



RENCANA STRATEGIS

2025-2029

KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
KELAS III ILLU



BAB I

PENDAHULUAN

A. Kondisi Umum

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

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

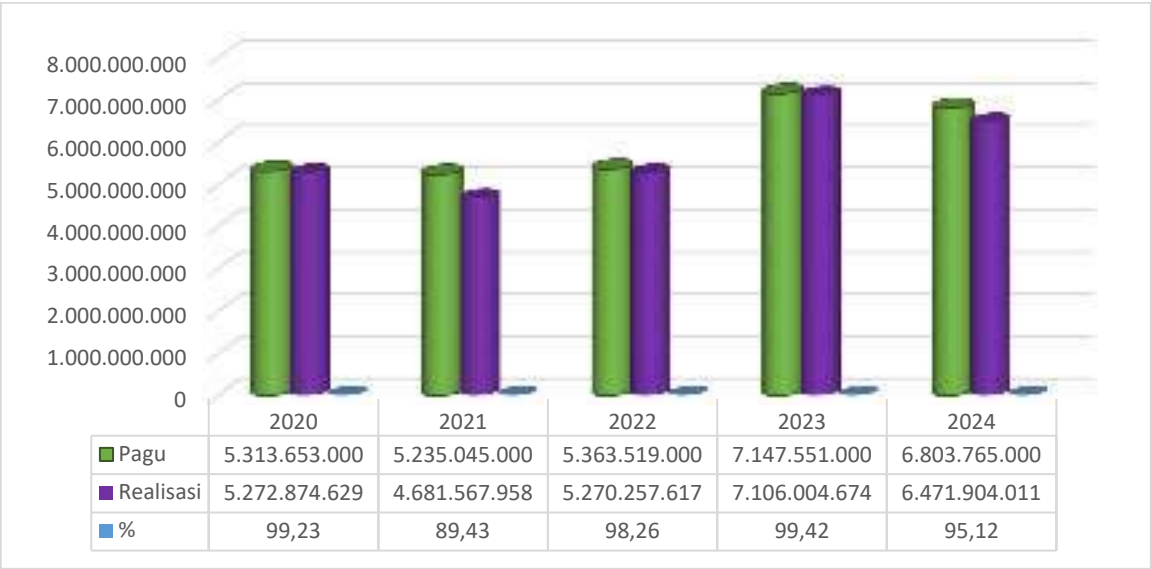
A.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

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

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

Tabel 1.1
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE REALISASI TERHADAP RENSTRA (%)
2020	5.313.653.000	5.313.653.000	5.272.874.629	99,23	99,23
2021	15.624.203.000	5.235.045.000	4.681.567.958	89,43	29,96
2022	5.519.954.000	5.363.519.000	5.270.257.617	98,26	95,48
2023	55.037.759.000	7.147.551.000	7.106.004.674	99,42	12,91
2024	27.213.704.000	6.803.765.000	6.471.904.011	95,12	23,78



Gambar 1.1
Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran
Di UPBU Kelas III Illu Tahun 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama

5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 96.29 % pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan, dan dana blokir.

2. Capaian nilai aset Tahun 2020-2024

Nilai asset di UPBU Kelas III Illu Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2
Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas III Illu
Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	60.137.737.222	50.741.377.814	46.200.541.387	33.373.157.149	28.987.603.562

Berdasarkan tabel di atas, perkembangan capaian nilai aset UPBU Kelas III Illu mengalami penurunan dengan capaian nilai aset rata-rata – 13.10 % pertahun. Aset yang dimaksud terdiri dari:

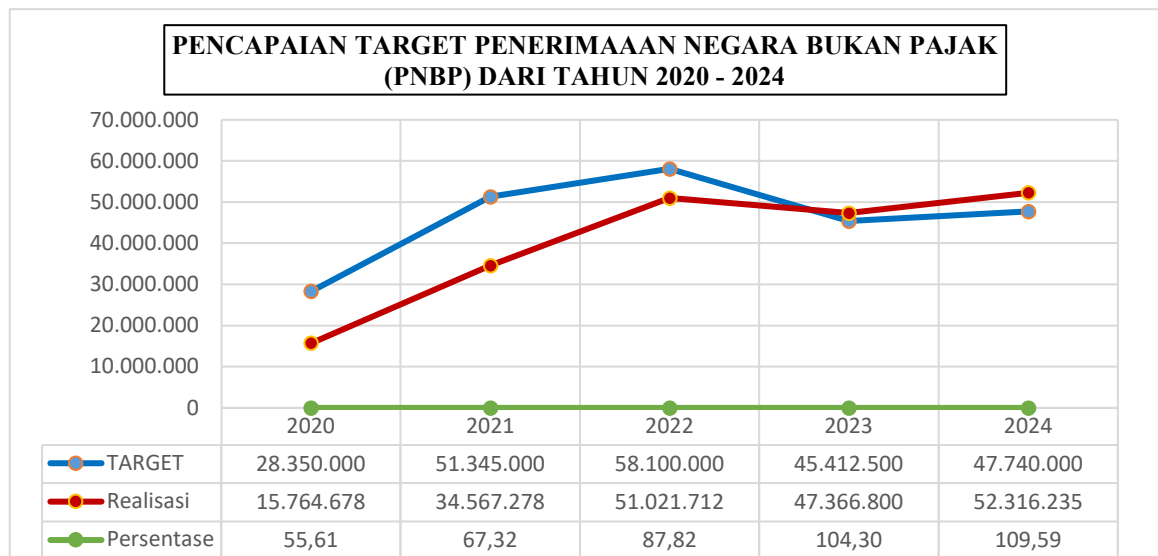
Nama Aset	Nilai Aset
Barang Konsumsi	139.272.870
Peralatan dan Mesin	6.985.884.323
Gedung dan Bangunan	15.667.733.000
Jalan dan Jembatan	52.366.404.000
Irigasi	14.647.089.000
Jaringan	1.976.493.280
Akumulasi Penyusutan Peralatan dan Minum	- 6.803.953.223
Akumulasi Penyusutan Gedung dan Bangunan	- 2.208.060.941
Akumulasi Penyusutan Jalan dan Jembatan	- 37.947.682.722
Akumulasi Penyusutan Irigasi	- 14.647.089.000
Akumulasi Penyusutan Jaringan	- 1.188.762.025
Jumlah	28.987.328.562

3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

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

Tabel 1.3
Penerimaan Negara Bukan Pajak
Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET (Rp)	REALISASI (Rp)	% CAPAIAN
2020	28.350.000	15.764.678	55,61
2021	51.345.000	34.567.278	67,32
2022	58.100.000	51.021.712	87,82
2023	45.412.500	47.366.800	104,30
2024	47.740.000	52.316.235	109,59



Gambar 1.2
Grafik Pencapaian Target PNBP
Di UPBU Kelas III Illu Tahun 2020-2024

Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut di atas menunjukkan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Kelas III Illu selama 5 (lima) tahun

terakhir dimana capaian realisasi PNPB rata-rata sebesar 84.93% pertahun. Dalam pelaksanaannya, tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi antara lain disebabkan karena adanya penurunan jumlah penumpang dan pesawat pada tahun 2020, 2021 dan 2022 disebabkan Pandemi Corona 19.

A.2. Capaian Pengembangan SDM

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

Tabel 1.4
Komposisi SDM UPBU Kelas III Illu Berdasarkan Pendidikan
Tahun 2020-2024

No	Pendidikan	Jumlah SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1.	Sarjana (S1)	1	1	3	4	4
2.	Diploma IV (DIV)	1	1	1	-	-
3.	Diploma III (DIII)	1	1	6	6	7
4.	Diploma II (DII)	-	-	-	-	-
5.	Diploma I (DI)	-	-	-	-	-
6.	SMU/Sederajat	9	10	10	9	6
Data Pegawai Honorer						
1.	Sarjana (S1)			1	1	1
2.	Diploma IV (DIV)	-	-	-	-	-
3.	Diploma III (DIII)	1	1	1	1	-
4.	Diploma II (DII)	-	-	-	-	-
5.	Diploma I (DI)	-	-	-	-	-
6.	SMU/Sederajat	4	4	5	5	5
Jumlah Pegawai		17	18	24	26	23

Tabel 1.5
Komposisi SDM UPBU Kelas III Illu Berdasarkan Jabatan
Tahun 2020-2024

No	Jabatan	Jumlah SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi/Pendukung						
1.	Analisis SDM	1	1	1	1	1
2.	Pengelola Kepegawaian	1	1	1	1	1
3.	Pengelola Keuangan dan BMN	2	2	3	2	2
4.	Bendahara	2	2	2	2	2
5.	Penyusun Rencana dan Program	1	1	1	1	1
6.	Ahli Perencana	1	1	1	1	1
7.	Pengadministrasi Umum	1	1	2	2	2
Jabatan Teknis/Operasional						
1.	Petugas PKP-PK Bandara	2	1	4	4	3
2.	Petugas Basic PKP-PK Bandara	1	1	1	1	1
3.	Petugas Junior PKP-PK Bandara	1	1	2	2	2
4.	Petugas AVSEC Bandara	3	2	2	4	2
5.	Petugas Basic AVSEC Bandara	1	1	1	2	1
6.	Petugas Junior AVSEC Bandara	2	2	2	2	2
7.	Bangland		2	2	2	1
8.	Teknikal Mekanikal Bandara		1	1	1	0
Jumlah		16	17	23	25	22

Ket: Data PNS dan Honorer UPBU Kelas III Illu

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas III Illu untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2020 berjumlah 16 orang dan 22 orang di tahun 2024. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di bidang administrasi, Avsec dan PKP-PK.

A.3. Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Kelas III Ilu Tahun 2020-2024

1. Data Umum Bandar Udara Bandar Udara

- **Data umum**

Nama Bandara	: Ilu
IATA Code dan ICAO Code	: IUL/ILU/WAVC
Propinsi	: Papua Tengah
Kabupaten	: Puncak Jaya
Kecamatan	: Ilu
Desa	: Wurak
Alamat	: Jl. Wurak Ilu - Puncak Jaya
Telepon/Fax	: -
Email	: bandarudarailu@gmail.com
Arah dan Jarak Kota	: ± 100 KM dari Mulia
Koordinat Lokasi	: 03° 42' 30.36" S - 138° 12' 00.77" E
Elevasi/Referensi Temperatur	: 6.500 Feet/ 27°C
Rincian Rotating Beacon	: Nil
Kelas Bandar Udara	: Kelas III
Pengelola	: DJPU - Kementerian Perhubungan
Jam Operasi Bandar Udara	: 22.00–06.00/UTC/07.00–15.00 WIT
Jam Operasional Administrasi	: Senin - Jumat (08.00-16.00 WIT)
Bea Cukai dan Imigrasi	: Nil
Kesehatan dan Sanitasi	: Nil
Handling	: Nil
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam
Fasilitas Penanganan Kargo	: Nil
Bahan Bakar	: Nil
Fasilitas Pengisian Bahan Bakar	: Nil
Ruang Hanggar Untuk Perbaikan Pesawat	: Nil
Hotel	: Nil
Restauran	: Nil
Transportasi	: Angkutan Umum dan Ojek

Fasilitas Kesehatan	: Puskesmas 0.8 KM dari Bandara
Bank dan Kantor Pos	: Bank BPD 0.75 KM dari Bandara
Kantor Pariwisata	: Nil
Pelayanan Bagasi	: Nil
Jenis Pelayanan LLU	: TIBA Prosedur
Pelayanan Meteorologi	: Nil
Jaringan Internet	: V-SAT
- Data fas sisi udara	
Runway/Landas Pacu	: 800 M X 19 M
Apron	: 30 M X 50 M
Taxiway	: Nil
Runway Strip	: 820 M X 28 M
Pagar	: 1.957 M
Gedung Genset	: 36 M2
Gedung Operasional	: 312 M2
Gedung Bangland	: Nil
Gedung CCR	: Nil
Gedung PKP-PK	: Nil
- Data fas sisi darat	
Terminal	: Nil
Cargo	: Nil
Gedung Kantor	: 336 M2
Rumah Dinas	: Nil
- Data fas/peralatan lainnya	
Kendaraan Roda 2 (dua)	: 6 Unit
Mobil Patroli	: 1 Unit
Mobil PKP-PK Type IV	: 1 Unit
Mobil Ambulance	: 1 Unit
Mobil Operasional	: 1 Unit
Traktor Mower	: 1 unit
Mesin X- Ray	: Nil

WTMD	: Nil
HHMD	: 4 Buah
Genset	: 1 Unit 50 KV
Wind Shock	: 1 Unit
Sirene	: 1 Buah
Handytalky	: 2 Unit
Weather Station	: 1 Buah
Solar Cell	: 2 Buah
Tabung Pemadam	: 4 Unit
Runway Light	: Nil
Flood Lights	: Nil
Peralatan Bengkel	: Nil

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.6

Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Kelas III Illu Tahun 2020-2024

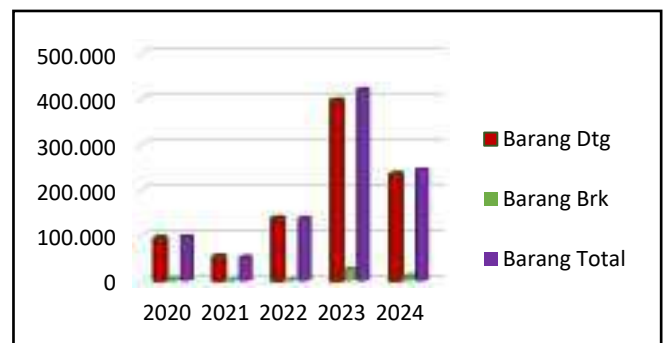
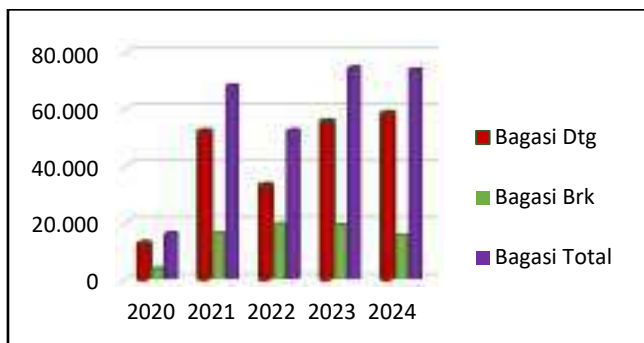
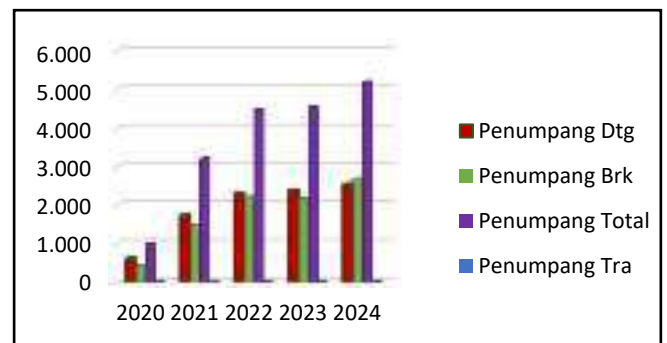
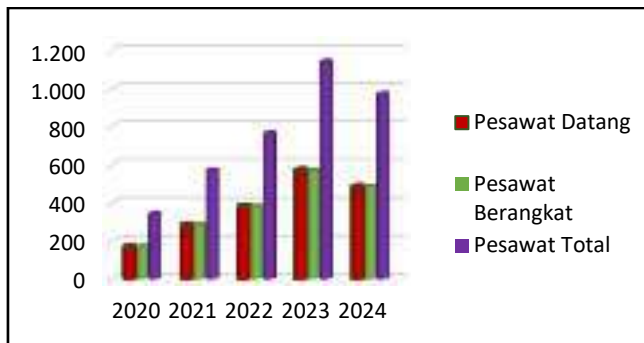
TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	Sentani - Illu - Sentani	Susi Air
	Wamena - Illu - Wamena	Susi Air
	Nabire - Illu - Nabire	Susi Air
2021	Nabire - Illu - Nabire	Smart Cakrawala
	Wamena - Illu - Wamena	Susi Air
	Sentani - Illu - Sentani	Susi Air
2022	Sentani - Illu - Sentani	Susi Air
	Wamena - Illu - Wamena	Susi Air
	Nabire - Illu - Nabire	Smart Cakrawala
2023	Sentani - Illu - Sentani	Susi Air
	Wamena - Illu - Wamena	Susi Air
	Nabire - Illu - Nabire	Smart Cakrawala
2024	Wamena - Illu - Wamena	Susi Air
	Sentani - Illu - Sentani	Susi Air
	Nabire - Illu - Nabire	Smart Cakrawala

3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.7
Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas III Illu
Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG			BAGASI (Kg)			BARANG (Kg)			POS (Kg)		
	DATANG	BERANGKAT	TOTAL	DATANG	BERANGKAT	TOTAL	DATANG	BERANGKAT	TOTAL	DATANG	BERANGKAT	TOTAL	DATANG	BERANGKAT	TOTAL
2020	171	171	342	584	413	997	12.495	3.511	16.006	93.028	4.411	97.439	-	-	-
2021	285	285	570	1.712	1.484	3.196	52.015	15.976	67.991	52.331	-	52.331	-	-	-
2022	382	382	764	2.284	2.204	4.488	33.052	19.389	52.441	136.757	118	136.875	-	-	-
2023	572	570	1.142	2.368	2.181	4.549	55.555	18.903	74.458	395.859	24.537	420.396	-	-	-
2024	486	486	972	2.520	2.688	5.208	58.461	15.307	73.768	233.186	10.923	244.109	-	-	-



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

Berdasarkan grafik diatas, rata-rata pertumbuhan pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Kelas III Illu tahun 2020-2024 sebesar 33.82%, rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 69.21%, rata-rata pertumbuhan bagasi sebesar 85.74% rata-rata pertumbuhan kargo 70.12% dan rata-rata pertumbuhan pos 0%

Terjadi penurunan/kenaikan jumlah penumpang yang significant ditahun 2023 dikarenakan Pandemi Corona telah berakhir dan penerbangan beroperasi normal.

