



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

RENCANA STRATEGIS

KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA EWER
TAHUN 2020 - 2024

*Distrik Agats
Kabupaten Asmat - Papua*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Ewer Tahun 2020-2024 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 Ewer, 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.

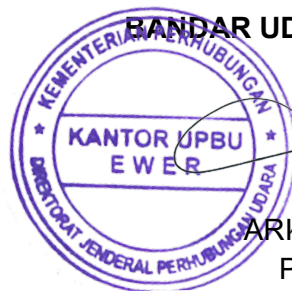
Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Ewer ini merupakan suatu gambaran hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. 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 Ewer 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.

Ewer, Agustus 2023

KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA

BANDAR UDARA KELAS III EWER



ARIEF SANTOSO
Penata (III/c)

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I. PENDAHULUAN	I.1
A. KONDISI UMUM.....	I.1
B. POTENSI DAN PERMASALAHAN	I.12
BAB II. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	II.1
BAB III. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	III.1
BAB IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	IV.1
A. TARGET KINERJA	IV.1
B. KERANGKA PENDANAAN	IV.1
BAB V. PENUTUP	V.1
LAMPIRAN 1. MATRIKS IKK DAN IKP	
LAMPIRAN 2. MATRIKS KEBUTUHAN PENDANAAN	
MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
MANUAL INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP)	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2015-2019.....	I.2
Tabel 1.2 Perkembangan Capaian Nilai Aset Tahun 2015-2019.....	I.3
Tabel 1.3 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2015-2019.....	I.3
Tabel 1.4 Komposisi SDM Berdasarkan Pendidikan Tahun 2015-2019.....	I.4
Tabel 1.5 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan Tahun 2015-2019.....	I.6
Tabel 1.6 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2015-2019.....	I.11
Tabel 1.7 Data Arus Lalu Lintas Tahun 2015-2019.....	I.11
Tabel 4.1 Indikasi Pendanaan Tahun 2020-2024.....	IV.2

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2015-2019.....	I.2
Gambar 1.2 Grafik Pencapaian Target PNBK Tahun 2015-2019.....	I.4
Gambar 1.3 Pergerakan Pesawat Penumpang Bagasi Cargo Tahun 2015-2019.....	I.12

BAB I

PENDAHULUAN

A. Kondisi Umum

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 saat ini telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan juga telah menyusun Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 yang ditetapkan dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 13 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, diharapkan Renstra ini dapat menjadi referensi dalam penyusunan Renstra bagi unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara khususnya Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

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

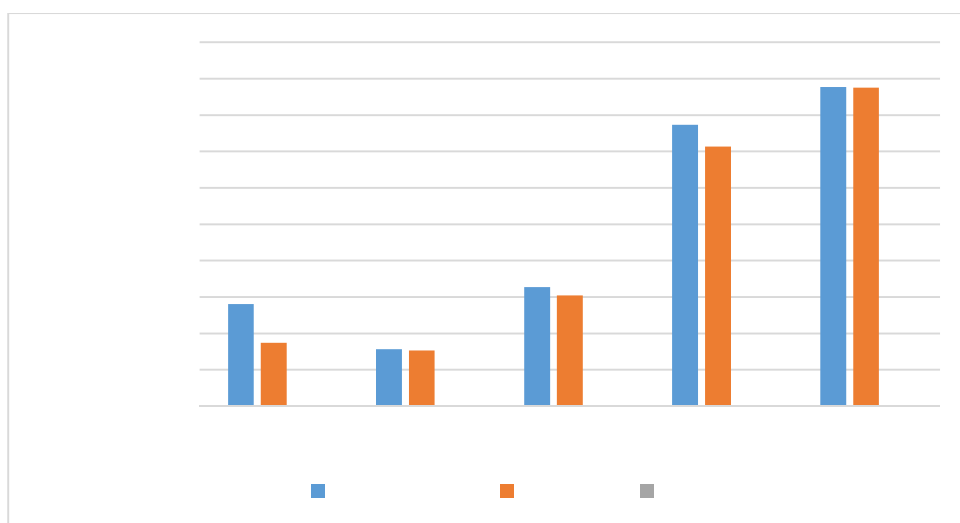
A.1. Capaian Keuangan Tahun 2015-2019

1. Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2015 – 2019 (APBN Murni)

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2015 s/d 2019 di UPBU Kelas III Ewer dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1.1
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Tahun 2015-2019

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU ALOKASI	REALISASI	%
2015	14.015.696.000	8.694.029.942	2,03%
2016	7.828.516.000	7.657.004.337	7,81%
2017	16.379.224.000	15.217.798.409	2,91%
2018	38.650.880.000	35.686.681.404	2,33%
2019	43.867.722.000	43.748.099.960	99,73%



Gambar 1.1

Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran
Di UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2015-2019 tersebut di atas menunjukkan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir di mana realisasi anggaran rata-rata sebesar 88,96% pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja pada tahun 2015 antara lain disebabkan karena adanya kegiatan yang tidak dilaksanakan.

2. Capaian nilai aset Tahun 2015-2019

Nilai aset di UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015 s/d 2019 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2
Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas III Ewer
Tahun 2015-2019

URAIAN	NILAI ASET				
	2015	2016	2017	2018	019
ASET TETAP	25.959.914.574	30.111.268.574	39.159.478.125	60.829.486.000	99.175.050.528

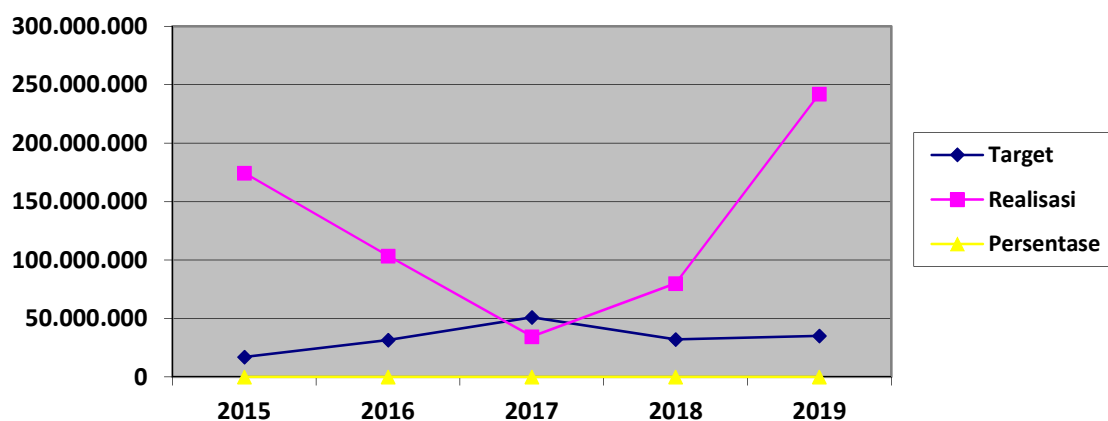
Berdasarkan tabel di atas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami peningkatan/perkembangan dengan capaian nilai aset rata-rata 41% pertahun. Aset yang di maksud terdiri dari tanah senilai Rp 140.032.000, peralatan dan mesin senilai Rp 10.938.797.000, gedung dan bangunan senilai Rp 7.118.925.000, serta jalan dan jembatan senilai Rp 80.977.296.528.

3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015 sampai dengan Tahun 2019 adalah sebagai berikut :

Tabel 1.3
Penerimaan Negara Bukan Pajak
Tahun 2015-2019

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2015	17.005.000,-	174.583.735,-	026%
2016	31.700.000,-	103.710.572,-	327%
2017	51.100.000,-	34.631.000,-	67%
2018	32.252.000,-	80.122.250,-	248%
2019	35.140.000,-	242.289.650,-	689%



Gambar 1.2
Grafik Pencapaian Target PNPB
Di UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019

Grafik Target dan realisasi PNPB tahun 2015-2019 tersebut di atas menunjukkan besarnya realisasi PNPB yang dicapai oleh Kantor UPBU kelas III Ewer selama 5 (lima) tahun terakhir di mana capaian realisasi PNPB rata-rata sebesar 465% pertahun. Dalam pelaksanaannya, tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi pada tahun 2015 disebabkan karena adanya penerimaan kembali belanja modal tahun yang lalu.

