) Tata Cara dan Prosedur Penggunaan Frekuensi Radio untuk kegiatan Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Annex 10 Vol V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penggunaan Frekuensi radio untuk penerbangan; b. Penggunaan frekuensi radio untuk keadaan bahaya; c. Frekuensi untuk kegiatan pencarian dan pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.	2025 - 2029	
26.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada ruang udara yang	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	<i>tidak dikendalikan (uncontrolled Airspace) (AFIS, FIC & CTAF)</i> <i>Mencabut KP 220 Tahun 2016 - MOS AFIS</i>						a. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Pelayanan Manajemen Lalu Lintas dan Telekomunikasi Penerbangan. b. Tindak lanjut Rekomendasi BPK	a. Pelayanan LLP Pada Unit AFIS, FIC, dan Bandara Prosedur CTAF. b. Prosedur Penggunaan Flight Progress Strip; c. Prosedur Pemberian Traffic Information; d. Prosedur Koordinasi antara Unit FIC dengan Unit terkait lainnya; e. Prosedur Penyampaian Kembali (Relay) ATC Clearance. f. Phraseology; g. Prosedur Pelaporan Air Traffic Incident; h. Prosedur Penyimpanan Dokumen dan Rekaman i. ATS Logbook j. Pelayanan Kesiagaan (Alerting Service) pada Unit FIC. k. Plotting Pesawat yang berada dalam kondisi emergency;		



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								l. Informasi Untuk Pesawat Udara yang beroperasi di sekitar pesawat udara yang dalam keadaan darurat; m. Prosedur Emergency dan/atau Kegagalan Komunikasi Air-Ground serta kontingensinya. n. pengaturan implementasi prosedur CTAF o. Penetapan Standar Phraseology Broadcast untuk Prosedur CTAF.		
Bagian Hukum										
27.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan						lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi		
Bagian SDMO										
28.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Komponen kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
29.	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain :	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	b. Penyesuaian tugas fungsi		
30.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
Bagian Perencanaan										



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
31.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, tujuan dan sa Ditjen Perhubungan U Tahun 2025 - 2029 b. Arah kebijakan dan st Ditjen Perhubungan U Tahun 2025 - 2029 c. Target Kinerja dan Kerang Pendanaan tahun 2020-20	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
32.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang yaitu perlu ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, OBU, UPBU untuk acuan ukuran kinerja untuk menyusun dokumen rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran, perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, laporan kinerja dan evaluasi pencapaian kinerja	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Indikator Kinerja Kegiatan b. Indikator Kinerja Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja Kegiatan	2025 - 2029	



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
33.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat : a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	2025 - 2029	
34.	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur:		



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU						kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP. Manajemen risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Risiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Risiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Pencatatan/Dokumentasi dan Pelaporan		



No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
35.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	
Bagian Keuangan										
36.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBPN secara Terpusat di Lingkungan Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Persetujuan Mekanisme Pengalokasian dan Pencairan Dana PNBPN	2025 - 2029	





LAMPIRAN 4

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU DOBOTAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

				LOKASI	TARGET					RUPIAH MURNI					SBSN	PNL N	BLU	PNBP	TOTAL APBN				
PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT				Satuan	UPT MANDIRI	PROVINSI	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029		
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA												4,699,026.37	7,957,730.21	9,182,129.07	9,737,302.03	10,369,135.27	41,945,322.95	1,501,830.65	0.00	3,079,105.95	1,688,630.45	48,214,890.00	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)												1,851,166.01	4,168,674.86	5,306,638.58	5,502,265.74	5,667,982.40	22,496,727.60	1,501,830.65	0.00	1,671,253.57	1,253,873.74	26,923,685.56	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)												2,847,860.36	3,789,055.34	3,875,490.48	4,235,036.30	4,701,152.87	19,448,595.35	0.00	0.00	1,407,852.38	434,756.71	21,291,204.44	
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA												4,699,026.37	7,957,730.21	9,182,129.07	9,737,302.03	10,369,135.27	41,945,322.95	1,501,830.65	0.00	3,079,105.95	1,688,630.45	48,214,890.00	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)												1,851,166.01	4,168,674.86	5,306,638.58	5,502,265.74	5,667,982.40	22,496,727.60	1,501,830.65	0.00	1,671,253.57	1,253,873.74	26,923,685.56	
Ditjen Perhubungan Udara												1,851,166.01	4,168,674.86	5,306,638.58	5,502,265.74	5,667,982.40	22,496,727.60	1,501,830.65	0.00	1,671,253.57	1,253,873.74	26,923,685.56	
SP Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi udara												1,410,382.66	3,294,902.63	4,283,862.99	4,437,714.86	4,743,330.55	18,176,193.72	1,449,814.55	0.00	941,063.09	546,645.55	21,167,534.90	
Keg. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara												543,020.36	2,033,997.34	3,047,009.86	3,138,155.90	3,359,591.41	12,161,775.48	1,449,814.55	0.00	53,941.85	201,049.53	13,064,420.36	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara												376.14	897.15	13,462.22	67,346.28	162,341.52	16,677,048.57	1,449,814.55	0.00	47,998.85	166,279.45	13,246,499.37	
IKK Jumlah penumpang yang dilayani					Orang		16,30	16,450.00	16,500.00	16,650.00	16,750.00	220.14	642.15	265.37	293.01	322.31	8,072,658.77	346,337.55	0.00	35,815.59	163,148.79	8,617,960.70	
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara												0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Jumlah Perbaikan Prasarana Bandar							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Operasional dan Pemeliharaan Prasarana							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Bandar Udara (PEN)							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Operasional dan Pemeliharaan					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	220.14	242.15	266.37	293.01	322.31	1,943.97	0.00	0.00	6.03	19,213.26	
RO Dokumen Pendukung Bandar Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	400.00	0.00	0.00	0.00	400.00	0.00	0.00	0.00	400.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							273,000.00	273,200.00	273,600.00	273,600.00	273,650.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Bandar Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Terasdanya Prasarana Penunjang							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							739.00	780.00	810.00	845.00	900.00	150.00	165.00	181.50	199.65	219.62	2,603,039.80	1,103,315.95	0.00	12,183.26	5,130.67	3,723,689.67	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Bandar Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Peningkatan Prasarana							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Operasional dan Pemeliharaan Prasarana							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Bandar Udara (PEN)							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Operasional dan Pemeliharaan					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	150.00	165.00	181.50	199.65	219.62	117,538.32	0.00	0.00	2,315.94	3,077.56	122,935.82
KRO Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara					Nilai		92.00	92.00	92.00	92.00	92.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Bandar Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Jumlah Operasional dan Pemeliharaan					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
RO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					Unit	Unit Penyelenggara	Maluku	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
IO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara							0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00</	