A.4 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Kelas III Illu Tahun 2020-2024

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

1. Sasaran Pertama: **Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara**, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu:

1. Jumlah Penumpang Yang Dilayani;
2. Jumlah Kargo Yang dilayani;
3. Jumlah Pergerakan Pesawat Yang Dilayani;
4. Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara.

2. Sasaran kedua: **Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara**, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu:

1. Persentase Pemenuhan Standart Keselamatan Bandar Udara;
2. Persentase Pemenuhan Standart Keamanan Bandar Udara.

3. Sasaran ketiga: **Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik**, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu:

1. Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP);
2. Jumlah Dokumen SPIP;
3. Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara;
4. Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil Diinventarisasi;
5. Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Pertama “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara”** dengan indikator **“Jumlah Penumpang Yang Dilayani”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **115.35%**, Hal ini menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Penumpang Yang Dilayani mencapai **166.80 %**, dengan nilai realisasi **417** Orang dari target yang ditetapkan **250** Orang. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Pertama “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara”** dengan indikator **“Jumlah Kargo Yang dilayani”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **117.06%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Kargo Yang dilayani mencapai **0%**, dengan nilai realisasi **0** Kg dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Pertama “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara”** dengan indikator **“Jumlah Pergerakan Pesawat Yang Dilayani”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **109.28%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Pergerakan Pesawat Yang Dilayani mencapai **97.71%**, dengan nilai realisasi **342** Angka dari target yang ditetapkan **350** Angka. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Pertama “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar**

Udara” dengan indikator **“Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **77.91%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara **0%**, dengan nilai realisasi **0** Nilai dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Kedua “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara”** dengan indikator **“Persentase Pemenuhan Standart Keselamatan Bandar Udara”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **75%** menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standart Keselamatan Bandar Udara **0%**, dengan nilai realisasi **0%** dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Kedua “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara”** dengan indikator **“Persentase Pemenuhan Standart Keamanan Bandar Udara”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **75%**, menunjukkan dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standart Keamanan Bandar Udara **0%**, dengan nilai realisasi **0%** dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”** dengan indikator **“Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **95.83%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) **100%**, dengan nilai realisasi **5** Dokumen dari target yang ditetapkan **5** Dokumen. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”** dengan indikator **“Jumlah Dokumen SPIP”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **83.33%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP **0%**, dengan nilai realisasi **0** Dokumen dari target yang ditetapkan **0** Dokumen. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”** dengan indikator **“Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **95.77%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara **101.47%**, dengan nilai realisasi **99.84%**, dari target yang ditetapkan **98%**. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun

terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”** dengan indikator **“Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil Diinventarisasi”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **97.08%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil Diinventarisasi **98.79%**, dengan nilai realisasi **Rp. 90.478.003.603**, dari target yang ditetapkan **Rp. 91.582.163.603**. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Kelas III Illu pada **Sasaran Kegiatan Ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik”** dengan indikator **“Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)”** selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator **92.00%**, menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) **111.20%**, dengan nilai realisasi **55.60%**, dari target yang ditetapkan **50%**. Hal ini menunjukkan bahwa fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir (**Perubahan IKK Sesuai Permenhub 80 Tahun 2020** Tentang RENSTRA Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 pada tahun berjalan).

B. POTENSI DAN PERMASALAHAN

B.1 Lingkungan Internal

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, **bahwa Kantor UPBU Kelas III Illu** 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 sarna dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.;
 3. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan.

B.2. Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

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

a. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)

Nilai PDRB Puncak Jaya atas dasar harga berlaku 2010 pada tahun 2024 mencapai 1,66 triliun rupiah. Secara nominal, nilai PDRB ini mengalami peningkatan sebesar 160,1 miliar rupiah dibandingkan dengan tahun 2023 yang mencapai 1,50 triliun rupiah. Meningkatnya nilai PDRB ini dipengaruhi oleh peningkatan produksi di beberapa lapangan usaha.

Peranan terbesar dalam pembentukan PDRB Puncak Jaya pada tahun 2024 dihasilkan oleh lapangan usaha Konstruksi, yaitu mencapai 29,49 persen (angka ini menurun dari 29,89 persen di tahun 2020). Selanjutnya lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan sebesar 24,71 persen (meningkat dari 24,33 persen di tahun 2020), Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib sebesar 20,80 persen (turun dari 23,09 persen di tahun 2020). Di antara ketiga lapangan usaha tersebut, Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan adalah kategori yang mengalami peningkatan peranan dibandingkan tahun sebelumnya. Sebaliknya, Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib serta Konstruksi pada tahun 2024 mengalami penurunan. Sementara itu, peranan lapangan usaha lainnya, masing-masing kurang dari 7,3 persen. Salah satu penyebab peningkatan peranan dari Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan adalah meningkatnya produktivitas masyarakat dalam membuka lahan pertanian di Kabupaten Puncak Jaya pada tahun 2024

Sumber Data dan Referensi:

- BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025): Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025. (Berisi tabel PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut lapangan usaha);
- BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025): Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Puncak Jaya Menurut Lapangan Usaha 2020-2024.

b. PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)

Berdasarkan harga konstan 2010, angka PDRB juga mengalami peningkatan, dari 1,023 triliun rupiah pada tahun 2023 menjadi 1,060 triliun rupiah pada tahun 2024. Hal ini menunjukkan selama tahun 2024 Puncak Jaya mengalami laju pertumbuhan

ekonomi yang bersifat positif sekitar 3,6 persen. Pertumbuhan yang positif ini terus meningkat dan lebih besar dibanding tahun sebelumnya yakni tahun 2023 yang mencapai angka 1,50 persen. Hal ini juga tepat ditunjukkan pada pertumbuhan ekonomi di seluruh lapangan usaha di Kabupaten Puncak Jaya sepanjang 2024 yang cukup terjaga dengan baik.

Sumber Data dan Referensi:

- BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025): Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025. (Berisi tabel PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut lapangan usaha);
- BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025): Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Puncak Jaya Menurut Lapangan Usaha 2020-2024.

2) Sosial dan Budaya

Distrik Ilu merupakan salah satu wilayah dengan kepadatan penduduk yang signifikan di Kabupaten Puncak Jaya, Provinsi Papua Tengah. Berdasarkan proyeksi kependudukan terbaru, mayoritas penduduk terkonsentrasi di pusat distrik yang berfungsi sebagai hub aktivitas ekonomi bagi distrik-distrik sekitarnya (seperti Ilamburawi dan Yamoneri).

Masyarakat Distrik Ilu didominasi oleh penduduk asli Papua (OAP) dari suku-suku pegunungan tengah. Mata pencaharian utama penduduk adalah sektor pertanian tanaman pangan (subsektor hortikultura) dan peternakan babi secara tradisional yang merupakan bagian tak terpisahkan dari status sosial masyarakat.

Sebagai bagian dari wilayah adat La Pago, masyarakat Ilu menjunjung tinggi tradisi **Bakar Batu** (Barapen) sebagai simbol perdamaian, syukuran, dan pemersatu warga. Kegiatan sosial budaya dan tradisi/adat istiadat masyarakat lokal memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kelangsungan penyelenggaraan Bandar Udara (Bandara) Illu, yang terletak di Distrik Illu, Kabupaten Puncak Jaya, Papua Pegunungan. Hubungan ini mencakup aspek keamanan, operasional, hingga sosial.

Tradisi masyarakat Papua yang kuat, seperti tradisi bakar batu dan peran tokoh adat, sangat penting dalam menjaga kedamaian di sekitar bandara. Dukungan adat memastikan bandara tetap aman dari gangguan.

Apabila terjadi gesekan sosial atau masalah lahan, pendekatan dialog adat dan tradisi bakar batu sering digunakan untuk menciptakan perdamaian (resolusi konflik). Hal ini memastikan operasional bandara tidak terhenti lama akibat konflik sosial.

Kearifan lokal memupuk rasa memiliki terhadap bandara sebagai aset berharga bagi masyarakat. Masyarakat lokal yang menghormati tradisi cenderung ikut menjaga kelancaran penerbangan perintis, karena menyadari pentingnya konektivitas udara bagi wilayah pegunungan.

Adat istiadat lokal di Distrik Illu bertindak sebagai jembatan sosial yang menjamin stabilitas. Bandara Illu dapat beroperasi dengan baik selama pengelola menghormati adat istiadat setempat dan menjalin komunikasi yang baik dengan pemangku adat.

Sumber Data dan Referensi:

- **BPS Kabupaten Puncak Jaya:** [Kecamatan Illu Dalam Angka 2024](#) - *Menyediakan statistik dasar kependudukan dan fasilitas umum;*
- **BPS Kabupaten Puncak Jaya:** [Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025](#) - *Data agregat mengenai indikator makro sosial dan ekonomi;*
- **Portal Resmi Pemerintah Kabupaten Puncak Jaya:** puncakjayakab.go.id - *Informasi mengenai kebijakan sosial dan pembangunan infrastruktur distrik.*

3) Politik

Berdasarkan analisis data kewilayahan dari **BPS Kabupaten Puncak Jaya** (publikasi *Kecamatan Illu Dalam Angka 2024* dan *Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025*) serta dinamika pemerintahan tahun 2026, pengembangan Lapangan Terbang (Lapter) Illu menghadapi beberapa permasalahan dari aspek politik sebagai berikut:

- **Konflik Kepemilikan Lahan dan Hak Ulayat**
Negosiasi pembebasan lahan seringkali terjebak dalam kepentingan politik lokal antara elit pemerintah dan tokoh adat. Jika salah satu kelompok merasa tidak dilibatkan dalam proses kompensasi, hal ini sering memicu pemalangan bandara sebagai bentuk protes politik terhadap pemerintah daerah;

- **Keamanan dan Stabilitas Wilayah (Kamtibmas)**
Stabilitas politik di Ilu sangat fluktuatif. Gangguan keamanan di bandara bukan sekadar masalah kriminal, melainkan bentuk tekanan politik terhadap eksistensi pemerintah pusat/daerah. Hal ini menyebabkan investor atau maskapai ragu untuk menambah frekuensi penerbangan, yang berdampak pada terhambatnya pengembangan infrastruktur bandara tersebut;
- **Sinkronisasi Anggaran antara Pemerintah Pusat dan Daerah**
Sering terjadi ketidaksinkronan prioritas politik dalam pengalokasian anggaran. Berdasarkan data statistik daerah, ketergantungan Puncak Jaya pada Dana Alokasi Khusus (DAK) sangat tinggi. Perubahan orientasi politik kepala daerah terpilih tahun 2025 dapat menyebabkan pergeseran anggaran yang sebelumnya dialokasikan untuk perluasan bandara ke program lain;
- **Fragmentasi Elite dan Pengaruh Sosial-Politik**
Pembangunan infrastruktur besar seperti bandara sering kali dipolitisasi sebagai komoditas kampanye. Fragmentasi antar-distrik dalam memperebutkan alokasi pembangunan dapat memicu kecemburuan sosial-politik jika pengembangan hanya difokuskan pada Bandara Ilu sementara distrik lain (seperti Mulia atau Fawi) dianggap lebih membutuhkan perhatian;
- **Literasi dan Partisipasi Masyarakat dalam Kebijakan**
Minimnya transparansi mengenai rencana induk (master plan) pengembangan bandara kepada masyarakat akar rumput seringkali dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu untuk menyebarkan informasi keliru. Hal ini menghambat dukungan politik dari tingkat kampung terhadap proyek pemerintah di wilayah bandara tersebut.

Sumber Referensi Utama:

- **BPS Kabupaten Puncak Jaya:** [Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024](#);
- **BPS Kabupaten Puncak Jaya:** [Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025](#);
- **Pemerintah Kabupaten Puncak Jaya:** Portal Informasi Statistik Sektoral

Bandar Udara Illu di Kabupaten Puncak Jaya merupakan salah satu Bandar Udara Pengembangan dan Pembangunan Bandar Udara Pengumpan.

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

PERATURAN DAERAH PROVINSI PAPUA NOMOR 23 TAHUN 2013 TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROPINSI PAPUA TAHUN 2013-2033 (pasal 20). (Hingga Januari 2026, Provinsi Papua Tengah sedang dalam tahap akhir penyelesaian Rancangan Peraturan Daerah Provinsi (Ranperdasi) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Papua Tengah untuk periode 2025–2044. Sumbernya: **JDIH Provinsi Papua Tengah**: Merupakan sumber utama untuk draf regulasi, termasuk **Ranperdasi RTRW Provinsi Papua Tengah Tahun 2025–2044**. Dokumen terkait seperti **Naskah Akademik Raperda RTRW** juga dipublikasikan melalui portal hukum ini.)

1. Sistem jaringan transportasi terdiri atas:
 - a. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder;
 - b. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan tersier;
 - c. Bandar udara pengumpan; dan bandar udara khusus.
2. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder terdiri atas:
 - a. Bandar Udara Sentani di Kabupaten Jayapura;
 - b. Bandar Udara Moses Kilangin di Kabupaten Mimika;
 - c. Bandar Udara Frans Kaisepo di Kabupaten Biak Numfor;
 - d. Bandar Udara Mopah di Kabupaten Merauke;
 - e. Bandar Udara Wamena di Kabupaten Jayawijaya; dan
 - f. Bandar Udara Barudi Kabupaten Keerom.
3. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan tersier terdiri atas:
 - a. Bandar Udara Wanggar di Kabupaten Nabire;

- b. Bandar Udara Waghete di Kabupaten Deiyai; dan
 - c. Bandar Udara Dekai di Kabupaten Yahukimo
4. Bandar udara pengumpan terdiri atas:
- Bandara Tanah Merah, Bandara Patriot, Bandara Bomakia, Bandara Mindiptana, Bandara Yaniruma, Bandara Kepi, Bandara Senggo, Bandara Bade, Bandara Kamur, Bandara Ewer, Bandara Oksibil, Bandara Batom, Bandara Borme, Bandara Aboy, Bandara Luban, Bandara Abmisibil, Bandara Bime, Bandara Teraplu, Bandara Mulia, **Bandara Illu**, Bandara Fawi, Bandara Derpos, Bandara Torere, Bandara Iratoi, Bandara Sinak, Bandara ilaga, Bandara Beoga, Bandara Agandugume, Bandara Karubaga, Bandara Tayeve II, Bandara Bokondini, Bandara Mamit, Bandara Waghete, Bandara Mararena, Bandara Senggi, Bandara Sudjarwo Tjondronegoro, Bandara Kamanap, Bandara Botawa, Bandara Baudi, Bandara Dabra, Bandara Sikari (a), Bandara (b), Bandara Tiom, Bandara Sugapa, Bandara Enarotali, Bandara Obano, Bandara Moanamani, Bandara Yemburwo, Bandara Numfor, Bandara Pagai, Bandara Kimaam, Bandara Muting, Bandara Okaba, Bandara Wanam, Bandara Kokonao, Bandara Jila, Bandara Ugimuga, Bandara Potowai, Bandara Alama, Bandara Jita, Bandara Agimuga, Bandara Elelim;
5. Bandar udara khusus yaitu Bandar Udara Moses Kilangin yang merupakan bandar udara milik PT. Freeport Indonesia namun difungsikan juga sebagai bandar udara umum.