A.2. Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas III Ewer dari tahun 2015-2019 sebagai berikut :

Tabel 1.4
Komposisi SDM UPBU Kelas III Ewer Berdasarkan Pendidikan
Tahun 2015-2019

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	SMA	16	15	15	15	4
2	DI	1	1	1	1	1
3	DII	3	3	3	3	3

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
4	DIII	2	3	3	3	3
5	SI / DIV					
6	SII					
7	SIII					
1	SMA	4	4	5	5	6
2	DI					
3	DII					
4	DIII					
5	SI / DIV			1	1	1
6	SII					
7	SIII					
Jumlah		26	26	28	28	28

Tabel 1.5
Komposisi SDM UPBU Kelas III Ewer Berdasarkan Jabatan
Tahun 2015-2019

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Penyusun Rencana dan Program	-	-	1	1	
2	Pengelola Kepegawaian	2	2	2	2	2
3	Bendahara	2	2	2	2	2
4	Pengelola BMN	1	1	-	-	
5	Pengelola keuangan	2	2	2	2	2
6	Pengevaluasi dan Penyusun Laporan	-	-	1	1	1
7	Pengadministrasi Umum	3	2	1	1	1
1	Petugas PKP-PK Bandara	2	1	2	2	1
2	Petugas Basic PKP-PK Bandara	2	3	3	2	3
3	Petugas Junior PKP-PK Bandara	1	1	1	2	
4	Petugas Senior PKP-PK Bandara	-	-	-	-	-
5	Petugas AMC Junior	1	-	-	-	
6	Pemelihara Bangunan dan Landasan	-	-	1	1	-
7	Petugas Hygine dan Sanitasi	-	1	1	1	1
8	Petugas AVSEC Bandara	2	2	3	3	3
9	Petugas Basic AVSEC Bandara	2	2	2	1	3
10	Petugas Junior AVSEC Bandara	2	2	1	2	
11	Petugas Senior AVSEC Bandara	1	2	2	2	
Jumlah		23	23	25	25	26

Ket: Data jabatan belum termasuk Pejabat Struktural (Ka UPBU, Kaur TU, dan Kasubsi TOKPD)

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas III Ewer untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2019 berjumlah 26 orang dan 31 orang di tahun 2020. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini di mana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di bidang operasional (Avsec, PKP-PK, dan Pemelihara Banglan).

A.3. Capaian Sarana dan Prasarana Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019

1. DATA BANDAR UDARA

A. DATA UMUM

Nama Bandara	: Bandar Udara Ewer
Status Pengguna	: Bandar Udara Umum
Koordinat ARP	: 05° 29' 44" S - 138° 04' 51" E
Kode ICAO	: WAKG
IATA	: EWE
Kode Referensi Bandar Udara	: 2 B
Jarak Bandara ke Kota	: ±8 Km
Elevasi/Referensi Temperatur	: 8 ft / 0° C
Pesawat terkritis	: Cassa 212-300
Kategori PKP-PK	: 2
Designation Runway	: 06-24
Pelayanan DPPU	: Tidak Tersedia
Pelayanan BMKG	: Tidak Ada
Penyelenggara	: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Alamat Lokasi	: Jl. Bismam Ewer, Distrik Agats, Kab. Asmat Prov. Papua
Alamat Email	: bdr_ewer@yahoo.co.id
Jam operasional	: Pelayanan Pesawat Udara 07.00 - 15.00 LT (Senin - Sabtu) 22.00 - 06.00 UTC Administrasi Bandar Udara 08.00 - 16.00 LT (Senin - Jumat) 23.00 - 07.00 UTC
Luas Lahan	: 49,83 Ha (milik PEMDA Asmat)
Nomor SBU/RBU	: Dalam proses di DBU

B. FASILITAS BANDARA

1. FASILITAS SISI UDARA

a. Runway

- Dimensi : 1100m x 30m

- Konstruksi : Flexible (Asphalt Hot Mix)
 - PCN : PCN 15 F/C/Y/T
 - Kondisi saat ini : Baik
 - Pelapisan terakhir tahun : -
 - Perpanjangan terakhir tahun : 2019
- b. Taxiway
- Dimensi : 86m x 15m
 - Konstruksi : Flexible (Asphalt Hot Mix)
 - PCN : (Belum Ada Hasil Verifikasi)
 - Kondisi saat ini : Baik
 - Pelapisan terakhir tahun : -
 - Perpanjangan terakhir tahun : -
- c. Apron
- Dimensi : 70m x 90m
 - Konstruksi : Flexible (Asphalt Hot Mix)
 - PCN : Proses Sertifikasi
 - Kondisi saat ini : Baik
 - Pelapisan terakhir tahun : -
 - Perpanjangan terakhir tahun : -
- d. Runway Strip
- Dimensi : 1220m x 77m
 - Konstruksi : -
 - Kondisi saat ini : -
- e. Pagar
- Dimensi : 4000m
 - Konstruksi : Wiremesh Kawat Berduri
 - Kondisi saat ini : Baik

2. FASILITAS SISI DARAT

a. Bangunan Operasi

- Gedung Kantor
- Dimensi : 72m² (memanfaatkan rumah dinas)
- Kondisi saat ini : Baik
- Gedung Genset
- Dimensi : 36m²

- Kondisi saat ini : Baik
- Gedung PKP-PK
- Dimensi : 72m²
- Kondisi saat ini : Baik
- Gedung Workshop
- Dimensi : 72m²
- Kondisi saat ini : Baik

b. Bangunan Terminal Domestik

* Terminal lama

- Ruang tunggu : 7,8m x 4m
- Ruang cek-in : 7,8m x 3,8m
- Ruang VIP : 7,8m x 4m
- Jumlah kursi : 5 bangku seat panjang

* Terminal baru (belum digunakan)

- Ruang tunggu keberangkatan : 9m x 9m
- Ruang tunggu kedatangan : 12,6m x 5,4m
- Ruang cek-in : 12,6m x 7,2m
- Jumlah kursi : 20 unit
- Jumlah AC : 6 unit

c. Bangunan Perumahan

- Rumah Type 72
- Jumlah : 3 unit
- Kondisi : Baik
- Rumah Type 36
- Jumlah : 13 unit
- Kondisi : Baik

3. FASILITAS TELNAVDULIST

1. FASILITAS SISI UDARA

a. UHF - HT

- Jumlah : 4
- Kondisi : Serviceable

2. FASILITAS NAVIGASI

a. WINSHOCK

- Jumlah : 2 Buah
- Kondisi : Serviceable

3. PERALATAN KESELAMATAN PENERBANGAN

a. Kendaraan PKP-PK

- Jumlah : 1 Unit
- Kondisi : Serviceable

b. Mobil Ambulance

- Jumlah : 1 Unit
- Kondisi : Serviceable

c. Rescue Car

- Jumlah : 1 Unit
- Kondisi : Serviceable

d. Apar

- Jumlah : 16
- Kondisi : Serviceable

4. FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

a. X-Ray Cabin

- Jumlah : 1 Unit
- Kondisi : Sudah Terpasang

b. Walk Through Metal Detector

- Jumlah : 1 Unit
- Kondisi : Sudah Terpasang

c. Hand Held Metal Detector

- Jumlah : 5
- Kondisi : Serviceable

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2015-2019

Tabel 1.6

Capaian Rute Angkutan Udara Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	BANGAN YANG MELAYANI
2015	TIMIKA, MERAUKE	IR, TRIGANA AIR
2016	TIMIKA, MERAUKE	SUSI AIR
2017	TIMIKA, MERAUKE	IR, DIMONIM AIR
2018	KAMUR, MERAUKE	IR, DIMONIM AIR
2019	TIMIKA, KAMUR, MERAUKE	SUSI AIR, DIMONIM AIR, AIRFAST, SMART AVIATION, CARPEDIEM AIR, ASIAN ONE, AMA, MAF, ENGGANG AIR, ALDA AIR

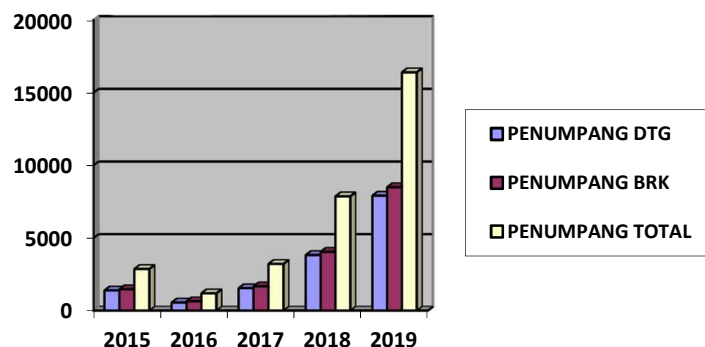
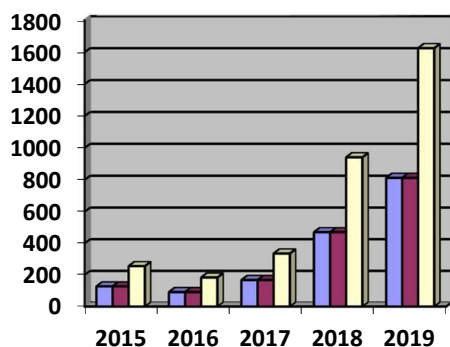
3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2015-2019

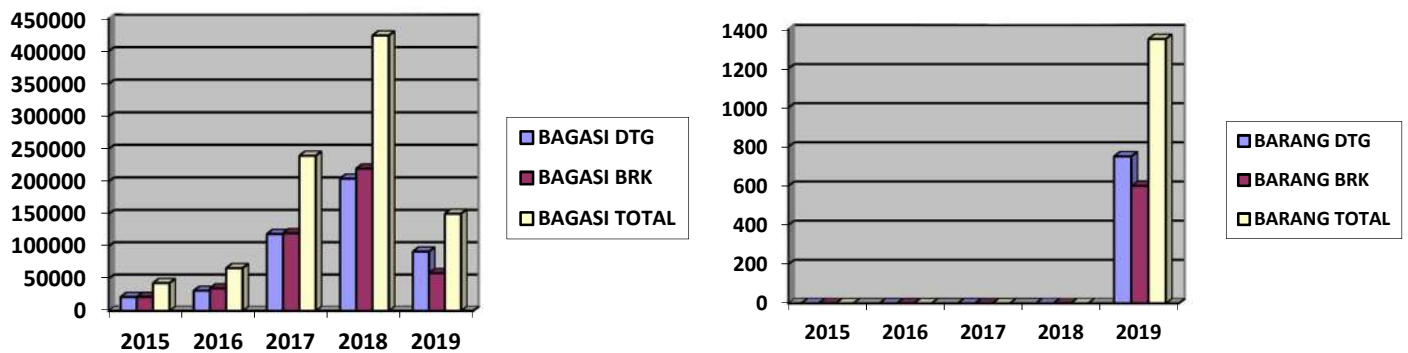
Arus lalu lintas di Kantor UPBU Kelas III Ewer selama kurun waktu 2015 - 2019 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.7

Data Arus Lalu Lintas Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG			BAGASI (KG)			G (KG)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	L
2015	128	128	256	1388	1474	2862	21467	21687	43154	0	0	
2016	92	92	184	551	638	1189	31304	35031	66335	0	0	
2017	168	168	336	1542	1668	3210	119159	120498	239657	0	0	
2018	471	471	942	3821	4042	7863	204485	219951	424436	0	0	
2019	813	813	1626	7910	8494	16404	92052	58644	150696	751	600	1351





Gambar 1.3

**Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (Cargo)
Di Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2015-2019**

Berdasarkan grafik di atas, rata-rata pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Ewer tahun 2015-2019 sebesar 668 pesawat pertahun, rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 6.305 orang pertahun, rata-rata pertumbuhan bagasi sebesar 184.855 kg pertahun, dan rata-rata pertumbuhan kargo sebesar 270 kg pertahun. Terjadi penurunan/kenaikan jumlah penumpang di tahun 2016 dikarenakan terbatasnya sarana dan prasarana penunjang penerbangan.

B. POTENSI DAN PERMASALAHAN

B.1 Lingkungan Internal

Sesuai dengan PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, bahwa Kantor UPBU Kelas III Ewer terdiri atas :

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

1) Urusan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.

2) Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara,

sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC), penyusunan jadwal penerbangan (slottime), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Program/ ASP), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (Airport Emergency Plan/ AEP), dan contingency plan, pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

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

B.2. Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

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

a) PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)

Melalui penghitungan PDRB ADHB, akan didapat gambaran nilai nominal seluruh barang dan jasa yang dihasilkan daerah ini. PDRB Kab. Asmat pada tahun 2019 mencapai 2,46 triliun rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, pada tahun 2019 sektor Konstruksi merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai 794,9 miliar rupiah atau sekitar 32,19% dari total PDRB. Sementara sektor dengan share terkecil dalam PDRB adalah sektor Pertambangan dan Penggalan yang hanya menyumbang 124 juta rupiah atau sekitar 0,01% dari total PDRB Kabupaten Asmat pada 2019. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar 58,75 miliar rupiah atau 2,38% dari total PDRB ADHB.

b) PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)

Di sisi lain, untuk melihat perkembangan dan membandingkan perekonomian antar daerah, yang digunakan adalah PDRB ADHK. Dalam menghitung PDRB ADHK, BPS

menggunakan tahun 2010 sebagai tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kab. Asmat pada tahun 2019 mencapai 1,52 triliun rupiah atau naik 5,72% dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar 1,44 triliun rupiah. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2015-2019 rata-rata sebesar 5,62% per tahun. Sektor transportasi dan perdagangan berkontribusi sebesar 36 miliar rupiah atau sekitar 2,36% dari total PDRB ADHK.

2) Sosial dan Budaya

Situasi sosial budaya Asmat mengalami perkembangan sejak datangnya para misionaris pada tahun 1960-an. Interaksi dengan dunia luar yang membawa serta perkembangan struktur sosial budayanya, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta budaya-budaya baru nan modern turut mewarnai jati diri manusia Asmat. Meskipun demikian, hal tersebut belum mengeser seluruhnya budaya masyarakat Asmat sebagai manusia peramu. Kalaupun ada, itu adalah bentuk-bentuk meramu baru.

a. Situasi Sosial Budaya Asmat Dulu

Alam atau hutan mempunyai fungsi yang amat vital bagi manusia Asmat. Alam atau hutan diperlakukan secara hormat karena ia adalah lambang kehidupan. Alam tidak hanya menyediakan bagi mereka makanan seperti sagu, babi hutan, burung-burung, ikan, udang dan lain-lain tetapi juga simbol diri dan relasi dengan yang supernatural. Orang Asmat menyebut diri mereka sebagai As Asmat atau Manusia Pohon atau dengan sebutan lain Asmat Ow atau Manusia Sejati. Menurut cerita mitos, mereka meyakini bahwa nenek moyang mereka berasal dari pohon yang diciptakan oleh Fumeripits. Itulah sebabnya pohon itu identik dengan manusia. Akarnya ialah kaki, batang pohon ialah tubuh manusia, cabang-cabangnya ialah tangan dan buahnya ialah kepala manusia. Fungsi vital alam dengan geografis alamnya yang berlumpur dan berawa-rawa pun turut membentuk masyarakat Asmat sebagai masyarakat peramu. Hal ini turut mempengaruhi struktur sosial masyarakat dan relasi antar anggotanya. Relasi kesatuan keluarga dan anggota kelompok dalam satu kampung atau rumpun amatlah erat karena turut berkaitan dengan kampung dan hutan/dusun yang menyediakan kebutuhan hidup mereka sehari-hari. Tanpa kesatuan dan kekuatan kelompok, mereka akan kehilangan dusun yang merupakan lumbung pangan karena kalah dalam perang antar suku. Itulah juga sebabnya masyarakat Asmat dulu sering diidentikkan dengan kanibalisme karena tradisi perang dan pengayauan mengumpulkan tengkorak musuh. Mereka yang banyak mengumpulkan tengkorak musuh dianggap sebagai Tesmaipits atau Manusia Pemberani.