PERATURAN DAERAH PROVINSI PAPUA TENGAH NOMOR 3 TAHUN 2025 TENTANG RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH TAHUN 2025 – 2029

Visi Gubernur/Wakil Gubernur Terpilih Propinsi Papua Tengah tahun 2025-2029 adalah “**Mewujudkan Papua Tengah Emas, Adil, Berdaya Saing, Bermartabat, Harmonis, Maju dan Berkelanjutan**” dengan salah satu misinya yang terkait dengan peningkatan infrastruktur daerah adalah “**Mewujudkan Pemerataan Pembangunan Infrastruktur dan Konektivitas Wilayah**”. Misi ini mempunyai tujuan utama yaitu

Menciptakan keterhubungan antarwilayah yang efisien guna menghilangkan isolasi daerah serta menjamin aksesibilitas masyarakat terhadap pusat-pusat pelayanan publik dan ekonomi.

- **Penyediaan Infrastruktur Dasar yang Layak dan Merata**

1. Meningkatkan rasio kemantapan jalan provinsi dan kabupaten untuk mendukung mobilitas orang dan barang;
2. Mempercepat penyediaan hunian/rumah layak huni bagi masyarakat berpenghasilan rendah;
3. Pemenuhan akses air minum layak dan sanitasi yang memenuhi standar kesehatan bagi seluruh penduduk.

- **Peningkatan Konektivitas Multimoda**

1. Mengoptimalkan fungsi transportasi udara (pengembangan bandara perintis dan utama seperti Bandara Ilu dan Nabire) dan transportasi laut/sungai sebagai urat nadi logistik di wilayah pedalaman;
2. Menurunkan disparitas harga kebutuhan pokok melalui kelancaran arus logistik antar-kabupaten.

- **Perluasan Infrastruktur Energi dan Komunikasi**

1. Meningkatkan rasio elektrifikasi (listrik) hingga ke kampung-kampung terpencil;
2. Memperluas jangkauan jaringan telekomunikasi dan internet (merdeka sinyal) untuk mendukung digitalisasi birokrasi dan ekonomi masyarakat.

- **Integrasi Tata Ruang dan Infrastruktur Strategis**

1. Menjamin pembangunan infrastruktur selaras dengan **Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)** guna meminimalisir dampak lingkungan dan konflik lahan adat.

Sumber Referensi:

- JDIH Provinsi Papua Tengah: Lampiran Perda Nomor 3 Tahun 2025 tentang RPJMD 2025–2029 (Matriks Tujuan dan Sasaran);
- Bapperida Provinsi Papua Tengah: Dokumen Strategis Pembangunan Infrastruktur Wilayah Terpadu (2026).

PERATURAN DAERAH KABUPATEN PUNCAK JAYA NOMOR 2 TAHUN 2018 TENTANG RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH KABUPATEN PUNCAK JAYA TAHUN 2017 – 2022 (Hingga Januari 2026, Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Puncak Jaya tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2025–2029 belum ditemukan sebagai dokumen yang telah disahkan secara hukum, karena masih dalam proses penyusunan dan finalisasi, Perda sebelumnya yang menjadi dasar hukum adalah Perda Nomor 4 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Perda Nomor 2 Tahun 2018 tentang RPJMD Kabupaten Puncak Jaya Tahun 2017–2022.)

Kesungguhan Pemerintah kabupaten Puncak Jaya untuk terus maju dan berkembang tercermin dalam Visi dan Misi Bupati Puncak Jaya sebagai berikut:

- Visi
"Terwujudnya Masyarakat Kabupaten Puncak Jaya yang Aman, Bersatu, dan Sejahtera dalam Bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia."
- Misi
 - a. **Mewujudkan Keamanan dan Kedamaian** yang berkelanjutan di seluruh wilayah Kabupaten Puncak Jaya;
 - b. **Mewujudkan Persatuan dan Kesatuan** masyarakat dalam keberagaman budaya dan adat istiadat;
 - c. **Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia** melalui penguatan layanan pendidikan dan kesehatan yang bermutu serta terjangkau;
 - d. **Meningkatkan Ekonomi Kerakyatan** yang berbasis pada potensi lokal dan pemberdayaan masyarakat asli Papua;
 - e. **Meningkatkan Ketersediaan Infrastruktur Dasar** dan konektivitas antarwilayah untuk membuka isolasi daerah.
 - f. **Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan yang Baik (*Good Governance*)**, bersih, transparan, dan berwibawa.

Sumber Informasi:

- JDIH BPK RI - Perda No. 4 Tahun 2021 Kabupaten Puncak Jaya;
- Portal Resmi Kabupaten Puncak Jaya – Dokumen Perencanaan.

4) Pertahanan dan Keamanan

Pengembangan Bandar Udara Illu di Kabupaten Puncak Jaya memiliki nilai strategis sekaligus risiko tinggi dari aspek pertahanan dan keamanan (Hankam). Berdasarkan data tahun 2024–2026, berikut adalah rincian potensi dan permasalahannya:

a. Potensi dari Segi Pertahanan dan Keamanan

1. **Pusat Logistik dan Mobilisasi Pasukan:** Bandara Illu berfungsi sebagai pintu masuk utama untuk pergeseran pasukan keamanan (TNI/POLRI) dan logistik militer di wilayah barat Puncak Jaya. Hal ini krusial untuk mempercepat respon terhadap gangguan keamanan di distrik-distrik sekitar;
2. **Titik Evakuasi Strategis:** Dalam kondisi darurat atau konflik bersenjata, bandara ini menjadi satu-satunya jalur evakuasi medis (*medevac*) bagi personil keamanan maupun warga sipil menuju fasilitas kesehatan yang lebih memadai di Nabire atau Jayapura;
3. **Penguatan Pengawasan Wilayah Udara:** Pengembangan infrastruktur bandara yang lebih modern memungkinkan penempatan alutsista ringan atau perangkat deteksi udara guna memantau aktivitas ilegal di wilayah pegunungan tengah Papua.

b. Permasalahan dari Segi Pertahanan dan Keamanan

1. **Ancaman Kelompok Kriminal Bersenjata (KKB):** Gangguan keamanan berupa penembakan terhadap pesawat sipil maupun militer merupakan ancaman paling nyata. Area *runway* yang dikelilingi perbukitan memberikan keuntungan taktis bagi kelompok penyerang untuk melakukan penyergapan dari ketinggian;

2. **Kerentanan Objek Vital:** Sebagai urat nadi logistik, bandara Illu sering menjadi sasaran sabotase untuk memutus rantai pasok kebutuhan pokok. Pemalangan bandara oleh kelompok tertentu atau serangan pada fasilitas navigasi dapat melumpuhkan aktivitas ekonomi dan pemerintahan di distrik tersebut;
3. **Konflik Lahan dan Sosial:** Ketidaksepakatan terkait hak ulayat lahan bandara sering memicu ketegangan antara pemerintah dan masyarakat lokal. Permasalahan ini sering dipolitisasi dan dapat berkembang menjadi konflik horizontal jika tidak ditangani dengan pendekatan persuasive;
4. **Keterbatasan Personil Pengamanan:** Luasnya wilayah yang harus dipantau tidak sebanding dengan jumlah personil yang menetap di pos pengamanan bandara. Hal ini menyebabkan adanya celah keamanan pada waktu-waktu tertentu, terutama saat cuaca buruk yang membatasi pengawasan udara.

Referensi Utama:

- BPS Kabupaten Puncak Jaya: [Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024](#) - *Mengenai profil wilayah dan stabilitas keamanan tingkat distrik;*
- Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polres Puncak Jaya): Laporan Evaluasi Kamtibmas Wilayah Pegunungan Tengah 2025 - *Mengenai gangguan penembakan di area bandara;*
- Kementerian Perhubungan RI: *Master Plan Pengembangan Bandara Pedalaman Papua 2025-2029 - Mengenai standarisasi keamanan infrastruktur penerbangan di wilayah konflik;*
- DIH BPK RI: Perda Kabupaten Puncak Jaya No. 4 Tahun 2021 - *Mengenai visi keamanan dan persatuan daerah.*

5) Kondisi Geografis Wilayah

Berdasarkan data BPS Kabupaten Puncak Jaya 2024-2025 dan kondisi riil di lapangan pada tahun 2026, kondisi geografis merupakan faktor paling krusial sekaligus menantang dalam pengembangan Bandar Udara Illu.

Berikut adalah analisis potensi dan permasalahannya:

1. Potensi dari Segi Geografis

- **Titik Hub (Konektivitas Terpusat):** Distrik Ilu berada pada posisi geografis yang strategis sebagai gerbang penghubung antara Kabupaten Puncak Jaya dan Kabupaten Tolikara. Pengembangan bandara ini berpotensi menjadikan Ilu sebagai pusat distribusi logistik udara untuk distrik-distrik di sekitarnya yang tidak memiliki akses darat yang memadai;
- **Ketersediaan Lahan Terbuka:** Dibandingkan dengan distrik lain di pegunungan tengah yang sangat curam, wilayah Ilu memiliki beberapa dataran yang relatif lebih landai (meskipun tetap di ketinggian), yang memungkinkan dilakukannya perpanjangan landasan pacu (*runway*) untuk mengakomodasi pesawat jenis Caravan atau Twin Otter dengan kapasitas beban lebih besar.

2. Permasalahan dari Segi Geografis

- **Topografi Pegunungan Ekstrem:** Bandara Illu terletak di wilayah pegunungan dengan elevasi tinggi. Topografi ini menyebabkan adanya "hambatan alami" berupa perbukitan tinggi di sekitar jalur pendekatan (*approach*) dan keberangkatan (*departure*) pesawat, yang meningkatkan risiko keselamatan penerbangan;
- **Kondisi Mikroklimat (Cuaca Ekstrem):** Berdasarkan data iklim BPS, wilayah ini memiliki curah hujan tinggi dan sering terjadi perubahan cuaca mendadak. Fenomena kabut tebal yang menyelimuti landasan pada pagi dan sore hari sering menyebabkan pembatalan penerbangan karena jarak pandang (*visibility*) yang berada di bawah standar keselamatan;
- **Tanah Tidak Stabil dan Erosi:** Kondisi geologis pegunungan tengah cenderung labil. Tingginya curah hujan meningkatkan

risiko pengikisan (erosi) pada sisi landasan dan potensi tanah longsor pada akses jalan menuju bandara, yang menuntut biaya perawatan infrastruktur yang sangat mahal;

- **Keterbatasan Radius Putar dan Panjang Runway:** Karena keterbatasan lahan datar yang terpotong oleh jurang atau tebing, pengembangan panjang landasan pacu sangat terbatas secara teknis. Hal ini membatasi jenis pesawat yang dapat mendarat hanya pada pesawat berbadan kecil (STOL - *Short Take-Off and Landing*).

Referensi:

- **BPS Kabupaten Puncak Jaya (2024):** [Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024](#) - Menjelaskan profil geografis dan ketinggian wilayah;
- **BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025):** [Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025](#) - Data iklim, curah hujan, dan infrastruktur perhubungan;
- **Kementerian Perhubungan RI:** *Laporan Teknis Kelayakan Bandara Wilayah Pegunungan Papua - Mengenai tantangan geologis dan teknis penerbangan di pedalaman;*
- **Portal Resmi Pemerintah Kabupaten Puncak Jaya:** Puncakjayakab.go.id - Informasi mengenai rencana pembangunan infrastruktur strategis daerah.

B.3 Potensi

1) Sumber Daya Alam

Berdasarkan data terbaru dari BPS Kabupaten Puncak Jaya tahun 2024–2025, potensi Sumber Daya Alam (SDA) di Distrik Ilu didominasi oleh sektor pertanian, kehutanan, dan peternakan tradisional yang disesuaikan dengan kondisi geografis pegunungan tengah.

Berikut adalah rincian potensi SDA Distrik Ilu:

a. Pertanian dan Hortikultura

Sektor pertanian merupakan tulang punggung ekonomi masyarakat Ilu. Kondisi tanah dan iklim pegunungan yang sejuk sangat mendukung pengembangan tanaman pangan dan hortikultura.

- **Tanaman Pangan:** Ubi jalar (hipere) merupakan komoditas utama sekaligus makanan pokok penduduk setempat. Selain itu, terdapat potensi pengembangan keladi dan jagung;
- **Hortikultura:** Sayuran seperti kubis, wortel, daun bawang, dan kentang memiliki potensi pasar yang besar untuk dipasok ke wilayah pusat kabupaten (Mulia);
- **Buah-buahan:** Buah merah (*Pandanus conoideus*) tumbuh subur di wilayah ini dan memiliki nilai ekonomi tinggi sebagai bahan obat herbal tradisional dan suplemen.

b. Peternakan Tradisional

- **Ternak Babi:** Secara adat dan ekonomi, babi merupakan aset terpenting bagi masyarakat Ilu. Peternakan babi dilakukan secara tradisional namun dalam jumlah yang signifikan, sering digunakan untuk upacara adat (Bakar Batu) maupun tabungan keluarga;
- **Ternak Kecil:** Terdapat potensi pengembangan unggas (ayam kampung) dan kelinci yang mulai diminati oleh masyarakat lokal.

c. Kehutanan dan Hasil Hutan Non-Kayu

Wilayah Ilu dikelilingi oleh hutan hujan tropis pegunungan yang masih alami.

- **Hasil Hutan Non-Kayu:** Potensi kayu masohi, madu hutan, dan berbagai jenis tanaman anggrek hutan yang endemic;
- **Fungsi Ekologis:** Hutan di Ilu berfungsi sebagai daerah resapan air yang krusial bagi ketersediaan air bersih bagi penduduk di distrik-distrik sekitarnya.

d. Potensi Sumber Daya Air

Topografi pegunungan menghasilkan banyak aliran sungai kecil dan mata air alami.

- **Kebutuhan Domestik:** Mata air di wilayah Ilu menjadi sumber utama air bersih untuk kebutuhan konsumsi Masyarakat;
- **Mikrohidro:** Arus sungai yang ada memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi Pembangkit Listrik Tenaga Mikro Hidro (PLTMH) guna memenuhi kebutuhan listrik skala kampung.

e. Potensi Pertambangan Rakyat

Meskipun belum dikelola secara industri besar, terdapat indikasi keberadaan galian golongan C (seperti batu kali dan pasir) yang digunakan untuk mendukung pembangunan infrastruktur jalan dan bangunan di tingkat lokal.

Sumber Referensi:

- [BPS Puncak Jaya: Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024;](#)
- [BPS Puncak Jaya: Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025;](#)
- Data Statistik Sektor Kabupaten Puncak Jaya 2024.

2) Pariwisata

Berdasarkan data BPS Kabupaten Puncak Jaya 2024-2025 dan kondisi sosiokultural terkini di tahun 2026, potensi pariwisata di Distrik Ilu bertumpu pada konsep Wisata Alam (Ekowisata) dan Wisata Budaya. Meskipun infrastruktur pendukung (seperti hotel berbintang) masih sangat terbatas, Ilu memiliki daya tarik unik bagi segmen pariwisata minat khusus.

Berikut adalah rincian potensi pariwisatanya:

a. Wisata Budaya (Cultural Tourism)

Distrik Ilu merupakan salah satu pusat pelestarian budaya asli masyarakat pegunungan tengah (wilayah adat La Pago);

- **Upacara Bakar Batu (Barapen):** Prosesi memasak tradisional menggunakan batu panas ini merupakan atraksi budaya yang sangat kuat.

Upacara ini mencerminkan nilai gotong royong, perdamaian, dan syukur masyarakat Ilu;

- **Kehidupan Tradisional:** Keaslian arsitektur rumah adat (Honai) dan pola hidup masyarakat yang masih memegang teguh adat istiadat menjadi daya tarik bagi wisatawan mancanegara maupun peneliti antropologi;
- **Kesenian Lokal:** Tarian tradisional dan kerajinan tangan khas (seperti noken dan aksesoris dari bahan alam) memiliki nilai jual sebagai buah tangan eksotis.

b. Ekowisata dan Wisata Alam (Eco-Tourism)

Kondisi geografis Ilu yang berada di ketinggian menawarkan pemandangan alam yang spektakuler.

- **Pemandangan Pegunungan Tengah:** Lanskap perbukitan hijau yang sering diselimuti kabut memberikan sensasi wisata "negeri di atas awan";
- **Agrowisata:** Potensi pengembangan kebun ubi jalar, kopi, dan tanaman buah merah yang dapat dikemas menjadi paket wisata edukasi pertanian pegunungan;
- **Bird Watching & Flora Endemik:** Hutan di sekitar Ilu masih menyimpan kekayaan flora (anggrek hutan) dan fauna (burung endemik Papua) yang menjadi daya tarik bagi pecinta alam dan fotografi.

c. Wisata Minat Khusus (Adventure Tourism)

- **Hiking dan Trekking:** Medan yang menantang dan jalur-jalur setapak antar-kampung menawarkan pengalaman petualangan bagi wisatawan yang menyukai aktivitas fisik ekstrem di alam terbuka.