Seiring dengan kedatangan para misionaris pada tahun 1960-an, situasi perang antar suku dan pengayauan mulai berkurang hingga akhirnya berhenti sama sekali. Menurut catatan sejarah, para misionaris menanamkan dalam diri orang Asmat bahwa yang

disebut Tesmaipits atau Manusia Pemberani, bukan lagi mereka yang berperang dan mengumpulkan tengkorak musuh melainkan mereka yangewartakan dan mengusahakan perdamaian antar kampung atau dusun.

b. Situasi Sosial Budaya Asmat Kini

Unsur ekonomi amat mempengaruhi kebudayaan Asmat. Akibatnya budaya Asmat sebagaimana digambarkan di atas, kini telah mengalami pergeseran di sana sini. Alam meskipun masih mempunyai nilai yang sakral kini juga telah dikomersilkan. Pohon-pohon ditebang untuk pembangunan, hasil hutan tidak lagi sekedar untuk kebutuhan konsumsi tetapi juga untuk diperjual-belikan. Jika dulu mereka meramu alam, kini sebagian meramu kebijakan-kebijakan pemerintah terutama berkaitan dengan Alokasi Dana Kampung. Agama Katolik memang menjadi agama mayoritas. Akan tetapi keseluruhan hidup orang Asmat masih dipengaruhi oleh keyakinan tradisional mereka terutama berkaitan dengan dunia roh yang bercorak animisme dan dinamisme. Bahkan prinsip resiprositas yang menjadi ciri masyarakat Melanesia pada umumnya pun masih berakar kuat. Segala sesuatu mesti ada timbal baliknya. Itu sebabnya pula, visi gereja menjadi pilar masyarakat di samping budaya Asmat itu sendiri menghadapi tantangan yang berat. Berbagai strategi pemberdayaan masyarakat seperti tidak menampakan hasil apa-apa. Bahkan yang paling nyata, ungkapan-ungkapan iman (dan seni) yang tertuang dalam ukiran-ukiran Asmat pun tidak lagi semata-mata bernilai religi tetapi juga ekonomis. Banyak pengukir Asmat yang membuat ukirannya sekenanya saja lalu menjajakannya dari rumah ke rumah dengan harga yang murah. Kini, tradisi ukir-mengukir ini coba dilestarikan dengan Pesta Budaya Asmat yang biasa diselenggarakan pada awal bulan Oktober setiap tahun (tahun ini berlangsung dari 6-11 Oktober 2016). Namun, nilai magis religi dan seninya telah jauh berkurang.

Di samping itu, rumah adat yang disebut Jew atau Rumah Bujang yang dulu memegang peranan yang sangat penting pun telah mengalami pergeseran bahkan hilang sama sekali. Tempat yang semula berpusat sebagai sarana untuk membicarakan hidup bersama di kampung, kini fungsinya meluas. Tidak hanya berkaitan dengan perang dan urusan adat tetapi juga berkaitan dengan agama, pemerintahan, sosial dan semua hal yang berkaitan dengan hidup bersama. Sayangnya, di beberapa kampung, Rumah Bujang sebagai rumah adat sudah tidak ada lagi. Perannya telah digantikan oleh Balai Kampung atau Balai Desa. Dengan demikian, pokok pembicaraan pun menyempit pada urusan pemerintahan saja.

Selain itu perjumpaan dengan budaya-budaya baru dari sekitar 30-an suku pendatang di Kabupaten Asmat (per 1987) pun turut mempengaruhi relasi sosial. Misalnya pemakaian Bahasa Indonesia yang makin umum, yang dipengaruhi juga oleh makin banyaknya generasi muda Asmat yang memperoleh pendidikan dasar dan menengah pertama.

Selain itu, orang Asmat mulai merasa termarginalkan baik dalam birokrasi pemerintahan maupun sebagai subjek pembangunan itu sendiri. Sementara kaum pendatang lebih sejahtera yang tampak lewat pekerjaan yang tetap, perumahan yang permanen. Hal ini dipertajam oleh pola-pola pemukiman yakni adanya perumahan orang Asmat yang kumuh dan kurang terawat di samping perumahan pemda atau perumahan pendatang yang lebih mapan dan terurus.

3) Politik

Dukungan Pemerintah Daerah Kabupaten Asmat terhadap perkembangan transportasi udara di wilayah ini diwujudkan dengan terus menggenjot pembangunan Bandara Ewer dan menargetkan Bandara Ewer sudah dapat didarati pesawat jenis ATR. Bupati Asmat Elisa Kambu mengatakan, pengembangan fasilitas Bandara Ewer menjadi salah satu program prioritas Pemkab Asmat di bidang infrastruktur mengingat bandara tersebut merupakan pintu masuk wilayah itu melalui jalur perhubungan udara. Pemkab Asmat kini tengah menggenjot peningkatan landas pacu (runway) Bandara Ewer dari sebelumnya sepanjang 600 meter menjadi 1.200 meter. Pemerintah Provinsi rencananya akan mendukung peningkatan runway tersebut sepanjang 300 meter. Elisa juga berharap agar pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan dapat merealisasikan dukungan untuk membangun tempat pelataran pesawat (apron), taxiway dan terminal Bandara Ewer. Selama ini, Bandara Ewer hanya bisa didarati oleh pesawat jenis Cessna Grand Caravan atau Twin Otter. Landas pacu bandara tersebut sebelumnya terbuat dari bahan baja, kemudian ditingkatkan kualitasnya dengan konstruksi aspal (hotmix). Menurut Elisa, jika pesawat jenis ATR sudah bisa masuk ke Asmat, tentu akan membuat konektivitas perhubungan udara ke wilayah selatan Papua seperti Mappi, Boven Digoel, dan ke Timika.

4) Pertahanan dan Keamanan

Provinsi Papua merupakan salah satu provinsi paling tertimur dari wilayah NKRI yang berbatasan secara langsung dengan negara lain baik perbatasan darat maupun laut yaitu perbatasan dengan Negara Papua New Guinea, Australia dan Republik Palau. Sebagai daerah perbatasan sudah barang tentu menjadi wilayah yang paling mudah diakses oleh negara tetangga lain, sehingga secara otomatis merupakan wilayah yang paling rentan terhadap pengaruh dari luar. Pengaruh luar tersebut, baik dalam bentuk ideologi, politik, sosial maupun budaya, ekonomi serta hal yang tak kalah penting yakni menyangkut pertahanan dan keamanan negara. Oleh karena itu pembangunan/ pengembangan

bandara, dilaksanakan dalam rangka meningkatkan fasilitas dan infrastruktur dalam mendukung pertahanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia(NKRI).

5) Kondisi Geografis Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Papua terletak antara garis koordinat 2025° LU – 9010° LS dan antara 130000° BT – 141000° BT. Disebelah utara, Provinsi Papua berbatasan dengan Samudera Pasifik, di sebelah selatan berbatasan dengan Laut Arafuru, di sebelah barat berbatasan dengan Provinsi Papua Barat, dan di sebelah timur berbatasan dengan Negara papua Nugini. Luas wilayah Papua mencapai 315.091,62 km² yang terbagi menjadi 28 kabupaten dan 1 kota.

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

Secara topografi, wilayah Provinsi Papua terdiri dari wilayah dataran rendah, pesisir, dan pegunungan yang terdiri atas tiga deretan pegunungan yaitu Pegunungan Utara di lingkaran luar, deretan Pegunungan Selatan di lingkaran dalam, serta deretan Pegunungan Tengah yang merupakan tepi dari The Australian Continent. Daerah pegunungan berada pada ketinggian di antara 3000-4000 dan lebih dari 4000 meter dari permukaan laut (mdpl). Wilayah tertinggi terdapat di Kabupaten Puncak Jaya dengan ketinggian 2.980 mdpl sedangkan yang paling rendah adalah Kota Jayapura dengan ketinggian rata-rata 4 mdpl. Papua memiliki hutan seluas 32,75 juta hektar. Sekitar 81,14 persen dari luas lahan di Papua berupa tutupan hutan yang mengandung kekayaan keanekaragaman hayati begitu tinggi.