Permasalahan dan Tantangan Pengembangan:

BPS mencatat beberapa kendala yang membuat potensi ini belum tergarap maksimal hingga tahun 2026:

- a. Fasilitas Akomodasi:** Berdasarkan publikasi *Kecamatan Ilu Dalam Angka*, belum tersedia hotel formal; penginapan masih bergantung pada rumah singgah atau mes pemerintah;

- b. **Aksesibilitas:** Biaya transportasi udara yang mahal dan ketergantungan pada cuaca ekstrem menjadi hambatan utama masuknya wisatawan;
- c. **Faktor Keamanan:** Stabilitas keamanan yang fluktuatif di wilayah Puncak Jaya masih menjadi pertimbangan utama bagi biro perjalanan wisata.

Sumber Referensi:

- **BPS Kabupaten Puncak Jaya (2024):** [Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024](#) - Mengenai data akomodasi dan fasilitas sosial.
- **BPS Kabupaten Puncak Jaya (2025):** [Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025](#) - Data geografis dan sarana perhubungan.
- **Dinas Pariwisata Kabupaten Puncak Jaya:** Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPPDA).

3) Letak Geografis Wilayah

Berdasarkan analisis data dari BPS Kabupaten Puncak Jaya tahun 2024–2025 dan kondisi wilayah pada tahun 2026, letak geografis Distrik Ilu memiliki potensi strategis yang besar sebagai pusat pertumbuhan baru di wilayah pegunungan tengah Papua Tengah.

Berikut adalah rincian potensi letak geografis Distrik Ilu:

a. Titik Hub (Simpul) Konektivitas Antar-Kabupaten

Secara geografis, Ilu terletak di jalur lintasan utama darat yang menghubungkan **Kabupaten Puncak Jaya** dengan **Kabupaten Tolikara**.

- **Potensi:** Posisi ini menjadikan Ilu sebagai rest area alami dan pusat transit logistik. Kendaraan angkutan barang dari arah Jayapura/Wamena melalui Tolikara pasti melewati Ilu sebelum mencapai pusat kota Mulia. Hal ini membuka peluang pengembangan sektor jasa, perdagangan, dan pergudangan di pinggir jalur Trans-Papua.

b. Gerbang Udara Alternatif (Bandara Illu)

Ilu memiliki lapangan terbang yang berada di lokasi yang relatif lebih mudah diakses oleh beberapa distrik di sekitarnya dibandingkan harus ke Bandara Mulia.

- **Potensi:** Letaknya yang strategis memungkinkan pengembangan Bandara Illu sebagai bandara penyangga (*feeder*) untuk mendistribusikan logistik

ke distrik-distrik terpencil di wilayah barat Puncak Jaya, sehingga menekan biaya transportasi udara bagi masyarakat pedalaman.

c. Ketinggian dan Mikroklimat untuk Agrowisata & Pertanian

Terletak di ketinggian pegunungan dengan suhu yang sejuk dan curah hujan yang cukup sepanjang tahun.

- **Potensi:** Letak geografis ini sangat ideal bagi pengembangan komoditas pertanian bernilai tinggi yang tidak bisa tumbuh di dataran rendah, seperti **Kopi Arabika**, buah merah, dan sayuran hortikultura (wortel, kubis, kentang). Potensi ini dapat menjadikan Ilu sebagai lumbung pangan bagi kabupaten induk.

d. Pusat Pelayanan Wilayah Barat (Sub-Center)

Ilu secara geografis jauh dari pusat pemerintahan di Mulia, namun memiliki luas wilayah dan jumlah kampung yang signifikan.

- **Potensi:** Letak yang relatif jauh dari pusat kota mendorong Ilu tumbuh secara mandiri menjadi pusat pelayanan (pendidikan, kesehatan, dan perbankan) bagi distrik-distrik hinterland seperti Ilamburawi, Yamoneri, dan sekitarnya. Ini mengurangi beban penumpukan penduduk di pusat kabupaten.

e. Keunggulan Lanskap Alam (Ekowisata)

Topografi yang terdiri dari lembah dan perbukitan hijau memberikan nilai estetika tinggi.

- **Potensi:** Keindahan geografis "Negeri di Atas Awan" memberikan peluang pengembangan ekowisata minat khusus, seperti jalur pendakian (*trekking*) dan fotografi alam liar yang dapat meningkatkan pendapatan asli kampung.

Sumber Referensi:

- [BPS Kabupaten Puncak Jaya: Kecamatan Ilu Dalam Angka 2024](#)
- [BPS Kabupaten Puncak Jaya: Kabupaten Puncak Jaya Dalam Angka 2025](#)

B.4 Permasalahan

1) SDM

Permasalahan pegawai Illu dari segi Sumber Daya Manusia (SDM) dapat dirinci sebagai berikut:

a. Kurangnya Tenaga Teknis Penerbangan Tersertifikasi

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

b. Kendala Kapasitas SDM dalam Pengelolaan Keamanan

Kondisi keamanan yang fluktuatif di Puncak Jaya menuntut SDM bandara memiliki kemampuan mitigasi risiko konflik.

- **Akar Masalah:** SDM bandara seringkali hanya memiliki pelatihan standar pelayanan, namun belum dibekali kemampuan manajemen krisis yang memadai untuk menghadapi gangguan keamanan dari kelompok bersenjata.
- **Dampak:** Terjadi keraguan atau trauma pada personil bandara dalam menjalankan tugas saat situasi keamanan memburuk, yang berujung pada penutupan bandara secara mendadak.

c. Kurangnya Literasi Teknologi dan Administrasi Digital

Sistem administrasi penerbangan nasional mulai beralih ke digitalisasi, sementara infrastruktur pendidikan di sekitar Illu masih tertinggal.

- **Akar Masalah:** Keterbatasan akses pelatihan teknologi bagi personil bandara di daerah terpencil.
- **Dampak:** Pelaporan data manifest, logistik, dan operasional sering mengalami keterlambatan (delay) karena SDM yang ada masih menggunakan sistem pencatatan manual.

d. Masalah Disiplin dan Kehadiran Akibat Kondisi Wilayah

- **Akar Masalah:** Jauhnya jarak tempat tinggal personil dan ketergantungan pada transportasi yang sulit memengaruhi kedisiplinan.
- **Dampak:** Kurangnya pengawasan berkala terhadap personil di lapangan perintis membuat standar operasional prosedur (SOP) keamanan bandara sering kali kendor.

2) Anggaran

Berdasarkan kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU) sebagai unit Eselon I Kementerian Perhubungan, permasalahan anggaran untuk pengembangan Bandar Udara Kelas III Illu di Puncak Jaya pada tahun 2025 - 2029 secara rinci mencakup aspek-aspek berikut:

a. Skala Prioritas Pagu Anggaran pada Bandara

DJPU mengelola ratusan satuan kerja (Satker) bandara di seluruh Indonesia. Bandara Illu dikategorikan sebagai bandara perintis/pengumpan kelas III.

- **Permasalahan:** Dalam arsitektur anggaran DJPU, alokasi dana diprioritaskan pada bandara strategis nasional (hub) dan bandara di destinasi pariwisata super prioritas. Akibatnya, Bandar Udara Kelas Illu seringkali hanya mendapatkan **pagu indikatif minimal** yang terbatas pada biaya operasional (OP) dan pemeliharaan rutin, sementara anggaran untuk pengembangan fasilitas sisi udara (*runway, apron*) dan sisi darat (*gedung terminal dan Gedung administrasi*) sulit masuk dalam prioritas tahunan.

b. Beban Subsidi Angkutan Udara Perintis (Kewajiban Pelayanan Publik/PSO)

DJPU mengalokasikan anggaran besar untuk subsidi penerbangan perintis agar harga tiket tetap terjangkau oleh masyarakat Papua.

- **Permasalahan:** Peningkatan harga BBM penerbangan (Avtur) dan biaya suku cadang pesawat di tahun 2025-2026 menyebabkan nilai kontrak subsidi membengkak. Hal ini menyedot porsi anggaran DJPU yang seharusnya bisa dialokasikan untuk pembangunan fisik bandara di Illu. Akibatnya, ada risiko pengurangan frekuensi penerbangan jika pagu

subsidi tidak mencukupi untuk menutupi kenaikan biaya operasional maskapai.

c. Dilema Pembagian Kewenangan Anggaran (DJP-Pemda)

Sesuai aturan Eselon I DJPU, pengembangan sisi udara adalah tanggung jawab pusat (APBN), sedangkan penyediaan lahan dan sisi darat sering dibebankan pada Pemerintah Daerah (APBD).

- **Permasalahan:** Pemkab Puncak Jaya memiliki keterbatasan fiskal yang sangat tinggi (tergantung pada DAK/DAU). Ketika Pemda tidak mampu menganggarkan pembebasan lahan atau pembangunan jalan akses bandara, DJPU secara otomatis akan menunda kucuran dana APBN untuk pengembangan bandara karena syarat kesiapan lahan (*Clean and Clear*) tidak terpenuhi.

d. Ketidaksesuaian Standar Biaya Masukan (SBM) dengan Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK)

DJPU menggunakan Standar Biaya Masukan dari Kementerian Keuangan, namun di lapangan, kondisi Puncak Jaya sangat anomali.

- **Permasalahan:** Harga satuan untuk material pembangunan bandara di Ilu bisa mencapai 5-10 kali lipat dari harga normal karena kendala logistik. Seringkali pagu yang ditetapkan oleh Eselon I DJPU tidak menarik bagi vendor/kontraktor profesional karena dianggap merugikan secara finansial, sehingga proyek pengembangan Bandara Illu sering mengalami kendala.

e. Risiko Penyerapan Anggaran Rendah Akibat Faktor Non-Teknis

DJPU memiliki standar akuntabilitas yang sangat ketat terhadap penyerapan anggaran tahun berjalan.

- Kondisi keamanan yang fluktuatif di Puncak Jaya sering menyebabkan kontraktor gagal memobilisasi alat berat ke Ilu. Secara administratif di Eselon I, ini menyebabkan **rendahnya realisasi anggaran**. Hal ini

berdampak buruk secara sistemik: pada tahun anggaran berikutnya, DJPU cenderung melakukan *refocussing* atau pengurangan anggaran untuk lokasi tersebut karena dianggap tidak mampu mengeksekusi anggaran.

3) Pelayanan sarana dan prasarana

Pelayanan sarana dan prasarana di Bandar Udara Kelas III Illu menghadapi beberapa tantangan serius yang menghambat optimalisasi konektivitas wilayah:

a. Keterbatasan Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

- **Dimensi Landasan Pacu (*Runway*):** Landasan pacu Bandar Udara Kelas III Illu memiliki panjang dan lebar yang sangat terbatas. Hal ini membatasi jenis armada yang bisa mendarat hanya pada pesawat berbadan kecil seperti *Caravan* atau *Twin Otter*. Akibatnya, kapasitas angkut logistik dan penumpang per penerbangan menjadi kecil, yang berdampak pada mahalnya harga tiket dan ongkos kirim barang.
- **Kondisi Permukaan Landasan:** Beberapa bagian landasan sering mengalami kerusakan akibat cuaca ekstrem dan drainase yang kurang optimal, yang berisiko bagi keselamatan penerbangan STOL (*Short Take-Off and Landing*).

b. Minimnya Fasilitas Navigasi dan Alat Bantu Pendaratan

- **Operasional Visual (VFR):** Bandar Udara Kelas III Illu masih sangat bergantung pada penerbangan visual. Kurangnya perangkat navigasi modern dan lampu landasan (*runway lights*) membuat operasional bandara hanya bisa dilakukan pada siang hari dengan kondisi cuaca cerah.
- **Kendala Cuaca:** Kabut tebal yang sering menyelimuti wilayah Illu di pagi dan sore hari sering menyebabkan pembatalan penerbangan secara mendadak karena ketiadaan alat bantu pendaratan instrumen yang memadai.

c. Fasilitas Sisi Darat (*Landside*) yang Belum Memadai

- Terminal Penumpang: Bandar Udara Kelas III Illu **Belum Memiliki Gedung Terminal Penumpang**. Gedung Terminal berfungsi sebagai pembatas antara area publik dan area sisi udara (*airside*). Tanpa Gedung terminal, orang yang tidak berkepentingan dapat dengan mudah masuk ke area landasan, yang membahayakan operasional pesawat.
- Terminal Kargo: Bandar Udara Kelas III Illu **Belum Memiliki Gedung Terminal Kargo** dan gudang penyimpanan barang yang representatif menyebabkan logistik yang tiba sering menumpuk di area terbuka, sehingga rentan terhadap kerusakan akibat faktor cuaca.

d. Keamanan Sarana dan Prasarana

- Pagar Pengaman Bandara: Masalah klasik di bandara pedalaman Papua termasuk Illu adalah pagar pengaman keliling yang sering rusak atau sengaja dirusak. Hal ini menyebabkan hewan ternak atau warga sering melintasi area landasan, yang membahayakan proses lepas landas dan pendaratan pesawat.
- **Proteksi Objek Vital:** Fasilitas bandara rentan terhadap aksi sabotase atau pengrusakan jika terjadi peningkatan eskalasi konflik di wilayah Pegunungan Tengah.

e. Masalah Pemeliharaan dan Suku Cadang

- **Logistik Pemeliharaan:** Karena letaknya yang terpencil, pengiriman suku cadang untuk perbaikan alat komunikasi radio atau kendaraan pemadam kebakaran di bandara memakan waktu lama dan biaya tinggi.

4) Keselamatan dan Keamanan Bandara

Permasalahan keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Kelas III Illu sangat dipengaruhi oleh faktor geografis dan stabilitas wilayah.

Berikut adalah rincian permasalahannya:

a. Gangguan Keamanan dari Kelompok Kriminal Bersenjata

- **Ancaman Penembakan:** Risiko penembakan terhadap pesawat yang sedang melakukan proses *landing* atau *take-off* merupakan ancaman keamanan tertinggi di Ilu. Posisi landasan yang dikelilingi perbukitan memberikan celah bagi kelompok bersenjata untuk melakukan serangan dari ketinggian.
- **Objek Vital Nasional:** Bandara sering dijadikan target sabotase untuk memutus rantai pasok logistik dan menarik perhatian politik, yang mengakibatkan operasional bandara sering ditutup mendadak demi keselamatan kru dan penumpang

b. Pelanggaran Area Steril Bandara

- **Pagar Pengaman yang Tidak Memadai:** Masalah klasik di Bandar Udara Kelas III Ilu adalah pagar pembatas yang sering rusak atau sengaja dirusak. Hal ini menyebabkan manusia dan hewan ternak (seperti babi) sering melintasi landasan pacu.

c. Keterbatasan Alat Bantu Pendaratan dan Navigasi

- **Penerbangan Visual (VFR):** Bandar Udara Kelas III Ilu tidak memiliki peralatan navigasi instrumen yang modern. Penerbangan sepenuhnya bergantung pada penglihatan pilot, sehingga sangat berisiko saat terjadi perubahan cuaca mendadak.
- **Faktor Cuaca dan Mikroklimat:** Kabut tebal dan angin kencang sering muncul tiba-tiba di wilayah Ilu. Tanpa alat bantu pendaratan yang memadai, risiko kecelakaan akibat kegagalan pendaratan dalam kondisi visibilitas rendah sangat tinggi.

d. Ketiadaan Fasilitas Penunjang Keselamatan (PKP-PK)

- **Sarana Pemadam Kebakaran:** Standar keselamatan penerbangan mewajibkan adanya unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). Di Bandar Udara kelas III Ilu, fasilitas

ini seringkali sangat minim atau tidak sesuai standar kelas bandara, sehingga respon terhadap keadaan darurat menjadi sangat lemah.

e. Tidak memiliki Gedung Terminal untuk Pemeriksaan Keamanan

- **Pemeriksaan Penumpang dan Barang:** Ketiadaan gedung terminal yang representatif menyebabkan proses *screening* keamanan tidak bisa dilakukan secara ketat sesuai standar nasional (PKPN). Hal ini meningkatkan risiko masuknya barang berbahaya ke dalam kabin pesawat.

BAB II

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

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045

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

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

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

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

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

2045 ditetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan dan 17 arah (tujuan) pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 sebagai berikut:

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

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

2. Transformasi Ekonomi;

- IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi;
- IE5 Penerapan Ekonomi Hijau;
- IE6 Transformasi Digital;
- IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global;
- IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi.

3. Transformasi Tata Kelola;

- IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif.