Sebagai wilayah yang dikelilingi laut dan berada di perairan bebas samudera pasifik, Provinsi Papua juga memiliki beberapa pulau yang berbatasan dengan negara lain. Terdapat dua daerah terluar di Papua yang wilayahnya berbatasan dengan perairan negara Palau dan Australia, yaitu di Kabupaten Supiori dan Merauke. Perbatasan darat Indonesia dan Papua Nugini di Provinsi Papua terdapat di beberapa kabupaten yaitu di Kabupaten Keerom, Kabupaten Pegunungan Bintang, Kabupaten Merauke, Kabupaten Boven Digul dan Kota Jayapura yang panjangnya dari utara ke selatan sepanjang 820 km².

Provinsi ini rawan bencana alam seperti gempa bumi, longsor dan banjir. Hal tersebut diakibatkan oleh aktivitas lempeng Indo-Australia di bagian selatan dan lempeng pasifik di bagian utara-timur laut menyebabkan Pulau Papua secara umum akan selalu rentan mengalami pergeseran-pergeseran secara tektonik.

B.3. Potensi

1) Sumber Daya Alam

Kabupaten Asmat memiliki potensi perairan yang sangat besar seperti perikanan, mangrove, tambang minyak lepas pantai yang belum dieksploitasi. Pembangunan wilayah pesisir dan lautan Kabupaten Asmat merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan sumber daya yang lain baik yang terdapat di darat maupun di laut dan tetap menjaga kelestariannya. Pengelolaan wilayah pesisir dan lautan dilaksanakan secara kontinyu dan dinamis dengan memperhatikan aspek sosial budaya, ekonomi, konservasi, kelembagaan formal maupun informal yang ada pada masyarakat. Kondisi potensi sumber daya alam pesisir dan lautan Kabupaten Asmat cukup bervariasi, baik yang masih dalam keadaan baik maupun yang sudah terdegradasi serta adanya konflik kepentingan dalam pengelolaan wilayah pesisir dan lautan. Terjadi pengrusakan lingkungan laut akibat eksploitasi hasil laut secara ilegal.

2) Pariwisata

Kabupaten Asmat memiliki kekayaan alam berupa hutan dataran rendah yang luas di mana terdapat banyak sungai di dalamnya. Selain keindahan alam, budaya masyarakat Kabupaten Asmat juga merupakan salah satu pesona wisata yang ada. Hasil budaya suku-suku di Kabupaten Asmat yang telah terkenal hingga mancanegara adalah seni kerajinan patung Asmat. Dengan wilayah dataran yang tergenang rawa sepanjang tahun, rumah penduduk di Kabupaten Asmat juga memiliki keunikan tersendiri dibandingkan daerah lain di Papua. Jenis obyek wisata yang ada di Kabupaten Asmat dapat dikelompokkan menjadi 3 jenis yaitu wisata alam, budaya, dan sosial. Wisata alam di Kabupaten Asmat diantaranya adalah Taman Nasional Lorentz, Pantai Bokap, Pantai Pek, Pulau Sengsara/Fumaripits, Pantai Bayun, Pulau Tiga/Somel, Pulau Lak/Mamats, dan Rawa Baki. Wisata budaya yang ada di Kabupaten Asmat adalah Pesta Budaya Asmat, Museum Kebudayaan dan Kerajinan Asmat, dan Suku Asmat, sedangkan wisata sosial berupa adventure dan rumah di atas pohon.

Pemerintah Kabupaten Asmat telah mengembangkan sebanyak 12 unit destinasi wisata yang bertujuan untuk mempercantik objek wisata tersebut agar semakin menarik di mata

wisatawan. Selain itu, Pemerintah Kabupaten Asmat juga telah mengembangkan kampung wisata melalui pola kemitraan dimana kampung wisata tersebut bercirikan budaya Asmat yang terkenal akan seni ukirnya. Jumlah kunjungan wisatawan di Kabupaten Asmat selama periode 2011-2015 mengalami peningkatan baik untuk wisatawan domestik maupun asing. Pada tahun 2011, jumlah wisatawan domestik di Kabupaten Asmat adalah sebanyak 663 orang, kemudian meningkat menjadi sebanyak 3.608 orang pada tahun 2015, sedangkan wisatawan asing meningkat dari sebanyak 437 orang pada tahun 2011 menjadi sebanyak 546 orang pada tahun 2015. Peningkatan kunjungan tersebut juga disertai dengan peningkatan rata-rata lama tinggal wisatawan. Pada tahun 2011, rata-rata lama tinggal wisatawan domestik adalah selama 3 hari dan meningkat menjadi selama 4 hari pada tahun 2015. Sementara untuk rata-rata lama tinggal wisatawan asing meningkat dari 2 hari pada tahun 2011 menjadi selama 3 hari pada tahun 2015. Dengan potensi objek wisata yang menarik dan telah dikembangkan, dukungan sarana dan prasarana penunjang keberhasilan sektor pariwisata dapat dikatakan belum memadai terutama untuk akomodasi. Jumlah hotel yang ada di Kabupaten Asmat pada tahun 2014 adalah sebanyak 5 hotel dengan jumlah kamar yang tersedia sebanyak 64 ruang. Dari 5 hotel tersebut, 4 di antaranya terdapat di Distrik Agats dan satu hotel berada di Distrik Atsy.

3) Letak Geografis Wilayah

Kabupaten Asmat terletak antara 40-70 LS dan 1370-1400 BT. Kabupaten Asmat merupakan salah satu kabupaten dari Provinsi Papua yang terletak di bagian selatan Papua, Kabupaten Asmat memiliki luas 23.746 km² atau 7,44 persen dari luas Provinsi Papua.

Pada bagian utara, Kabupaten Asmat berbatasan dengan Kabupaten Nduga dan Kabupaten Yahukimo, sedangkan di bagian selatan berbatasan dengan Laut Arafuru dan Kabupaten Mappi. Sebelah barat berbatasan dengan Laut Arafuru dan Kabupaten Mimika, dan sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Boven Digoel dan Kabupaten Mappi.

Ditinjau dari topografinya, seluruh wilayah di Kabupaten Asmat merupakan suatu hamparan yang terletak pada ketinggian antara 0 – 100 meter dari permukaan laut.

Beberapa wilayah di Provinsi Papua masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Salah satunya adalah Kabupaten Asmat yang kondisi geografisnya memiliki hutan lebat serta tidak memiliki infrastruktur jalan yang memadai kemudian berdampak terhadap sulitnya akses distribusi barang dan orang. Hal tersebut menyebabkan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara sampai saat ini

merupakan alat angkut yang paling efektif dan paling banyak dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah tersebut. Pembangunan dan pengembangan bandar udara pun dilakukan di Papua agar konektivitas dan suplai logistik berjalan dengan baik. Fakta tersebut menjadikan Papua menjadi lokasi dengan jumlah bandar udara paling banyak di antara provinsi lainnya di Indonesia.

B.4. Permasalahan

1) SDM

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

2) Anggaran

Adanya refocusing /penghematan anggaran untuk alokasi pandemic covid-19, sehingga pekerjaan belanja modal tidak sesuai dengan target Masterplan UPBU Ewer yang telah ditetapkan. Hal ini juga berpengaruh terhadap target prioritas pembangunan bandara khususnya di tahun 2020 yang menjadi tertunda dan secara langsung berdampak pada pencapaian kinerja bandar udara.

3) Pelayanan sarana dan prasarana

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

- a) Fasilitas terminal yang belum lengkap seperti belum tersedianya CCTV dan FIDS yang sangat dibutuhkan untuk menjangkau seluruh area terminal penumpang dan beberapa fasilitas lain.
- b) Adanya gangguan kabut (Ground Fog) di pagi hari yang terkadang mengganggu penerbangan di pagi hari dan menyebabkan terganggunya jadwal penerbangan.
- c) Terjadinya air pasang di sekitar landasan pacu yang hampir setiap tahun melanda Bandara Ewer yang berakibat kepada pembatalan penerbangan.
- d) Ditemukan genangan air setelah terjadi hujan di landasan pacu (Runway), Landasan Hubung (Taxiway) dan Apron yang dapat mengganggu pelayanan bandar udara.

4) Keselamatan dan Keamanan Bandara

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

- a) Di beberapa area pagar pengamanan bandara, terdapat pagar yang belum sesuai dengan standar pagar pengamanan bandar udara.
- b) Belum tersedia jalan inspeksi untuk patroli pada area sisi udara. Selama ini kegiatan patroli area sisi udara hanya melalui landar pacu sehingga masih kurang maksimal.
- c) Pemahaman masyarakat tentang keamanan penerbangan yang masih kurang sehingga masih ditemukan pelanggaran oleh penumpang/masyarakat di area bandar udara.

BAB II

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

VISI

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

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut :

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

MISI

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

TUJUAN

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

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

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut :

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

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III EWER

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Ewer 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 Ewer dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Ewer 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 Ewer 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 Kantor UPBU Kelas III Ewer; dan
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Papua.

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

1. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara; dan kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keamanan penerbangan;
2. Peningkatan standar pelayanan penumpang di bandar udara antara lain melalui perbaikan pada fasilitas *check in* bandar udara, pelayanan bagasi, fasilitas toilet, tempat ibadah, nursery room, ruang merokok, fasilitas kebersihan, fasilitas pencahayaan dan suhu ruangan, fasilitas informasi, fasilitas antarmoda, fasilitas penumpang berkebutuhan khusus, dll.

Dalam rangka peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara Kelas III Ewer, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2020-2024 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Kelas III Ewer yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2020-2024 antara lain adalah :

- a. Pembangunan rumah dinas;
 - b. Pembangunan jalan akses lingkungan;
 - c. Perluasan gedung terminal;
 - d. Pemenuhan runway strip;
 - e. Pembangunan gedung operasi dan EOC;
 - f. Pembangunan gedung PKP-PK;
 - g. Pembangunan gedung power house;
 - h. Pengadaan kendaraan PKP-PK type IV
 - i. Pengadaan dan pemasangan CCTV
3. Pelaksanaan survei kepuasan pelanggan guna menjaring masukan dari pengguna jasa layanan bandar udara.
 4. Peningkatan pemanfaatan dan optimalisasi aset bandar udara;
 5. Peningkatan standar kompetensi dan profesionalisme SDM bandar udara melalui diklat-diklat penerbangan;
 6. Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;
 7. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara untuk mendukung pelaksanaan jembatan udara;
 8. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara guna mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam.

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

Arah kebijakan pengembangan bandar udara di tingkat nasional berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 13 Tahun 2021 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara bahwa :

1. Peningkatan pelayanan lalu lintas penerbangan di wilayah Papua, melalui penerapan jaringan jalur penerbangan visual (Visual Flight Procedure) untuk menjangkau bandar udara - bandar udara kecil di wilayah Papua. Pada tahun 2019, Visual Flight Procedure telah disiapkan konsepnya dan akan dipublikasi untuk implementasi pada tahun 2020, meliputi VFR ROUTE JAYAPURA AREA, VFR ROUTE MERAUKE AREA, VFR ROUTE NABIRE AREA. Ketiga VFR Route tersebut akan mendukung pelayanan lalu lintas penerbangan di bandar udara, mencakup Bandar Udara Kelas III Ewer.

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

KANTOR UPBU KELAS III EWER

A. TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS III EWER TAHUN 2020-2024

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Kelas III Ewer Tahun 2020-2024 sebagai berikut :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara.

Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :

- a) Jumlah penumpang yang dilayani (orang);
- b) Jumlah kargo yang dilayani (kg);
- c) Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani (angka); dan
- d) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara (nilai).

2. Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara.

Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :

- a) Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara (%); dan
- b) Persentase Pemenuhan standar keamanan bandar udara (%).

3. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik.

Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :

- a) Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) (dokumen);
- b) Jumlah Dokumen SPIP (Dokumen);
- c) Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara (%);
- d) Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi (rupiah); dan
- e) Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) (%).

Untuk Matriks Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada Lampiran 1.

B. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2020-2024

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

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :

- 1) Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
- 2) Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
- 3) Penunjang Teknis Transportasi Udara.

2. Program dukungan Manajemen, dengan kegiatan :

- 1) Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor);

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas III Ewer tahun 2020-2024 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2020-2024 sebesar Rp279.774.447.000 Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Ewer per tahun dapat dilihat pada tabel

berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4.1 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Ewer
Tahun 2020-2024

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2020-2024 (Rp)					
		2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
	KANTOR UPBU KELAS III EWER	64.815.350.000	96.868.096.000	26.286.984.000	72.734.402.000	19.069.615.000	74.447.000
	GGARAAN TRANSPORTASI UDARA						
I.	Pelayanan Angkutan Udara Perintis						
II.	Pembangunan , Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	60.600.948.000					948.000
III.	Pembangunan Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan						
IV.	Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara						
	ITAS						
I.	Pelayanan Transportasi Udara						
II.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara		84.843.244.000	19.822.580.000	67.220.000.000	9.827.188.000	012.000
III.	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara		6.910.450.000	1.250.000.000	8.000.000.000	3.528.025.000	475.000
IV.	Penunjang Teknis Transportasi Udara						
I.	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara	4.214.402.000	5.114.402.000	5.214.404.000	5.514.402.000	5.714.402.000	25.772.012.000

BAB V

PENUTUP

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Ewer merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Ewer yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Ewer yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2020-2024 yang dapat digunakan sebagai acuan dan pedoman dalam penyusunan rencana kerja/program di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Ewer Tahun 2020-2024.

LAMPIRAN 1. MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) KANTOR UPBU KELAS III EWER TAHUN 2020 - 2024

SASARAN KEGIATAN UPBU			INDIKATOR	SATUAN			2022	2023	2024	Definisi/Keterangan
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
SK1	Men pelayana Bandar Udara	dilayani	Orang	12.300	12.500	12.700	13.000	17.680	- Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki PAS masuk pesawat (Boarding Pas) (PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri) - Jumlah penumpang yang tercantum pada manifest	
		2 Jumlah kargo yang dilayani	Kg	8.036	10.000	12.000	13.000	18.680	- Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan (UU No. 1 Tahun 2019 tentang Penerbangan) - Jumlah kargo sesuai tercantum pada manifest	
		akan pesawat yang dilayani	Angka	1.350	1.500	1.700	1.300	1.310	- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu - Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat	
		Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	82	83	84	85	86	Indeks Kepuasan Masyarakat/pengguna jasa adalah hasil pengukuran dari kegiatan survei kepuasan masyakat/pengguna jasa berupa angka. Angka ditetapkan dengan skala 1 (satu) sampai dengan 4 (empat) - Survei kepuasan Masyarakat adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara publik - Kepuasan masyarakat adalah hasil pendapat dan penilaian masyarakat terhadap kinerja pelayanan yang diberikan kepada aparatur penyelenggara pelayanan publik - Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Unit Pelayanan sesuai Permenpan RB NO 14 Tahun 2017	
SK2	Meni keselama n dan keamanan Bandar Udara	5 Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	Persentase	100	100	100	100	100	- Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara yang dimaksud meliputi : - Jumlah SDM - Fasilitas - Dokumen (Safety Management System, Airport Emergency Plan, Aerodrome Manual dan Analisis Dampak Lingkungan) - Pemenuhan standard kesemalatan bandar udara berdasarkan hasil audit keselamatan oleh Direktorat Teknis atau Otoritas Bandar Udara.	
		6 Persentase Pemenuhan standar keamanan bandar udara	Persentase	100	100	100	100	100	- Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara yang dimaksud meliputi : - Jumlah SDM - Fasilitas Keamanan Penerbangan - Dokumen (Airport Security Program, Risk Management) - Pemenuhan standard keselamatan bandar udara berdasarkan hasil audit keselamatan oleh Direktorat Teknis atau Otoritas Bandar Udara.	