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

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

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

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

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

- 1. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;**
- 2. Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan; dan**
- 3. Mewujudkan Kesenambungan 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. Kestinambungan 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 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



Gambar 2.1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

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

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



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

Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan

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

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

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromanufaktur industri di Sentra Produksi melalui Pemanfaatan 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 pengakuan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan pengabdian 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 birokrasi 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);

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

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

VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

- a. **Handal:** tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
- b. **Inklusif:** tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat;

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

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

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

TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan

Balanced Scorecard (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Stakeholder)	2.0 Terwujudnya misi rahmah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level Stakeholder Persepsi stakeholder pada lingkaran nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Customer)	2.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	TKT.1 Capaian kinerja pelayanan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Pelayanan Layanan Transportasi Nasional (CKLN) $CKLN = \frac{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}$ IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional
PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	2.2 Terwujudnya layanan dan SDM transportasi yang bermutu	IKL.2 Capaian kinerja pelayanan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (CKPK) $CKPK = \frac{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}$ IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Pelayanan Rekomendasi Kebijakan Transportasi
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	2.3 Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang bertanggung jawab dan adaptif di lingkungan pemerintahan	IKL.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (CKRB) $CKRB = \frac{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}{IKM_{KIN} \times TTK_{KIN} + IKM_{KIN} \times TTK_{KIN}}$ IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan IKM_{KIN} = Realisasi Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TKK_{KIN} = Target Indeks Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

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

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

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

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator 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 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 03.01.01	Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	Lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 03.01.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	Juta ton	1.391	1.491	1.536

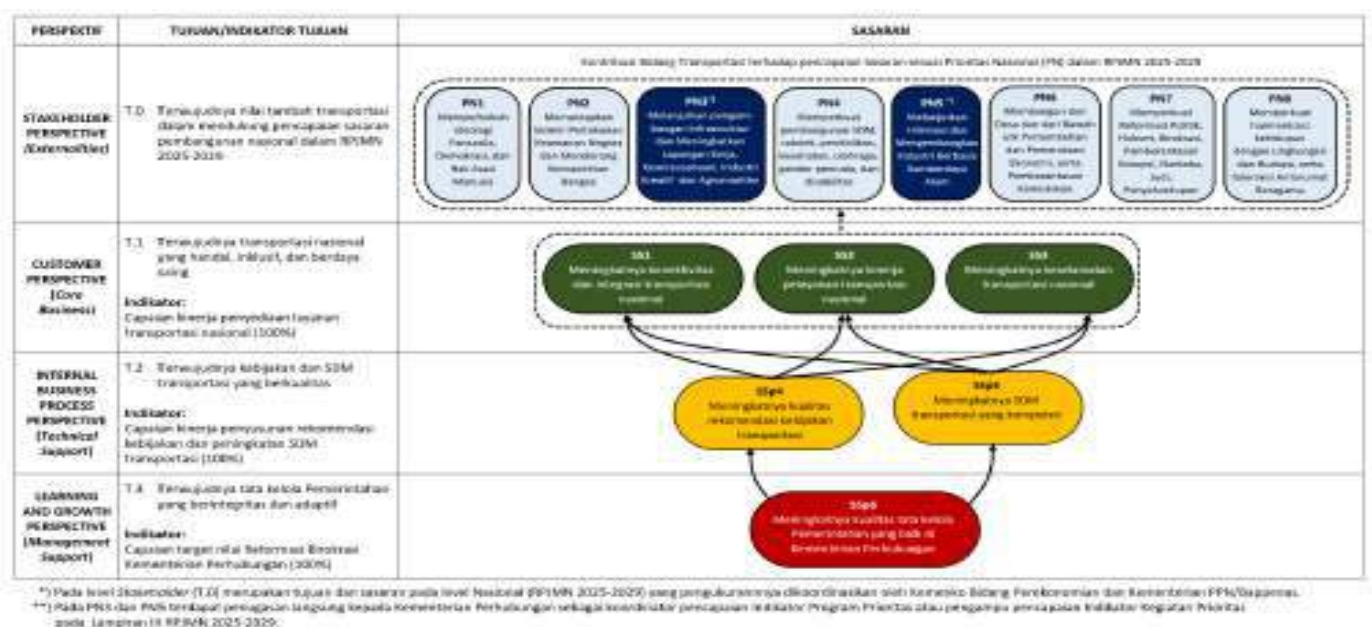
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

Gambar 2.2 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam Gambar 2.2 digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari *core business* Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat ditandai sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

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



Gambar 2.3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

VISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

MISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

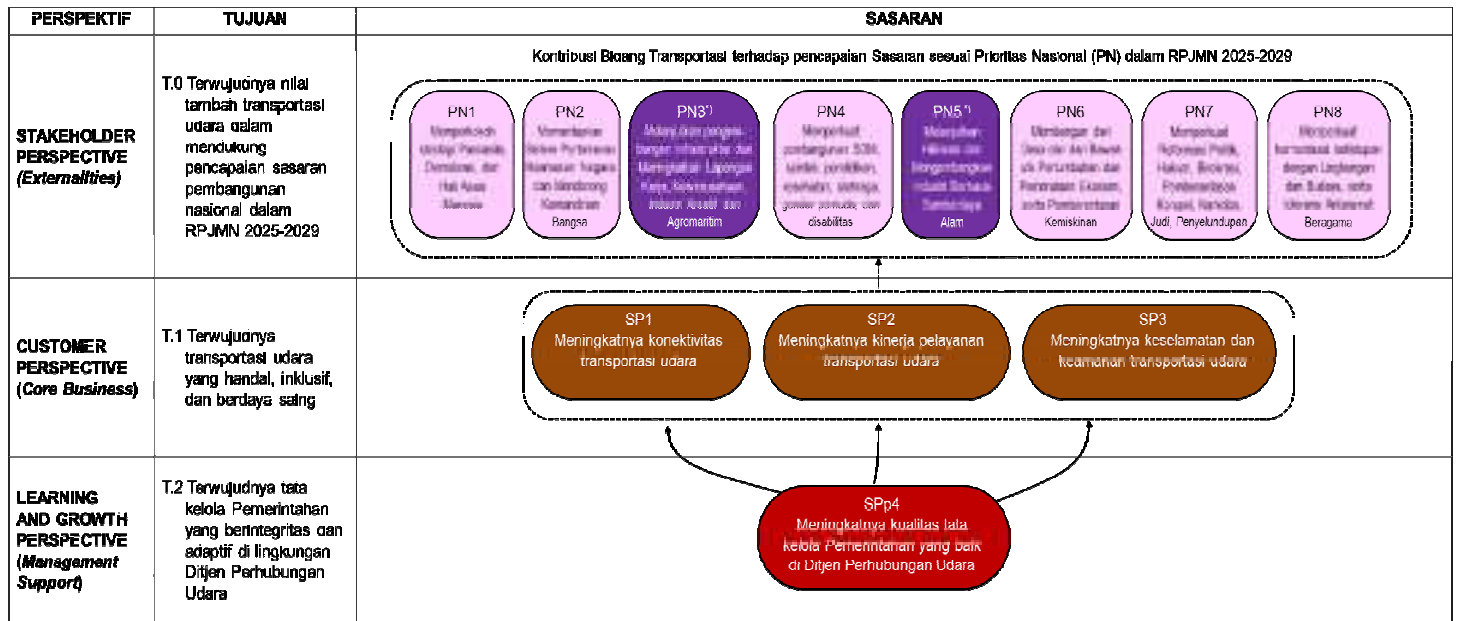
1. *Customer Perspective (Core Business)*

- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara.
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase On Time Performance (OTP) Penerbangan;
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara.
- Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
 - IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara

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

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

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



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

Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut:

- Keselamatan Penerbangan

Suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya;

- Keamanan Penerbangan

Suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur

- Pelayanan

Proses pemenuhan kebutuhan pengguna jasa di Bandar Udara.

MISI

1. Mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara;
2. Meningkatkan sarana dan prasarana bandar udara yang handal dan optimal;
3. Mewujudkan pelayanan jasa kebandarudaraan yang berkualitas, dengan didukung oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang professional;
4. Meningkatkan kinerja administrasi dan keuangan yang terukur dan akuntabel.

TUJUAN

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

SASARAN

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

1. Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara;
2. Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara;
3. Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN UPBU KELAS III ILLU

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

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

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Kelas III Illu Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Illu

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III ILLU

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III ILLU

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Illu 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 Illu dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Illu dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam perusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas III Illu 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 Puncak Jaya;
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Puncak Jaya.

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 Illu, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025-2029 sesuai dengan **Layout Plan** yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2020-2024 antara lain adalah :

- a. Pembangunan Terminal Penumpang 252 m2 termasuk Sarana dan Prasarana Pendukungnya;
- b. Pengawasan pengembangan fasilitas sisi darat;
- c. Pengadaan dan Pemasangan Build Sign dan Grafic Sign;
- d. Pengadaan Kursi Penumpang 1 Set @3 Seat;
- e. Pengadaan Conveyor Belt;
- f. Pengadaan PJU Solar Cell;
- g. Pengadaan Windshock;
- h. Pengadaan dan Pemasangan PLTS 6 KWP;
- i. Pembangunan Talud Penahan Longsor Tahap I dan Tahap II;
- j. Pembangunan Gapura;
- k. Pembangunan Pos Jaga 2 Unit;
- l. Pembangunan Bak Penampungan Air (8 m3) dan Pemasangan Instalasi Pipa Air Termasuk Pompa;
- m. Penyusunan Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (Masterplan);
- n. Penyusunan Dokumen Rencana Teknik Terinci (RTT) Sisi Darat dan Sisi Udara;
- o. Penyusunan Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup Bandar Udara;

- p. Pekerjaan Pelapisan Permukaan Runway (800m x 18m) dan Apron (30m x 50m) dengan Aspal Seal Coat Termasuk Marking;
 - q. Rehabilitasi Bangunan Gedung Kantor Semi Permanen;
 - r. Pengadaan dan Pemasangan Peralatan X- Ray Cabin Single View Dengan Aplikasi TIP dan Automatic Threat Detection;
 - s. Pengadaan dan Pemasangan Peralatan X- Ray Bagasi Single View Dengan Aplikasi TIP dan Automatic Threat Detection;
 - t. Pengadaan dan Pemasangan WTMD;
 - u. Pengadaan dan Pemasangan CCTV;
 - v. Pengadaan HT;
 - w. Pengadaan Peralatan Penunjang PKP-PK;
 - x. Pengadaan Peralatan Penunjang Mobil Ambulance;
 - y. Pengadaan dan Pengiriman Kendaraan Comando;
 - z. Pengadaan dan Pengiriman Kendaraan Tanki Air;
 - aa. Pekerjaan Pembuatan Bak Penampung Air PKP-PK;
 - bb. Air 2 Unit Termasuk Instalasi Pipa;
 - cc. Pekerjaan Pembuatan Gedung PKP-PK dan Jalan akses PKP-PK;
 - dd. Penyusunan Dokumen AEP;
 - ee. Amandemen ASP;
 - ff. Rapat Komite Keamanan Bandara;
 - gg. Rapat Komite Keselamatan Bandara;
 - hh. Pelaksanaan PKD Full Scale;
 - ii. Pelaksanaan PKD Table Top;
 - jj. Rekondisi dan Pemenuhan Standar Warna Kendaraan PKP-PK RIV Type IV;
 - kk. Penataan Pagar Sisi Udara;
 - ll. Jasa Konsultans Penyusunan Dokumen Kelengkapan Usulan Kegiatan;
 - mm. Penyusunan Laporan RKL RPL
 - nn. Penyusunan Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN)
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 Illu antara lain:

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

Dalam Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 **Bandar Udara Kelas III Illu tidak ada dalam Uraian kebijakannya** yang disebut dalam dokumen ini.

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

Dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 **Bandar Udara Kelas III Illu tidak ada dalam Uraian kebijakannya** yang disebut dalam dokumen ini.

c. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tata Nalangan Kebandarudaraan Nasional

a. Peran Bandar Udara

Bandar udara memiliki peran sebagai:

- Simpul dalam jaringan transportasi sesuai hierarkinya, yaitu titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara;
- Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi, serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- Tempat kegiatan alih moda transportasi merupakan tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk

interkoneksi antarmoda pada simpul transportasi yang ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan sistem transportasi nasional;

- Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan, dimaksudkan agar keberadaan Bandar Udara dapat memudahkan transportasi ke dan dari wilayah di sekitarnya dalam rangka pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan, dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya dan ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan Rencana Pengembangan Ekonomi Nasional;
- Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana dimaksudkan agar keberadaan Bandar Udara dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah tertentu dan sekitarnya yang ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan mengenai pembangunan daerah tertinggal, ketentuan di bidang pertahanan negara, ketentuan di bidang pengelolaan daerah perbatasan, dan ketentuan di bidang penanggulangan bencana;
- Prasarana memperkuat Wawasan nusantara dan kedaulatan negara merupakan titik-titik lokasi Bandar Udara di wilayah nusantara saling terhubung dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan memperhatikan ketentuan di bidang keamanan dan pertahanan negara.

b. Hierarki Bandar Udara

Berdasarkan Hierarkinya Bandara Udara terdiri atas:

- Bandar Udara Pengumpul (Hub)
Merupakan bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam

jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.

Macam-macam bandar udara pengumpul:

- 1. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan primer (PP)**
merupakan bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 5.000.000 (lima juta) orang per tahun;
- 2. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder (PS)**
yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 1.000.000 (satu juta) dan kurang dari 5.000.000 (lima juta) orang per tahun;
- 3. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan tersier (PT)**
yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) terdekat yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 500.000 (lima ratus ribu) dan kurang dari 1.000.000 (satu juta) orang per tahun.

Jadi Bandar Udara Kelas III Illu termasuk Bandar Udara Pengumpul dengan Skala Pelayanan Tersier (PT).

- Bandar Udara Pengumpan (P) (*Spoke*)

Bandar Udara Pengumpan merupakan:

1. Bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas;
2. Bandar udara tujuan atau penunjang dari bandar udara pengumpul;
3. Bandar udara yang menjadi salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

c. Klasifikasi Bandar Udara

Klasifikasi bandar udara terdiri atas beberapa kelas bandar udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional bandar udara.

Kapasitas pelayanan merupakan kemampuan bandar udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang dan/atau barang yang meliputi:

- Kode angka (code number) yaitu perhitungan panjang landasan pacu berdasarkan referensi pesawat aeroplane reference field length (ARFL);
- Kode huruf (code letter) yaitu perhitungan sesuai lebar sayap dan lebar/jarak roda terluar pesawat.

Kode Nomor (Code Number)	Panjang Runway Berdasarkan Referensi Pesawat (Aeroplane Reference Field Length - ARFL)	Kode Huruf (Code Letter)	Bentang Sayap (Wing Span - WS)	Jarak Roda Utama Terluar (Outer Mean Gear - OMG)
1	ARFL < 800 m	A	WS < 15 m	OMG < 4.5 m
2	800 m ≤ ARFL < 1200 m	B	15 m ≤ WS < 24 m	4.5 m ≤ OMG < 6 m
3	1200 m ≤ ARFL < 1800 m	C	24 m ≤ WS < 36 m	6 m ≤ OMG < 9 m
4	1800 m ≤ ARFL	D	36 m ≤ WS < 52 m	9 m ≤ OMG < 14 m
		E	52 m ≤ WS < 56 m	9 m ≤ OMG < 14 m
		F	56 m ≤ WS < 80 m	14 m ≤ OMG < 16 m

Tabel Kriteria Klasifikasi Bandar Udara

d. **PP 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional tahun 2010-2025**

Dalam PP 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional tahun 2010-2025 **Bandar Udara Kelas III** **tidak ada dalam Uraian kebijakannya** yang disebut dalam dokumen ini.

e. **Dukungan bandar udara terhadap KEK atau KI**

Dukungan bandar udara terhadap KEK atau KI terhadap **Bandar Udara Kelas III** **tidak ada dalam Uraian kebijakannya** yang disebut dalam dokumen ini.

Arah kebijakan pengembangan bandar udara di tingkat nasional:

1. KP 13 Tahun 2021 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 – 2029 (Lampiran 1B Matriks Pendanaan)
 - a. Penyelenggaraan angkutan udara perintis angkutan penumpang, kargo dan BBM (termasuk dalam Korwil Nabire);

- b. Rehabilitasi dan Pengembangan Bandar Udara Illu – Puncak Jaya;
 - c. Jumlah peningkatan Fasilitas pelayanan Darurat Bandar udara Illu – Puncak Jaya.
2. KM 166 Tahun 2019 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional.
- KM 166 Tahun 2019 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU):
- a. Bandar Udara Illu – Puncak Jaya memiliki peran sebagai simpul, gerbang ekonomi, alih moda transportasi, daerah terisolir, rawan dan sebagai wawasan Nusantara;
 - b. Bandar Udara Illu – Puncak Jaya memiliki fungsi sebagai pemerintahan, perusahaan;
 - c. Bandar Udara Illu – Puncak Jaya dipergunakan sebagai bandar udara domestic;
 - d. Bandar Udara Illu – Puncak Jaya hierarki sebagai pengumpan;
 - e. Bandar Udara Illu – Puncak Jaya memiliki klasifikasi 2B.

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 Illu (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.

Tabel 3.1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1.	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis	a. Pemeliharaan Preventif Terjadwal: Melakukan inspeksi rutin terhadap infrastruktur kritis seperti <i>runway</i>, dan <i>Apron</i>, dan sistem drainase untuk mencegah kerusakan mendadak akibat faktor cuaca ekstrem di pegunungan. b. Peningkatan Keamanan (AVSEC & Aparat Terkait): Berkolaborasi dengan TNI/Polri untuk menjaga objek vital bandara dari tindakan melawan hukum,	UPBU Kelas III Illu

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		mengingat kondisi keamanan di wilayah pegunungan Papua yang dinamis.	
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara	a. Penyediaan Sarana Dasar: Menjamin ketersediaan fasilitas minimal yang berfungsi baik, seperti area ruang tunggu yang bersih, toilet yang layak, serta sarana informasi jadwal penerbangan yang akurat bagi masyarakat lokal.	
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara			
1	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Implementasi Safety Management System (SMS): Melakukan identifikasi bahaya (<i>hazard identification</i>) dan pemantauan Indikator Kinerja Keselamatan (SPI) secara rutin untuk mendeteksi tren risiko sebelum terjadi insiden. b. Peningkatan Security Awareness: Mengadakan program kesadaran keamanan bagi seluruh personel bandara dan pemangku kepentingan untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan akses daerah terbatas.	UPBU Kelas III Illu
2	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang	a. Pemenuhan Marka dan Rambu Landasan: Melakukan percepatan pengadaan dan pemeliharaan marka landasan (<i>runway</i>), <i>threshold</i> , serta rambu-rambu navigasi visual guna memastikan panduan pendaratan yang jelas di medan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	ditetapkan	pegunungan. b. Optimalisasi Fasilitas PKP-PK (Pemadam Kebakaran): Memastikan ketersediaan kendaraan dan personel Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) sesuai dengan kategori bandara untuk memitigasi risiko fatalitas saat terjadi insiden. c. Penguatan Pagar Pengaman (<i>Perimeter Fencing</i>): Melakukan pembangunan atau perbaikan pagar pembatas bandara untuk mencegah masuknya orang, hewan, atau kendaraan yang tidak berkepentingan ke sisi udara (<i>airside</i>). d. Program Sertifikasi Personel: Memastikan seluruh personel teknis memiliki lisensi dan rating yang valid untuk mengoperasikan fasilitas keselamatan dan keamanan, sesuai dengan standar kompetensi nasional.	
3.	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Penyediaan Data Meteorologi Real-Time: Memperkuat kerja sama dengan BMKG untuk penyediaan informasi cuaca yang diperbarui setiap jam (METAR/SPECI) agar pilot dapat mengambil Keputusan. b. Pemasangan Alat Monitoring Cuaca Otomatis: Menggunakan sistem <i>Automated Weather Observing System</i> (AWOS) di	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		ujung landasan untuk mengukur visibilitas, arah angin, dan tekanan udara secara otomatis. c. Sistem Drainase yang Masif: Membangun dan merawat sistem drainase bandara yang mampu mengalirkan volume air hujan ekstrem guna mencegah banjir di landasan atau penggerusan tanah (<i>landslide</i>) di area sekitar bandara. d. Inspeksi Infrastruktur Pasca-Kejadian: Mewajibkan inspeksi fisik segera terhadap landasan pacu (<i>runway</i>) dan bangunan fasilitas setelah terjadinya gempa atau hujan lebat yang berdurasi lama untuk mendeteksi adanya retakan atau pergeseran tanah.	
3	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Bidang Keamanan dan Keselamatan	a. Multitasking Personel: Memberikan pelatihan tambahan agar personel memiliki kemampuan ganda (contoh: staf administrasi yang dilatih dasar-dasar pemadaman api) sebagai pendukung dalam kondisi darurat, selama tidak melanggar ketentuan lisensi utama. b. Pemanfaatan E-Learning: Menggunakan platform pembelajaran digital untuk materi teori keselamatan penerbangan, sehingga personel di Bandara Ilu tetap bisa mengikuti perkembangan regulasi terbaru tanpa harus meninggalkan lokasi tugas.	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		c. Standar Operasional Prosedur (SOP) Berbasis Risiko: Menyusun SOP yang lebih ketat untuk mengompensasi keterbatasan personel, misalnya dengan memperketat jadwal patroli pada jam-jam rawan penerbangan. d. Kerja Sama dengan Aparat Keamanan (TNI/Polri): Melakukan <i>Memorandum of Understanding</i> (MoU) untuk dukungan bantuan pengamanan (BKO) guna menutupi kekurangan jumlah personel AVSEC dalam menjaga obyek vital bandara.	
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	a. Penyusunan Anggaran Berbasis Skala Prioritas: Memastikan perencanaan anggaran difokuskan terlebih dahulu pada kebutuhan mandatori seperti keselamatan (PKP-PK) dan keamanan (AVSEC) sebelum dialokasikan untuk pembangunan fasilitas pendukung lainnya. b. Sinkronisasi dengan Rencana Induk Bandara (RIB): Menjamin bahwa setiap usulan anggaran tahunan selaras dengan dokumen pengembangan bandara jangka panjang untuk menghindari pemborosan atau proyek mangkrak. c. Peningkatan Akurasi Estimasi Biaya: Melakukan survei harga pasar terkini di	UPBU Kelas III Illu

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		wilayah pegunungan Papua untuk menyusun Rencana Anggaran Biaya (RAB) yang realistis, mengingat biaya logistik dan material di daerah tersebut jauh lebih tinggi. d. Penerapan Manajemen Risiko Keuangan: Mengidentifikasi potensi hambatan penyerapan anggaran sejak awal tahun dan menyiapkan skema revisi anggaran secara cepat dan tepat. e. Sertifikasi Pengelola Keuangan: Mewajibkan Bendahara, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK), dan Pejabat Penandatanganan Surat Perintah Membayar (PPSPM) memiliki sertifikasi kompetensi yang masih berlaku sesuai standar Kementerian Keuangan. f. Rapat Evaluasi Kinerja Anggaran (Reviu): Menggelar rapat evaluasi bulanan untuk memantau progres penyerapan anggaran dan capaian fisik, sehingga hambatan di lapangan dapat segera dicarikan solusinya oleh pimpinan.	
2	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Kantor UPBU Kelas III Illu	a. Pola Kerja Multitasking: Memberikan pelatihan lintas fungsi bagi personel yang ada agar mampu mendukung operasional bandara dalam situasi darurat, tanpa mengabaikan tugas utama masing-masing. b. Sistem Penempatan Berbasis Ikatan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		Dinas: Mengusulkan penempatan lulusan sekolah kedinasan perhubungan (seperti Poltekbang) dengan masa ikatan dinas di Bandara Illu untuk menjamin ketersediaan SDM secara berkelanjutan. c. Pemberian Insentif Khusus Daerah Terpencil: Mengusulkan tunjangan kemahalan, tunjangan risiko tinggi, atau fasilitas rumah dinas yang layak guna meningkatkan motivasi dan loyalitas personel yang bertugas di daerah pegunungan d. Sistem Informasi SDM Terintegrasi: Menggunakan aplikasi Sistem Informasi Kepegawaian Kemenhub untuk memantau masa berlaku lisensi personel secara otomatis, sehingga pengajuan diklat penyegaran (<i>recurrent training</i>) dapat dilakukan tepat waktu sebelum lisensi kedaluwarsa	
3	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas III Illu	a. Implementasi Tanda Tangan Elektronik (TTE): Mempercepat adopsi TTE yang tersertifikasi oleh BSRE untuk proses administrasi dan surat-menyurat guna memangkas birokrasi fisik yang memakan waktu lama karena kendala geografis. b. Digitalisasi Arsip dan Dokumen: Melakukan migrasi dokumen fisik ke	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		format digital (scan) secara bertahap untuk memudahkan akses data dan menjaga keamanan dokumen dari risiko kerusakan fisik atau bencana alam. c. Edukasi Keamanan Data: Melakukan sosialisasi berkala mengenai pentingnya keamanan kata sandi dan bahaya <i>phishing</i> untuk melindungi data pemerintahan yang bersifat rahasia. d. Backup Data Rutin: Menerapkan prosedur pencadangan data otomatis ke <i>hard drive</i> eksternal maupun penyimpanan awan (<i>cloud</i>) untuk memastikan pemulihan data yang cepat jika terjadi serangan siber atau kerusakan sistem. e. Pelatihan Literasi Digital Intensif: Menyelenggarakan pelatihan penggunaan perangkat lunak kolaborasi (seperti Zoom, Google Workspace, atau aplikasi internal Kemenhub) bagi seluruh staf agar tidak terjadi kesenjangan kemampuan teknologi.	
4	Kurang optimalnya kelembagaan di lingkungan UPBU Kelas III Illu	a. Evaluasi Analisis Jabatan (Anjab) dan ABK: Melakukan pemutakhiran Analisis Jabatan dan Analisis Beban Kerja untuk memastikan pembagian tugas antarpegawai tidak tumpang tindih (<i>overlapping</i>), terutama dalam kondisi keterbatasan personel di bandara kelas III Illu.	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		b. Penyusunan SOP yang Komprehensif: Menyusun dan mensosialisasikan Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk setiap fungsi layanan (teknis, operasional, dan administratif) agar alur kerja tetap konsisten meskipun terjadi pergantian pimpinan atau staf. c. Formalisasi Forum Komite Keamanan & Keselamatan: Menyelenggarakan rapat rutin Komite Keamanan Bandar Udara yang melibatkan TNI, Polri, Pemerintah Daerah Puncak Jaya, dan tokoh masyarakat lokal untuk memperkuat posisi kelembagaan bandar Udara Kelas III Illu. d. Sinkronisasi dengan Pemerintah Daerah: Meningkatkan koordinasi dengan Pemda terkait pemanfaatan lahan sekitar bandara dan dukungan infrastruktur akses jalan, guna menjamin kepastian hukum operasional kelembagaan UPBU. e. Legalitas Aset dan Lahan: Melakukan percepatan sertifikasi lahan bandara dan inventarisasi aset negara secara digital untuk menghindari sengketa lahan yang dapat mengganggu stabilitas kelembagaan.	
5	Regulasi belum menyesuaikan dengan perubahan	a. Sistem Monitoring Regulasi Terpusat: Membentuk tim kecil di lingkungan UPBU untuk memantau secara rutin perubahan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	teknologi atau kebijakan terbaru	<i>Civil Aviation Safety Regulation (CASR)</i> dan surat edaran dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara agar teknis operasional selalu <i>up-to-date</i>. b. Benchmarking ke Bandara Maju: Melakukan studi banding ke bandara kelas utama yang telah mengimplementasikan teknologi terbaru untuk memahami bagaimana regulasi diterapkan secara praktis di lapangan. c. Audit Kepatuhan Berkala: Melakukan <i>gap analysis</i> antara regulasi yang berlaku saat ini dengan praktek teknologi yang digunakan di Bandara Illu untuk memastikan tidak ada pelanggaran hukum yang tidak disengaja.	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III ILLU

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.

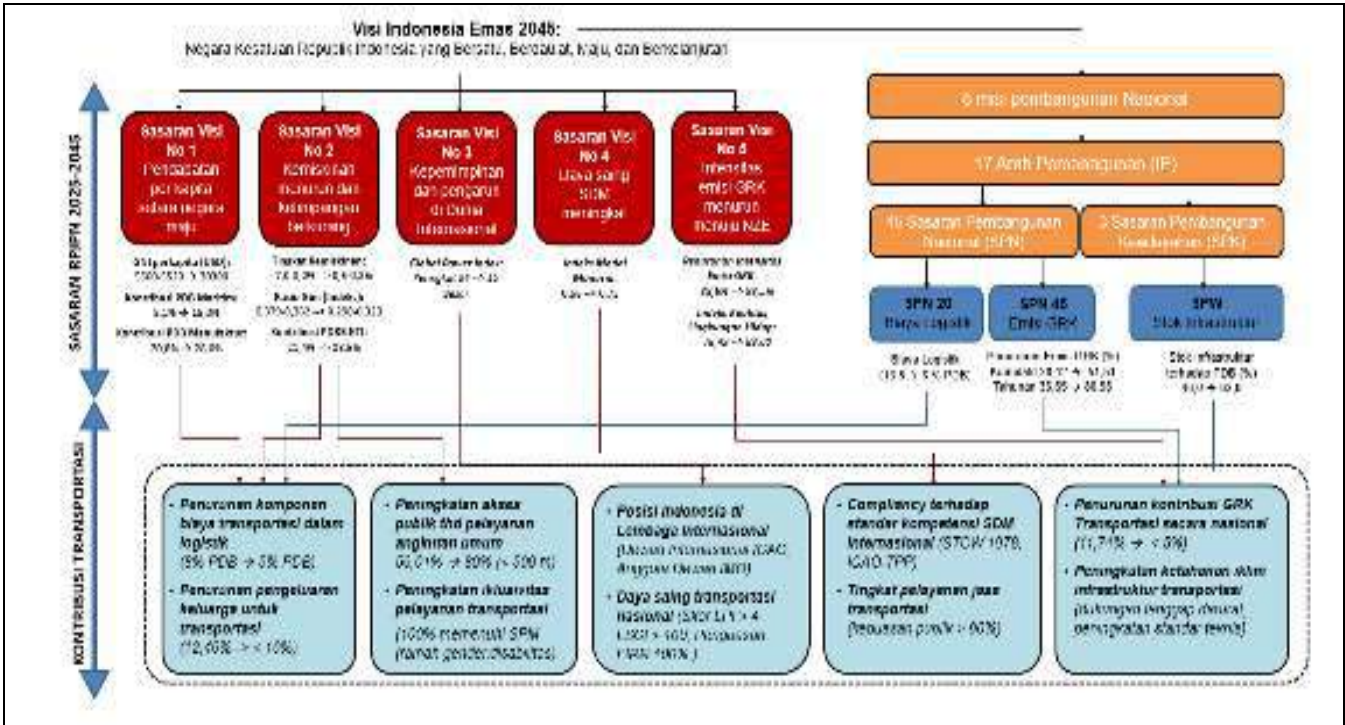
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen 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

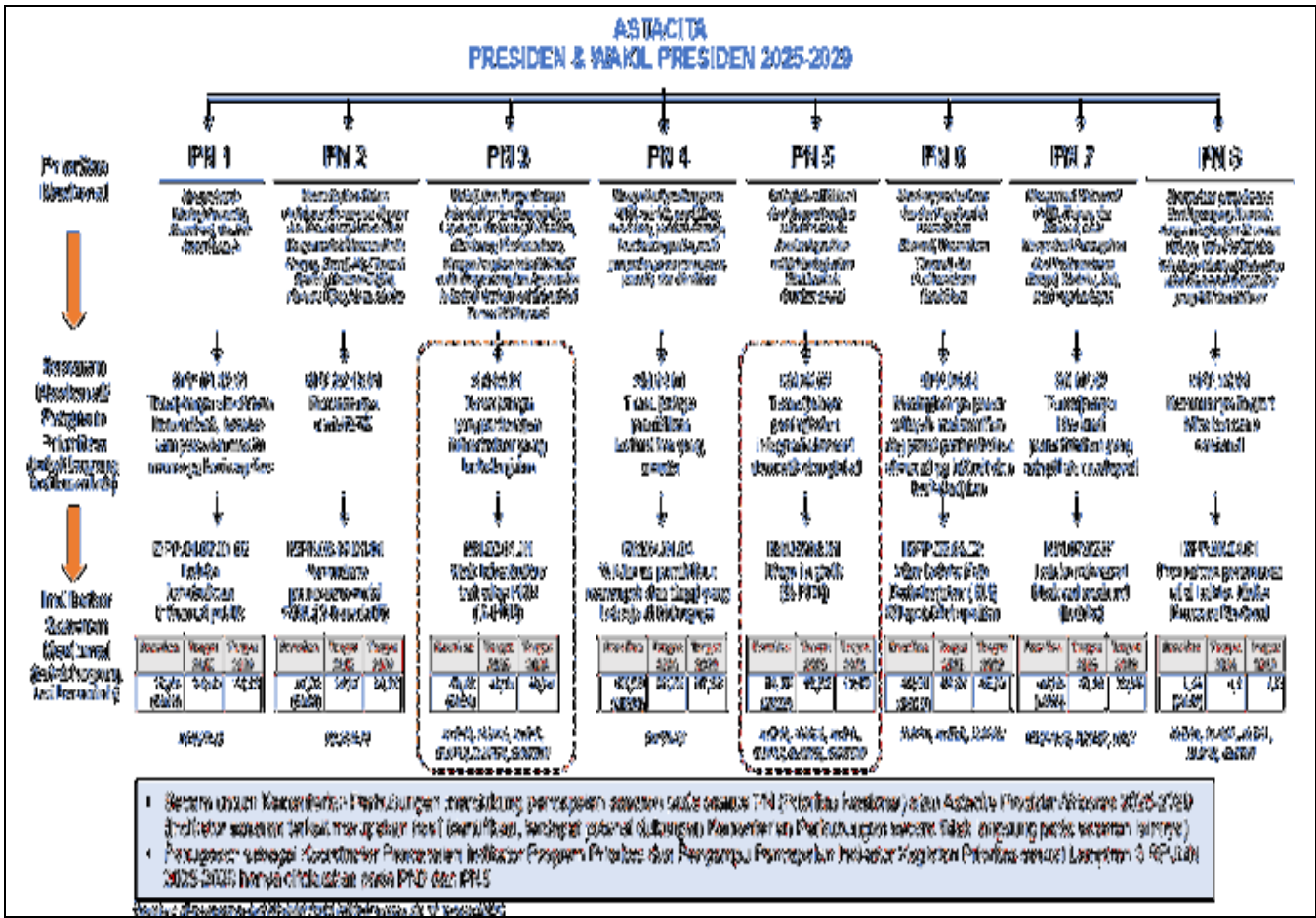
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi 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, MENGEDEMBANGKAN INDUSTRI KREATIF SERTA MENGEDEMBANGKAN 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/ Penguasa
02 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								
02.01 PP: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda	C1 - Meningkatnya konektivitas layanan multi moda melalui integrasi transportasi darat, laut dan udara	04 - On Time Performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85		022 - Kementerian Perhubungan
02.01.04 KP: Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	C1 - Terwujudnya jaringan bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	110 (2023)	116	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	30,56 (2023)	77	81		022 - Kementerian Perhubungan
02.01.04.01 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara								
02.01.04.02 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Prioritas								
02.01.04.03 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Tertinggal								
02.01.04.04 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Non komersial Angkutan Udara Penumpang								
02.01.04.05 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Non komersial Kargo Udara								
02.01.04.06 PRO-P: Keselamatan dan Keamanan Penerbangan								
02.01.04.07 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 MENGEDEMBANGKAN 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/ Penguasa
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	D1 - Menguatnya Infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PGB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

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

Indikator		Satuan	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	

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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									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, indicator "*Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB*" merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk untuk menilai dampak kebijakan pada peningkatan daya saing logistik nasional dan mendukung konektivitas ekonomi di wilayah Indonesia. Penurunan biaya logistik menunjukkan peningkatan kinerja pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi udara yang efisien antara lain melalui optimalisasi proses, digitalisasi layanan, peningkatan kapasitas fasilitas kargo, dan mendorong kolaborasi antar pelaku usaha.