MATRIKS INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP) KANTOR UPBU KELAS III EWER TAHUN 2020 - 2024

SASARAN UPBU		INDIKATOR	SATUAN			2022	2023	2024	Definisi/Keterangan
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SKP3	Me tata ke yang baik Ewer		Dokumen	6	6	6	6	6	- Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang selanjutnya disingkat SAKIP adalah rangkaian sistematis dari berbagai aktivitas, alat dan prosedur yang dirancang untuk tujuan penetapan dan pengukuran, pengumpulan data, pengklasifikasian, pengikhtisaran dan pelaporan kinerja pada instansi pemerintah dalam rangka pertanggungjawaban dan peningkatan kinerja instansi pemerintah. - Penyelenggaraan SAKIP meliputi Rencana Strategis, Perjanjian Kinerja, Pengukuran Kinerja, Pengelolaan Data Kinerja, Pelaporan Kinerja, Reviu dan Evaluasi Kinerja. (PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah)
		h Dokumen SPIP	Dokumen	3	3	3	3	3	Sistem Pengendalian Intern Pemerintah yang selanjutnya disebut SPIP adalah Sistem Pengendalian Intern yang diselenggarakan secara menyeluruh di lingkungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah Dokumen SPIP pada UPBU terdiri dari: - SK Satgas Pelaksana SPIP yang ditandatangani Kepala Kantor; - CEE (Control Environment Evaluation) yang terdiri dari Daftar Kelemahan Lingkungan Pengendalian dan Rencana Tindak Perbaikan; - Daftar Resiko, Peta Resiko/Ranking Resiko, dan Rencana Tindak Pengendalian untuk setiap kegiatan yang menjadi tugas unit kerja berdasarkan Peraturan Menteri tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor UPBU; (PM 25 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan)
		9 Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Persentase	100	100	100	100	100	Realisasi anggaran belanja adalah laporan yang menggambarkan perbandingan antara anggaran belanja dengan realisasinya
		10 Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	132.883.040.946	145.993.040.946	146.205.760.042	149.429.816.719	154.432.767.719	- Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2010 Tentang Standar Akuntansi Pemerintahan) - Aset yang dimaksud adalah nilai netto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara
		11 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Persentase	100	100	100	100	100	- Penerimaan Negara Bukan pajak yang selanjutnya disingkat PNBPN adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang menjadi penerimaan pemerintah pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme anggaran pendapatan dan belanja Negara - Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak

LAMPIRAN II. MATRIKS KEBUTUHAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III EWER TAHUN 2020 - 2024

N/SUB KEGIATAN		2020		2021		2022		2023		2024		2025-2024		KET
		VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SATUAN	BIAYA (Rp)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	KANTOR UPBU KELAS III EWER		64.815.350.000		96.868.096.000		26.286.984.000		72.734.402.000		19.069.615.000		279.774.447.000	
	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA		60.600.948.000										60.600.948.000	
I.	PELAYANAN ANGKUTAN UDARA													
1	Subsidi Angkutan Udara Perintis													
II.	PEMBANGUNAN, REHABILITASI & PEMELIHARAAN PRASARANA BANDAR UDARA		60.600.948.000										60.600.948.000	
1	Pencadaan Trolley	20 Unit	170.000.000									20 Unit	170.000.000	
2	Pengadaan dan pemasangan backup power supply	1 Unit	375.000.000									1 Unit	375.000.000	
3	Pembangunan jalan akses lingkungan tahap I	2000 M2	6.626.000.000									2000 M2	6.626.000.000	
4	Pengawasan Pengembangan Bandar Udara	1 Pkt	937.000.000									1 Pkt	937.000.000	
5	Pembayaran pekerjaan lewat tahun 2018 terminal	1 Pkt	2.300.137.000									1 Pkt	2.300.137.000	
6	Pembangunan gedung administrasi	200 M2	3.050.800.000									200 M2	3.050.800.000	
7	Pembangunan Gedung Operasional Type 36 6 Unit Type 45 2 Unit Type 70 1 Unit	1 Pkt	4.035.000.000									1 Pkt	4.035.000.000	
8	Pembuatan ramp akses terminal ke apron	1 Pkt	1.657.500.000									1 Pkt	1.657.500.000	
9	Pemenuhan Standar Runway Strip	1 Pkt	19.250.000.000									1 Pkt	19.250.000.000	
10	Pengawasan pemenuhan Standar Runway strip	1 Pkt	750.000.000									1 Pkt	750.000.000	
11	Pemenuhan Standar Runway Strip 1100m x 60m	1 Pkt	19.470.000.000									1 Pkt	19.470.000.000	
12	Review Masterplan Termasuk KKOP-BKK DLG dan DLKp	1 Pkt	1.979.511.000									1 Pkt	1.979.511.000	
III.	PEMBANGUNAN REHABILITASI & PEMELIHARAAN PRASARANA KEAMANAN PENERBANGAN													
1														
2														
IV.	DUKUNGAN MANAJEMEN DAN DUKUNGAN TEKNIK LAINNYA DITEN PERHUBUNGAN UDARA													
1														
	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				91.753.694.000		21.072.580.000		67.220.000.000		13.355.213.000		193.401.487.000	
I.	PELAYANAN TRANSPORTASI UDARA													
1														
2														
II.	INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA				84.843.244.000		19.822.580.000		59.220.000.000		8.827.188.000		173.713.012.000	
1	Pengembangan bandar udara ewer			1 Pkt	82.042.800.000							1 Pkt	82.042.800.000	
2	Pembangunan Gedung Operasional Type 36 6 Unit Type 45 2 Unit Type 70 1 Unit			1 Pkt	2.700.444.000							1 Pkt	2.700.444.000	
3	Lanjutan pengawasan tahun jamak 2020/2021			1 Pkt	100.000.000							1 Pkt	100.000.000	
4	Pembangunan gedung PKP-PK					320 M2	4.800.000.000					320 M2	4.800.000.000	
5	Pembangunan gedung power house					320 M2	1.800.000.000					320 M2	1.800.000.000	
6	Pembangunan gedung perimbuman BBM					140 M2	2.100.000.000					140 M2	2.100.000.000	
7	Pembangunan gedung operasi dan EOC					280 M2	4.200.000.000					280 M2	4.200.000.000	
8	Pembuatan kanopi ramp akses gedung terminal					1 Pkt	1.037.980.000					1 Pkt	1.037.980.000	
9	Pengawasan Pengembangan Bandar Udara					1 Pkt	500.000.000					1 Pkt	500.000.000	
10	Pembangunan jalan akses dan area manuver kendaraan PKP-PK					1 Pkt	2.500.000.000					1 Pkt	2.500.000.000	
11	Pengadaan dan pemasangan building sign gedung terminal					1 Pkt	354.600.000					1 Pkt	354.600.000	
12	Pengadaan dan pemasangan APAPI					1 Pkt	900.000.000					1 Pkt	900.000.000	
13	Jasa konsultasi pernghusan program kegiatan					1 Pkt	100.000.000					1 Pkt	100.000.000	
14	Pembuatan tangki air 2500 liter beserta pompa dan instalasinya					1 Pkt	1.000.000.000					1 Pkt	1.000.000.000	
15	Pemasangan instalasi jaringan listrik bangunan operasional					1 Pkt	330.000.000					1 Pkt	330.000.000	
16	Pengadaan baterai untuk PLTS					1 Pkt	200.000.000					1 Pkt	200.000.000	
17	Penyesuaian standart pagar pembatas bandar udara						4600 M	6.900.000.000				4600 M	6.900.000.000	
18	Pembuatan pagar pengamanan bandar udara sisi darat						600 M2	2.500.000.000				600 M2	1.500.000.000	
19	Perluasan terminal						488 M2	7.320.000.000				488 M2	7.320.000.000	
20	Pencadaan dan pemasangan lampu penerangan jalan						1 Pkt	1.500.000.000				1 Pkt	1.500.000.000	
21	Pembangunan gedung operasional						1 Pkt	7.000.000.000				1 Pkt	4.000.000.000	
22	Pengawasan pengembangan bandar udara						1 Pkt	1.000.000.000				1 Pkt	1.000.000.000	
23	Penambahan daya PLTS dari 20 KVA menjadi 80 KVA						1 Pkt	9.000.000.000				1 Pkt	9.000.000.000	
24	Pembangunan jalan akses lingkungan tahap III									2000 M2	8.627.188.000	2000 M2	8.627.188.000	
25	Pembangunan gedung operasional type 36 (6 unit)									72 M2	1.200.000.000	72 M2	1.200.000.000	
26	Pembangunan Tanggul								24.000.000.000					
III.	KESELAMATAN DAN KEMAMAN TRANSPORTASI UDARA				6.910.450.000		1.250.000.000		8.000.000.000		3.528.025.900		19.688.475.000	
1	Rekondisi speed boat			1 Pkt	214.000.000							1 Pkt	214.000.000	
2	Pengadaan dan pengiriman kendaraan PKP-PK Foam Tender Type IV			1 Pkt	6.483.950.000							1 Pkt	6.483.950.000	
3	Pengadaan peralatan penunjang PKP-PK			1 Pkt	212.500.000							1 Pkt	212.500.000	
4	Pengadaan dan pemasangan CCTV di area terminal dan bangunan operasi (20 TTK)					1 Pkt	750.000.000					1 Pkt	750.000.000	
5	Rekondisi kendaraan PKP-PK					1 Pkt	500.000.000					1 Pkt	500.000.000	
6	Pengadaan AFL							1 Pkt	8.000.000.000			1 Pkt	8.000.000.000	
7	Pengadaan conveyor									1 Pkt	2.000.000.000	1 Pkt	2.000.000.000	
8	Pengadaan X-ray bagasi									1 Pkt	1.528.025.000	1 Pkt	1.528.025.000	
IV.	PENUNJANG TEKNIK TRANSPORTASI UDARA													
1														
2														
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		4.214.402.000		5.114.402.000		5.214.404.000		5.514.402.000		5.714.402.000		25.772.012.000	
I.	PENGELOLAAN PERENCANAAN, KEUANGAN, BMN dan UMUM TRANSPORTASI UDARA		4.214.402.000		5.114.402.000		5.214.404.000		5.514.402.000		5.714.402.000		25.772.012.000	
1														

MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)

**KANTOR UPBU KELAS III EWER
TAHUN 2020 - 2024**



TAHUN 2020

SASARAN KEGIATAN		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana bandar udara	1	Jumlah Penumpang yang dilayani

SI	
dalam tiket yang sah dan memiliki PAS masuk tang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Niaga Berjadwal Dalam Negeri) ah penumpang yang tercantum pada manifest	
R DATA	
ENGHITUNG	
kutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
Prediksi Jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal	

SASARAN KEGIATAN		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana bandar udara	2	Jumlah kargo yang dilayani

SI			
ara termasuk hewan dan sawat selama penerbangan, barang dak bertujuan (UU No. 1 Tahun 2019 tentang kargo sesuai tercantum pada manifest			
R DATA			
ENGHITUNG			
tan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal			
N			
GGUNG JAWAB DATA			
r			
T			
Prediksi Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal			

SASARAN KEGIATAN		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana bandar udara	3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani

SI	
t udara lepas landas dan udara dalam jangka waktu tertentu wat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat an Berangkat	
R DATA	
nav (LPPNPI)	
ENGHITUNG	
kutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
Prediksi Jumlah pergerakan pesawat angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana bandar udara	4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara

SI	
egiatan kan dengan cara komprehensif nan yang diberikan oleh penilaian masyarakat terhadap ur penyelenggara pelayanan publik ayanan : ,30 - 76,60 5,00 - 64,99 enteri PAN dan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan puasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik) uran Menteri Perhubungan Nomor 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan engguna Jasa Bandar Udara digunakan sebagai kriteria kuisioner untuk pelayanan jasa kebandarudaraan	
R DATA	
hadap tingkat pelayanan	
ENGHITUNG	
h sampel survey sesuai Permenpan dan RB Nomor 14 Tahun 2017	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
Sesuai dengan Target IKU Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara pada Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan bandar udara	5	Persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara

SI	
liputi : t System, Airport Emergency Plan, Aerodrome Dampak Lingkungan) tandar keselamatan bandar udara berdasarkan hasil audit keselamatan h Direktorat Teknis atau Otoritas Bandar Udara.	
R DATA	
is atau Otoritas Bandar Udara ada Direktorat Teknis terkait	
ENGHITUNG	
eselamatan + % Pemenuhan Dokumen + % Pemenuhan SOP Mitigasi	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
100 % = 30 % Pemenuhan SDM + 30% Pemenuhan Fasilitas Keselamatan + 30% Pemenuhan Dokumen + 10 % Pemenuhan SOP Mitigasi	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan bandar udara	6	Persentase pemenuhan standar keamanan bandar udara

SI	
liputi : ity Program, Risk Management) dar keamanan bandar udara berdasarkan hasil audit keamanan oleh ktorat Teknis atau Otoritas Bandar Udara.	
R DATA	
atau Otoritas Bandar Udara ada Direktorat Teknis terkait	
ENGHITUNG	
eamanan + % Pemenuhan Dokumen + % Pemenuhan SOP Mitigasi	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
100 % = 30 % Pemenuhan SDM + 30% Pemenuhan Fasilitas Keamanan + 30% Pemenuhan Dokumen + 10 % Pemenuhan SOP Mitigasi	

MANUAL INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP)

**KANTOR UPBU KELAS III EWER
TAHUN 2020 - 2024**



TAHUN 2020

SASARAN KINERJA PENUNJANG (SKP)		R KINERJA PENUNJANG (IKP)	
SKP3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	7	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah/SAKIP

SI	
disingkat SAKIP rosedur yang dirancang mpulan data, pengklasifikasian, da instansi pemerintah dalam rangka an kinerja instansi pemerintah. eliputi Rencana Strategis, Perjanjian Kinerja, Pengukuran an Data Kinerja, Pelaporan Kinerja, Reviu dan Evaluasi Kinerja. ahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi emerintah)	
R DATA	
AKIP	
ENGHITUNG	
cana Strategis, RKT, Perjanjian na Aksi PK, Laporan Triwulan dan LAKIP) yang disusun pada tahun berjalan	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
6	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SKP3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	8	Jumlah Dokumen SPIP

SI	
ah Sistem gan pemerintah la Kantor; rdiri dari Daftar Kelemahan Lingkungan aikan; ng Resiko, dan Rencana Tindak Pengendalian untuk setiap unit kerja berdasarkan Peraturan Menteri tentang Organisasi UPBU; ahun 2018 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern rintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan)	
R DATA	
SPIP	
ENGHITUNG	
en SPIP yang disusun pada tahun berjalan	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
3	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SKP3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	9	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara

SI	
ng menggambarkan perbandingan antara realisasinya	
R DATA	
ENGHITUNG	
n belanja / pagu anggaran belanja) x 100 %	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
100%	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SKP3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	10	Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil Diinventarisasi

SI	
merintah konomi dan/atau oleh pemerintah maupun uang, termasuk sumber daya yediaan jasa bagi masyarakat umum dan ara karena alasan sejarah dan budaya epublik Indonesia Nomor 71 Tahun 2010 Tentang Standar ntahan) g dimaksud adalah nilai netto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan osisi Barang Milik Negara	
R DATA	
ENGHITUNG	
ilai Belanja Modal / Hibah) – Akumulasi Penyusutan	
N	
GGUNG JAWAB DATA	
r	
T	
Prediksi Nilai BMN (Nilai BMN Tahun sebelumnya + Nilai Belanja Modal / Hibah) – Prediksi Akumulasi Penyusutan	

SASARAN STRATEGIS		R KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SKP3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	11	Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

SI	
adalah pungutan peroleh manfaat langsung nfaatan sumber daya dan hak yang turan perundang-undangan, yang menjadi di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola ggaran pendapatan dan belanja Negara dang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Penerimaan egara Bukan Pajak	
R DATA	
ENGHITUNG	
$\%Pencapaian\ Target\ PNBP = \frac{Nilai\ PNBP\ yang\ berhasil\ dicapai}{Target\ Nilai\ PNBP} \times 100\%$	
N	
GUNG JAWAB DATA	
r	
T	
100%	