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

Tabel 4.6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Indikasi Kegiatan Srategis RPJMN 2025 – 2029 Bandar Udara Kelas III Illu tidak ada disebutkan dalam RPJMN.

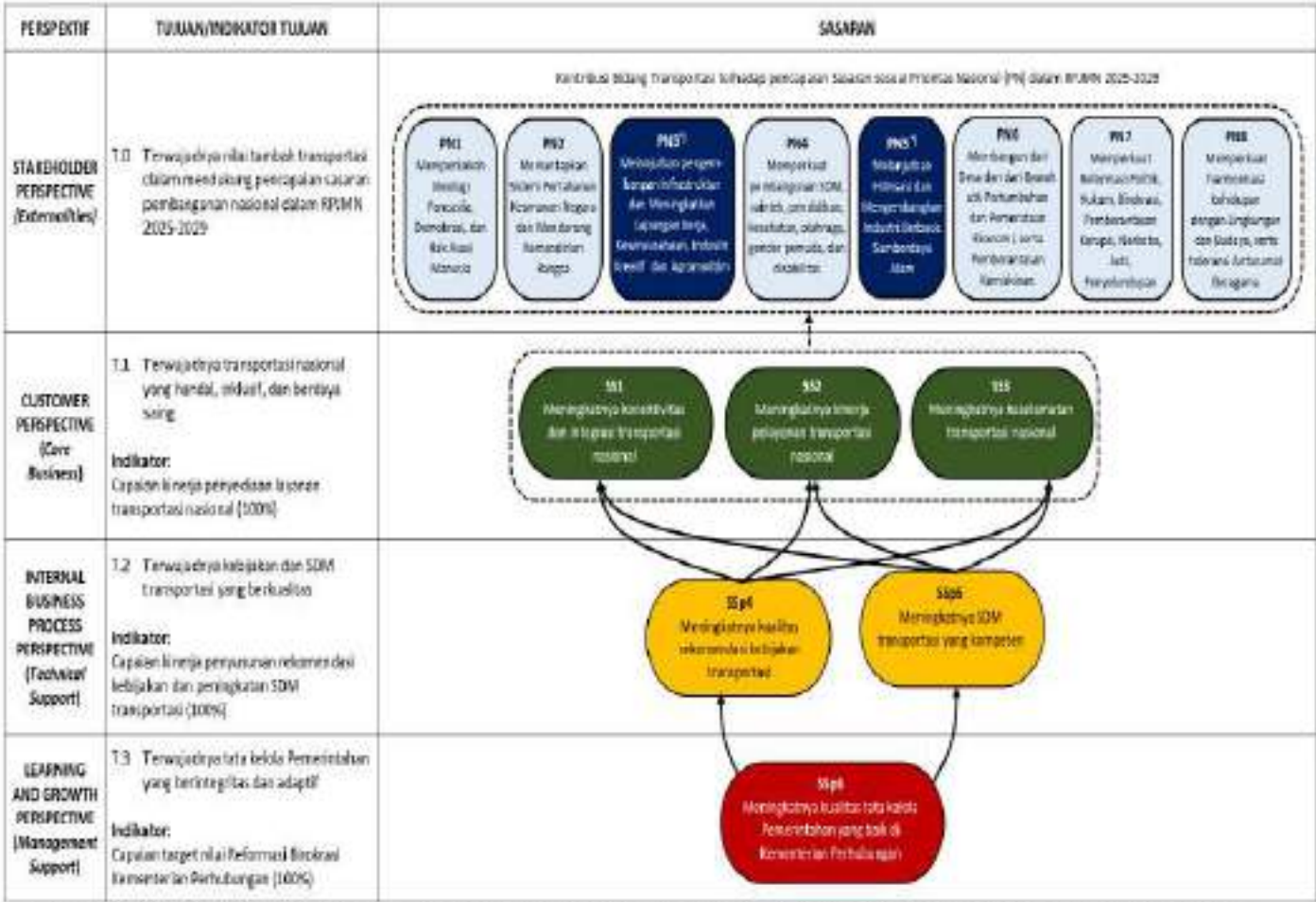
4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Indikasi Kegiatan Srategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 Bandar Udara Kelas III Illu tidak ada disebutkan dalam RPJMN.

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



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

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

Tabel 4.7Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

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

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

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

Keterangan:

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

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS III TAHUN 2025-2029

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

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	4.500	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	420.000	250.000	255.000	260.000	265.000	270.000
			Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	1.200	1.000	1.050	1.100	1.150	1.200
			Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	89.00	92.60	92.70	92.80	92.90	93.00
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator (SPI)</i> Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	80	80	80	80

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	6	6	80,75	80,80	80,85	80,90
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	26.741.563.933	23.643.602.317	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

A. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

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

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

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas III Illu tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar **Rp. 85.019.980.397** Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Illu 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 Illu
Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM /KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	KANTOR UPBU KELAS III ILLU	6.909.707.000	15.334.991.800	14.324.212.880	26.431.308.008	22.019.760.709	85.019.980.397
	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	717.844.000	7.047.523.400	6.146.986.240	17.417.695.364	12.091.275.400	43.421.324.404
1960	Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	0
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	4.113.000.000	4.000.000.000	15.277.000.000	10.000.000.000	33.390.000.000
4646	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	0	1.125.000.000	475.000.000	200.000.000	275.000.000	2.075.000.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	717.844.000	1.809.523.400	1.671.986.240	1.940.695.364	1.816.275.400	7.956.324.404
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	6.191.863.000	8.287.468.400	8.177.226.640	9.013.612.644	9.928.485.308	41.598.655.992

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Illu 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 Illu disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Illu yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Illu 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 Illu, 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 Illu Tahun 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK). Monitoring, pelaporan dan evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan dokumen perencanaan tahunan dilaporkan dalam laporan kinerja Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas UPBU merupakan dukungan bagi Ditjen Perhubungan Udara dalam penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

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

Kepala Kantor

UPBU Kelas III Illu



Catur Basuki Rakhmad, S.T

NIP. 19780325 200212 1 003

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP-DJPU 140 TAHUN 2026
TENTANG
PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 20 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, mengatur Indikator Kinerja Kegiatan untuk Satuan Kerja;
- b. penyusunan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengacu pada Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
- c. bahwa Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 107 Tahun 2026 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029; dan
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggaraan Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 80);

4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2026 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 29);
6. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1842);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1332) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 602);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402);
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029;
11. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 107 Tahun 2026 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029
- PERTAMA : Menetapkan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.

- KEDUA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA terdiri atas:
- a. Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK); dan
 - b. Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Penunjang (IKSKp).
- KETIGA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sekurang-kurangnya adalah indikator keluaran (*output*).
- KEEMPAT : Petunjuk Manual dari Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA tercantum dalam Lampiran, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.
- KELIMA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA tercantum dalam dokumen Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan merupakan acuan ukuran kinerja yang digunakan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk menyusun dokumen:
- a. rencana kinerja tahunan;
 - b. rencana kerja dan anggaran;
 - c. perjanjian kinerja;
 - d. pengukuran kinerja;
 - e. laporan kinerja;
 - f. evaluasi pencapaian kinerja.
- KEENAM : Dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berwenang untuk:
- a. melakukan pembinaan dalam rangka penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Rencana Kerja dan Anggaran, Perjanjian Kinerja, Pengukuran Kinerja, Laporan Kinerja; dan
 - b. melakukan evaluasi atas pelaksanaan sistem akuntabilitas Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- KETUJUH : Dalam rangka pencapaian target Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka seluruh Direktorat teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan pembinaan teknis dan evaluasi terhadap pencapaian target Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dimaksud.

- KEDELAPAN : Pada saat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mulai berlaku, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
- KESEMBILAN : Keputusan Direktur Jenderal ini berlaku sejak tanggal ditetapkan

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 11 Juni 2026

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Para Kepala Biro di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
7. Para Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
8. Para Kepala Bagian di lingkungan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,



LAMPIRAN
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP-DJPU 140 TAHUN 2026
TENTANG
PENETAPAN INDIKATOR KINERJA
KEGIATAN KANTOR UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT
JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

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

KODE	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)		SATUAN
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1. 1	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang
		IKSK 1. 2	Jumlah kargo yang dilayani	Kg
		IKSK 1. 3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara	Indeks
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2. 1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	%
		IKSK 2. 2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%

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

KODE	SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)		SATUAN
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3. 1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai
		IKSKp 3. 2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%
		IKSKp 3. 3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%

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

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

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.1	Jumlah Penumpang yang dilayani

DEFINISI

Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam manifest pesawat

FORMULA INDIKATOR

Jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.

SUMBER DATA

Laporan Manifest dari Maskapai yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait

SATUAN

Orang

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani

DEFINISI

- 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 tentang Penerbangan);
- Jumlah kargo sesuai tercantum pada *manifest*.

FORMULA INDIKATOR

Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal.

SUMBER DATA

Laporan Manifest dari Maskapai yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait

SATUAN

Kg

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI
- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu; - Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat.
FORMULA INDIKATOR
Jumlah pergerakan pesawat niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.
SUMBER DATA
Laporan pergerakan pesawat dari <i>Airline</i> atau dari <i>Airnav</i> (LPPNPI) yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait
SATUAN
Angka
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara

DEFINISI
Survei Kepuasan Masyarakat adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh unit penyelenggara Bandar Udara. Survei Kepuasan Masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan menggunakan aplikasi survei yang terdiri atas survei Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan survei Indeks Persepsi Korupsi (IPK). Dalam hal ini tingkat kepuasan masyarakat yang diukur hanya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM). Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah hasil pengukuran dari kegiatan Survei Kepuasan Masyarakat berupa angka. IKM terhadap pelayanan Bandar Udara merupakan layanan yang diberikan kepada seluruh pengguna layanan Bandar Udara yang di koordinir secara terpusat oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) Kementerian Perhubungan. Survei Kepuasan Masyarakat mengacu pada Permenpan RB terkait Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.
FORMULA INDIKATOR
Nilai survei pengguna jasa di lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan
SUMBER DATA
Aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan Bagian/Sub Bagian/Urutan Tata Usaha.
SATUAN
Indeks
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM (IKSP)	
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi udara

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara
DEFINISI			
- Kinerja Keselamatan adalah pencapaian Keselamatan penerbangan yang terukur di tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan. Indikator Kinerja Keselamatan adalah metrik yang digunakan untuk mengukur dan memantau Kinerja Keselamatan tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk perkembangan dalam pencapaian Tujuan Keselamatan (Ref. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan) - Indikator kinerja keselamatan untuk penyelenggara bandar udara yang diukur adalah <i>Runway Incursion</i> (RI) dan <i>Runway Excursion</i> (RE) - <i>Runway Incursion</i> (RI) adalah setiap peristiwa di <i>Aerodrome</i> yang melibatkan keberadaan pesawat udara, kendaraan atau orang yang tidak seharusnya berada di area permukaan yang dilindungi untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. (Ref. ICAO doc 9870) - <i>Runway Excursion</i> (RE) adalah setiap peristiwa pesawat udara yang mengalami <i>veer-off</i> atau <i>overrun</i> dari permukaan <i>runway</i>. (Ref. ICAO Annex 13) - <i>Airport Facilities Readiness & Performance</i> (AFRP) adalah ketersediaan, serviceability, dan kesesuaian standard fasilitas bandar udara dalam mendukung operasi penerbangan - <i>Airport Emergency Readiness & Performance</i> (AERP) adalah kemampuan bandar udara untuk mempersiapkan, merespons, dan memulihkan kondisi darurat secara efektif guna menjaga keselamatan penerbangan dan keberlangsungan operasi bandar udara			
FORMULA INDIKATOR			
$SPI = RI + RE + AFRP + AERP$			
Keterangan:			
1. Indikator <i>Lagging</i>			
- <i>Runway Incursion</i> (RI) = 30% $Incident Rate (IR) = \frac{Jumlah\ Kejadian}{Total\ Jumlah\ Movement}$ $RI = 30\% \times (100\% - (Incident Rate (IR) \times 100\%))$			
- <i>Runway Excursion</i> (RE) = 30% $Incident Rate (IR) = \frac{Jumlah\ Kejadian}{Total\ Jumlah\ Movement}$ $RE = 30\% \times (100\% - (Incident Rate (IR) \times 100\%))$			
2. Indikator <i>Leading</i>			
- <i>Airport Facilities Readiness & Performance</i> (AFRP) = 20% $AFRP = 20\% \times \frac{Rating\ Performance\ (RP)\ Aktual}{Rating\ Performance\ (RP)\ Target}$			
- <i>Airport Equipment Readiness & Performance</i> (AERP) = 20% $AERP = 20\% \times \frac{Rating\ Performance\ (RP)\ Aktual}{Rating\ Performance\ (RP)\ Target}$			
Rentang Penilaian SPI:			
0-25 = 25%			
26-50 = 50%			
51-75 = 75%			
76-100 = 100%			
SUMBER DATA			
Laporan <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Unit Penyelenggara Bandar Udara yang divalidasi oleh Direktorat Bandar Udara			

SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

D. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Ditjen Perhubungan Udara

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

DEFINISI
Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) adalah perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodik. Nilai AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan nilai atas implementasi sistem akuntabilitas kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terdiri dari 4 (empat) komponen, meliputi: Perencanaan Kinerja + Pengukuran Kinerja + Pelaporan Kinerja + Evaluasi Internal.
FORMULA INDIKATOR
Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU oleh Tim Evaluasi LAKIP Eselon I Ditjen Perhubungan Udara
SUMBER DATA
Berita Acara Laporan Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU yang diterima oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.
SATUAN
Nilai
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara

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

DEFINISI
Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran yang selanjutnya disingkat IKPA adalah indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku BUN dan/atau pengelola fiskal untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/Lembaga dari sisi kualitas perencanaan pelaksanaan anggaran, kualitas implementasi pelaksanaan anggaran, dan kualitas hasil pelaksanaan anggaran. Sesuai Peraturan tentang Petunjuk teknis penilaian indikator kinerja Pelaksanaan Anggaran belanja kementerian Negara/lembaga, terdiri atas: 1. Revisi DIPA; 2. Deviasi Halaman III DIPA; 3. Penyerapan Anggaran; 4. Belanja Kontraktual; 5. Penyelesaian Tagihan; 6. Pengelolaan UP dan TUP; 7. Dispensasi SPM; 8. Capaian Output.

FORMULA INDIKATOR
Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan
SUMBER DATA
Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada aplikasi SAKTI dan Aplikasi Keuangan Kemenkeu terintegrasi yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara

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

DEFINISI

- Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari 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 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan).
- Aset yang dimaksud adalah nilai neto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara.

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

$$\text{Target nilai aset yang diinventarisasi} = (\text{Nilai aset tahun sebelumnya} + \text{Usulan belanja modal}) - (\text{Prediksi penyusutan} + \text{penghapusan})$$

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,



Gal Sarjono K.

ANAK LAMPIRAN I
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR . . . TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT
JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR KELAS III ILLU 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM / KEGIATAN			SASARAN PROGRAM (OUTCOME) SASARAN KEGIATAN (OUTPUT) INDIKATOR		LOKASI		TARGET					SATUAN		ALOKASI					UNIT ORGANISASI PELAKSANA
							2025	2026	2027	2028	2029			2025	2026	2027	2028	2029	
KANTOR UPBU KELAS III ILU												6.909.707.000,00	15.334.991.800,00	14.324.212.880,00	26.431.308.008,00	22.019.760.709,00	85.019.980.397,00		
SK 1		Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara																Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	
	IKK 1	Jumlah penumpang yang dilayani	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	Orang	717.844.000,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00				
	IKK 2	Jumlah kargo yang dilayani	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	250.000	255.000	260.000	265.000	270.000	Kg	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			
	IKK 3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	1.000	1.050	1.100	1.150	1.200	Angka	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			
	IKK 4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	92,60	92,70	92,80	92,90	93,00	Indeks	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			
	SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara																Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	
		IKK 5	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	10.031.324.404,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu		
		IKK 6	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	10.031.324.404,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu		
	SK 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara																Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	
		IKK 7	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	6	6	6	6	6	Nilai	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu		
IKK 8		Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			
IKK 9		Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			
IKK 10		Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu			

MATRIKS PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III ILLU TAHUN 2025-2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS/ RINCIAN OUTPUT	PENUGASAN INDIKATOR	TARGET					ALOKASI APBN					ALOKASI NON-APBN					TOTAL (DALAM JUTA RUPIAH)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara							6.909.707.000,00	15.334.991.800,00	14.324.212.880,00	26.431.308.008,00	22.019.760.709,00	-	-	-	-	-	6.909.707.000,00	15.334.991.800,00	14.324.212.880,00	26.431.308.008,00	22.019.760.709,00	85.019.980.397,00
	Jumlah penumpang yang dilayani	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	-	-
	Jumlah kargo yang dilayani	250.000	255.000	260.000	265.000	****	717.844.000,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	-	-	-	-	-	717.844.000,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	34.107.844.000,00
	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	1.000	1.050	1.100	1.150	1.200	-	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	-	-	-	-	-	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00
Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan	92,60	92,70	92,80	92,90	93,00	-	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	-	-	-	-	-	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00
			0,00	0,00	0,00	0	-	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	-	-	-	-	-	0,00	4.113.000.000,00	4.000.000.000,00	15.277.000.000,00	10.000.000.000,00	33.390.000.000,00
	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	-	-
	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	-	-	-	-	-	717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	10.031.324.404,00
Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara							717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	-	-	-	-	-	717.844.000,00	2.934.523.400,00	2.146.986.240,00	2.140.695.364,00	2.091.275.400,00	10.031.324.404,00
	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar	6	6	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	-	-	-	-	-
	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	-	-	-	-	-	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00
	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	-	-	-	-	-	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00
	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	-	-	-	-	-	6.191.863.000,00	8.287.468.400,00	8.177.226.640,00	9.013.612.644,00	9.928.485.308,00	41.598.655.992,00

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III ILLU TAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

ANAK LAMPIRAN IV
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR ... TAHUN 2025
TENTANG
RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT
JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

(Dalam Juta Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT			Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029	
					PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029						
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA													186.033,37	331.004,00	300.348,25	468.108,55	532.111,28	1.817.605,45	52.016,10	0,00	7.230,00	29.980,11	13.505.247,23
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)													177.660,72	321.771,21	290.192,18	456.936,88	519.822,44	1.766.383,42	52.016,10	0,00	7.230,00	29.903,49	2.139.526,32
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)													8.372,65	9.232,79	10.156,07	11.171,68	12.288,84	51.222,03	0,00	0,00	0,00	76,63	11.365.720,91
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA													186.033,37	331.004,00	300.348,25	468.108,55	532.111,28	1.817.605,45	52.016,10	0,00	7.230,00	29.980,11	13.505.247,23
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)													177.660,72	321.771,21	290.192,18	456.936,88	519.822,44	1.766.383,42	52.016,10	0,00	7.230,00	29.903,49	2.139.526,32
Ditjen Perhubungan Udara													177.660,72	321.771,21	290.192,18	456.936,88	519.822,44	1.766.383,42	52.016,10	0,00	7.230,00	29.903,49	2.139.526,32
SP Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi udara											1.557,28	11.415,41	1.598,31	9.438,14	85.318,07	109.327,21	0,00	0,00	0,00	305,26	109.632,47		
	IKP	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Udara	Indeks			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.557,28	11.415,41	1.598,31	9.438,14	85.318,07	109.327,21	0,00	0,00	0,00	305,26	109.632,47		
		Keg Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara									600,00	9.962,40	0,00	7.680,00	83.384,12	101.626,52	0,00	0,00	0,00	0,00	101.626,52		
		SK Meningkatkan kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									600,00	9.962,40	0,00	7.680,00	83.384,12	101.626,52	0,00	0,00	0,00	0,00	101.626,52		
		IKK Jumlah penumpang yang dilayani	Orang			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	3.600,00	0,00	7.680,00	62.384,12	74.264,12	0,00	0,00	0,00	0,00	74.264,12		
		KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara									600,00	3.600,00	0,00	7.680,00	62.384,12	74.264,12	0,00	0,00	0,00	0,00	74.264,12		
		RO Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	3.600,00	0,00	7.680,00	62.384,12	74.264,12	0,00	0,00	0,00	0,00	74.264,12		
		IO Jumlah Prasarana dan Pengembangan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	3.600,00	0,00	7.680,00	62.384,12	74.264,12	0,00	0,00	0,00	0,00	74.264,12		
		IKK Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.362,40	0,00	0,00	21.000,00	27.362,40	0,00	0,00	0,00	0,00	27.362,40		
		KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara									0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00		
		RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00		
		IO Jumlah Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00		
		KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara									0,00	5.862,40	0,00	0,00	21.000,00	26.862,40	0,00	0,00	0,00	0,00	26.862,40		
		RO Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.862,40	0,00	0,00	21.000,00	26.862,40	0,00	0,00	0,00	0,00	26.862,40		
		IO Jumlah Prasarana dan Pengembangan Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.862,40	0,00	0,00	21.000,00	26.862,40	0,00	0,00	0,00	0,00	26.862,40		
Keg Penunjang Teknis Transportasi Udara													957,28	1.453,01	1.598,31	1.758,14	1.933,96	7.700,70	0,00	0,00	0,00	305,26	8.005,95
		SK Meningkatkan kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									957,28	1.453,01	1.598,31	1.758,14	1.933,96	7.700,70	0,00	0,00	0,00	305,26	8.005,95		
		IKK Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai			1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	110,46	121,50	133,65	147,02	161,72	674,35	0,00	0,00	0,00	0,00	674,35		
		KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara									110,46	121,50	133,65	147,02	161,72	674,35	0,00	0,00	0,00	0,00	674,35		
		RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	110,46	121,50	133,65	147,02	161,72	674,35	0,00	0,00	0,00	0,00	674,35		

(Dalam Juta Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT										Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029	
												PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029						
							IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	110,46	121,50	133,65	147,02	161,72	674,35	0,00	0,00	0,00	0,00	674,35		
				IKK	Jumlah penumpang yang dilayani					Orang				0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	26,00	428,60	471,46	518,61	570,47	2.015,13	0,00	0,00	0,00	305,26	2.320,39	
				KRC	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara														26,00	428,60	471,46	518,61	570,47	2.015,13	0,00	0,00	0,00	305,26	2.320,39	
							RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara					0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	26,00	428,60	471,46	518,61	570,47	2.015,13	0,00	0,00	0,00	305,26	2.320,39		
							IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	26,00	428,60	471,46	518,61	570,47	2.015,13	0,00	0,00	0,00	305,26	2.320,39		
				IKK	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani					angka				2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	820,82	902,91	993,20	1.092,52	1.201,77	5.011,21	0,00	0,00	0,00	0,00	5.011,21	
				KRC	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara														820,82	902,91	993,20	1.092,52	1.201,77	5.011,21	0,00	0,00	0,00	0,00	5.011,21	
							RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	820,82	902,91	993,20	1.092,52	1.201,77	5.011,21	0,00	0,00	0,00	0,00	5.011,21		
							IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	820,82	902,91	993,20	1.092,52	1.201,77	5.011,21	0,00	0,00	0,00	0,00	5.011,21		
							RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)					1,00	1,00	1,00	1,00	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	
							IO	Jumlah Prasarana sisi udara dan sisi darat Bandar Udara yang dipelihara (PEN)	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	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	
SP Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara																			176.103,44	310.355,80	288.593,87	447.498,73	434.504,37	1.657.056,21	52.016,10	0,00	7.230,00	29.598,23	2.029.893,85	
				IKP	Tingkat Keamanan Transportasi Udara					%				1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	176.103,44	310.355,80	288.593,87	447.498,73	434.504,37	1.657.056,21	52.016,10	0,00	7.230,00	29.598,23	2.029.893,85	
					Keg Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara														0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	284.643,31	
				SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara														0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	284.643,31	
							IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%				0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	
							KRC	Prasarana Bidang Konektivitas Udara											0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	
							RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	
							IO	Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	0,00	650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	650,00	
Keg Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara																			176.103,44	310.355,80	288.593,87	446.848,73	434.504,37	1.656.406,21	52.016,10	0,00	7.230,00	29.598,23	1.745.250,54	
				SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara														176.103,44	310.355,80	288.593,87	446.848,73	434.504,37	1.656.406,21	52.016,10	0,00	7.230,00	29.598,23	1.745.250,54	
							IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	707,50	190,25	115,00	190,00	1.202,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1.202,75		
							KRC	Prasarana Bidang Konektivitas Udara											0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00	
							RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00		
							IO	Jumlah Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	40,00	40,00	40,00	40,00	160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	160,00		
							KRC	Sarana Bidang Konektivitas Udara											0,00	667,50	150,25	75,00	150,00	1.042,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1.042,75	
							RO	Sarana Keselamatan Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	667,50	150,25	75,00	150,00	1.042,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1.042,75		
							IO	Jumlah Pengadaan Sarana dan Penunjang Pelayanan Darurat	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Illu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	667,50	150,25	75,00	150,00	1.042,75	0,00	0,00	0,00	0,00	1.042,75		
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)																				8.372,65	9.232,79	10.156,07	11.171,68	12.288,84	51.222,03	0,00	0,00	0,00	76,63	11.365.720,91

(Dalam Juta Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT		Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029
				PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029					
SP	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara										8.372,65	9.232,79	10.156,07	11.171,68	12.288,84	51.222,03	0,00	0,00	0,00	76,63	11.365.720,91
	IKP Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Tingkat				4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8.372,65	9.232,79	10.156,07	11.171,68	12.288,84	51.222,03	0,00	0,00	0,00	76,63	11.365.720,91
	Keg Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara										4.444,64	4.911,98	5.403,18	5.943,50	6.537,85	27.241,16	0,00	0,00	0,00	0,00	27.241,16
	SK Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik										4.444,64	4.911,98	5.403,18	5.943,50	6.537,85	27.241,16	0,00	0,00	0,00	0,00	27.241,16
	IKK Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen				4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4.444,64	4.911,98	5.403,18	5.943,50	6.537,85	27.241,16	0,00	0,00	0,00	0,00	27.241,16
	KRC Layanan Manajemen Kinerja Internal										547,97	602,76	663,04	729,34	802,28	3.345,38	0,00	0,00	0,00	0,00	3.345,38
	RO Layanan Manajemen Keuangan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	484,82	533,30	586,63	645,29	709,82	2.959,85	0,00	0,00	0,00	0,00	2.959,85
	IO Jumlah Laporan Pengelolaan Akuntansi dan Perbendaharaan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	484,82	533,30	586,63	645,29	709,82	2.959,85	0,00	0,00	0,00	0,00	2.959,85
	RO Layanan Perencanaan dan Penganggaran					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	63,15	69,46	76,41	84,05	92,46	385,53	0,00	0,00	0,00	0,00	385,53
	IO Jumlah laporan perencanaan, pemrograman dan pelaksanaan anggaran	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	63,15	69,46	76,41	84,05	92,46	385,53	0,00	0,00	0,00	0,00	385,53
	KRC Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										3.896,68	4.286,35	4.714,98	5.186,48	5.705,13	23.789,61	0,00	0,00	0,00	0,00	23.789,61
	RO Layanan Perkantoran					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.896,68	4.286,35	4.714,98	5.186,48	5.705,13	23.789,61	0,00	0,00	0,00	0,00	23.789,61
	IO Jumlah Layanan Perkantoran	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.896,68	4.286,35	4.714,98	5.186,48	5.705,13	23.789,61	0,00	0,00	0,00	0,00	23.789,61
	KRC Layanan Sarana dan Prasarana Internal										0,00	22,88	25,16	27,68	30,45	106,17	0,00	0,00	0,00	0,00	106,17
	RO Layanan Prasarana Internal					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	0,00	0,00
	IO Jumlah Layanan Prasarana Internal	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	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	0,00	0,00
	RO Layanan Sarana Internal					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	22,88	25,16	27,68	30,45	106,17	0,00	0,00	0,00	0,00	106,17
	IO Jumlah Sarana Internal	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	22,88	25,16	27,68	30,45	106,17	0,00	0,00	0,00	0,00	106,17
	Keg Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi Udara										30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	SK Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik										30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	IKK Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	KRC Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	RO Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	IO Jumlah Layanan pengelolaan kepegawaian	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilu	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	30,06	33,07	36,37	40,01	44,01	183,52	0,00	0,00	0,00	0,00	183,52
	Keg Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara										3.897,95	4.287,74	4.716,51	5.188,16	5.706,98	23.797,34	0,00	0,00	0,00	76,63	23.873,97
	SK Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik										3.897,95	4.287,74	4.716,51	5.188,16	5.706,98	23.797,34	0,00	0,00	0,00	76,63	23.873,97
	IKK Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah				247.000.000.000,00	257.000.000.000,00	274.500.000.000,00	286.600.000.000,00	305.100.000.000,00	30,86	33,95	37,35	41,08	45,19	188,43	0,00	0,00	0,00	0,00	188,43
	KRC Layanan Program Dukungan Manajemen Internal										30,86	33,95	37,35	41,08	45,19	188,43	0,00	0,00	0,00	0,00	188,43
	RO Layanan BMN					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	30,86	33,95	37,35	41,08	45,19	188,43	0,00	0,00	0,00	0,00	188,43

(Dalam Juta Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT								Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI						SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029		
										PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029							
							IO	Jumlah Laporan Pengelolaan Barang Milik Negara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilir	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	30,86	33,95	37,35	41,08	45,19	188,43	0,00	0,00	0,00	0,00	188,43	
				IKK	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)				%				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,63	76,63	
					KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal												0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,63	76,63	
						RO	Layanan Manajemen Keuangan							1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,63	76,63	
							IO	Jumlah Laporan Pengelolaan Akuntansi dan Perbendaharaan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilir	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	76,63	76,63	
				IKK	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara				%				3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3.867,08	4.253,79	4.679,17	5.147,08	5.661,79	23.608,92	0,00	0,00	0,00	0,00	23.608,92	
					KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal												3.867,08	4.253,79	4.679,17	5.147,08	5.661,79	23.608,92	0,00	0,00	0,00	0,00	23.608,92	
						RO	Layanan Perkantoran							2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3.867,08	4.253,79	4.679,17	5.147,08	5.661,79	23.608,92	0,00	0,00	0,00	0,00	23.608,92
							IO	Jumlah Layanan Perkantoran	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilir	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3.867,08	4.253,79	4.679,17	5.147,08	5.661,79	23.608,92	0,00	0,00	0,00	0,00	23.608,92	
					KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal												0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
						RO	Layanan Manajemen Keuangan							1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							IO	Jumlah Laporan Pengelolaan Akuntansi dan Perbendaharaan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilir	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IKP	Tingkat maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Udara							Nilai				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Keg	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara															0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik														0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
				IKK	Jumlah Dokumen SPIP				Dokumen				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
					KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal												0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
						RO	Layanan Perencanaan dan Penganggaran							1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							IO	Jumlah laporan perencanaan, pemrograman dan pelaksanaan anggaran	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Ilir	Papua Tengah	Kab. Puncak Jaya	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1	Dikonsep	Marahdono Sinaga	Penelaah Teknis Kebijakan	24/07/26	
2	Diperiksa	Candra F.S	Ketua Tim TU	28/07/26	
3	Disetujui	Catur Basuki Rakhmad,S.T	Kepala Kantor UPBU Illu	29/07/26	

